

KKTC
YAKIN DOĞU ÜNİVERSİTESİ
EĞİTİM BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
EĞİTİM PROGRAMLARI VE ÖĞRETİM ANA BİLİM DALI

İLKÖĞRETİM EĞİTİM PROGRAMLARINDA TRAFİK
KONUSUNUN VE ÖĞRENCİ TUTUMLARININ İNCELENMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Pembe KAVAZ

Lefkoşa

2018

KKTC
YAKIN DOĞU ÜNİVERSİTESİ
EĞİTİM BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
EĞİTİMDE PROGRAMLARI VE ÖĞRETİM ANA BİLİM DALI

İLKÖĞRETİM EĞİTİM PROGRAMLARINDA TRAFİK
KONUSUNUN VE ÖĞRENCİ TUTUMLARININ İNCELENMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Pembe KAVAZ

Danışman : Yrd. Doç. Dr. Nazım KAŞOT




Lefkoşa

2018

JÜRİ ÜYELERİNİN İMZA SAYFASI

Eğitim Bilimleri Enstitüsü Müdürlüğüne,

Pembe KAVAZ'ın "İlköğretim Eğitim Programlarında Trafik Konusunun ve Öğrenci Tutumlarının İncelenmesi" başlıklı çalışması, Ocak 2018 tarihinde jürimiz tarafından Eğitim Programları ve Öğretimi Ana Bilim Dalı'nda YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

	Adı ve Soyadı	İmza
Başkan	: Prof. Dr. Fahriye ALTINAY AKSAL	
Üye	: Doç. Dr. Çiğdem HÜRSEN	
Üye (Danışman)	: Yrd. Doç. Dr. Nazım KAŞOT	

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Prof. Dr. Fahriye ALTINAY AKSAL
Eğitim Bilimleri Enstitüsü Müdürü



ETİK İLKELERE UYGUNLUK BEYANI

Bu tez içerisinde sunduğum verileri, bilgileri, dökümanları, akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi; tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce, sonuç ve bilgilere bilimsel etik kuralların gereği olarak eksiksiz şekilde uygun atıf ve kaynak göstererek belirttiğimi beyan ederim.


2018,Ocak

Pembe KAVAZ

ÖZET
İLKÖĞRETİM EĞİTİM PROGRAMLARINDA TRAFİK KONUSUNUN VE
ÖĞRENCİ TUTUMLARININ İNCELENMESİ

KAVAZ, Pembe

Yüksek Lisans Eğitimde Program Geliştirme Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Nazım KAŞOT

Ocak 2018, 76 Sayfa

Bu araştırma, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Milli Eğitim ve Kültür Bakanlığı'na bağlı ilkokul eğitim programlarında yer alan trafik konusunun yeterliliğinin ne düzeyde olduğunu ve trafik kurallarına yönelik öğrenci tutumlarını belirlemek ve yeni nesil çocukların trafik bilgi düzeyi ve ileriye dönük mevcut trafik konusundaki bilinçlerinin artmasına olanak sağlamak ve oluşabilecek sorunları da eskiye nazaran azaltılabilmek amacıyla gerçekleştirilmiştir.

Araştırma yöntemi olarak nitel ve nicel yonteme başvurulmuş olup nitel veri toplama yöntemlerinden doküman analizi yardımıyla KKTC ilköğretim 4 ve 5. sınıf eğitim programı incelenmiş ve trafik eğitimine yönelik ders, ünite ve konuların dağılımı belirlenmiştir. Araştırmanın nicel boyutunun örneklemini, KKTC ilçelerinden ayrı ayrı seçilen ilkokulların 4. ve 5. sınıf öğrencileri oluşturmaktadır. Araştırmanın nicel boyutunda; tabakalı örnekleme ile KKTC'nin 6 ilçesinden seçilmiş ilkokulların, 4. ve 5. sınıflarında eğitim görmekte olan 1229 öğrenciden Trafik Kuralları Tutum Ölçeği yardımıyla veri toplanmıştır. Ölçek formu 21 maddeden oluşmaktadır. Araştırmada elde edilen veriler, SPSS 24 paket programı kullanılarak analiz edilmiş ve değerlendirilmiştir. Öğrencileri tanıtıcı özelliklerine göre trafik kuralları tutum ölçeği puanlarının karşılaştırılmasında kullanılacak olan hipotez testlerini belirlemek için öğrencilerin puanların normal dağılıma uyumu Kolmogorov-Smirnov testi, QQ plot grafiği ve çarpıklık-basıklık değerleri ile incelenmiştir. Öğrencilerin cinsiyet, sınıf, yaş ve ebeveynlerinin eğitim durumlarına göre trafik kuralları tutum ölçeği genelinden aldıkları toplam puanlarının karşılaştırılmasında veri setinin normal dağılıma uyum göstermesinden dolayı parametrik hipotez testleri kullanılmıştır. Ayrıca varyansların homojenliği Levene testi ile incelenmiş ve varyansların homojen olduğu saptanmıştır.

Araştırmaya katılan öğrencilerin cinsiyetlerine ve sınıflarına göre trafik kuralları tutum ölçeği genelinden aldıkları toplam puanların karşılaştırılmasında, veri seti normal dağılıma uyduğundan ve bağımsız değişken iki kategoriden oluştuğundan dolayı bağımsız örneklem t testi kullanılmıştır. Öğrencilerin yaşlarına ve ebeveynlerinin eğitim durumlarına göre ölçek puanlarının karşılaştırılmasında ise veri seti normal dağılıma uyduğundan ve bağımsız değişkendirdeki kategori sayısı 2'den fazla olduğundan dolayı varyans analizi (ANOVA) kullanılmıştır. Ölçeği geliştiren Tahiroğlu (2012) tarafından yapılan geçerlik-güvenirlik çalışması neticesinde ölçeğin 5 faktörlü bir yapıya sahip olduğu görülmüş ancak tek boyutta değerlendirilmesi gerektiği kanısına varılmıştır. Ayrıca yapılan ölçek geneline ilişkin Cronbach alfa katsayısının 0,74 olduğu saptanmıştır. Araştırmacı tarafından ölçeğin Kıbrıs Türk toplumuna uyarlanması ve tek boyutlu bir yapıda olduğunun teyidi amacıyla Doğrulayıcı Faktör Analizi uygulanmış Veri analiz sürecinde ayrıca ölçek yardımıyla toplanan verilere uygulanan doğrulayıcı faktör analizi sonrası ölçeğin tek boyutlu olduğu belirlenmiştir.

Araştırma sonucunda öğrencilerin ölçekten aldıkları en düşük puan 42 en yüksek puan ise 105 olarak belirlenmiştir. Bunun yanında öğrencilerin trafik kurallarına yönelik tutum ölçeğinden aldıkları puanlar ile cinsiyetleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık tespit edilmiştir. Öğrencilerin trafik kuralları tutum ölçeğinden aldıkları puanlarla; yaş, sınıf, anne ve baba eğitim durumları ve okullarının bulunduğu konumlar yönünden de istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmamıştır.

Anahtar Sözcükler: Trafik, trafik eğitimi, KKTC, trafik kuralı, trafik eğitim programı

ABSTRACT
A STUDY ON TRAFFIC & STUDENTS' ATTITUDES IN PRIMARY
EDUCATION CURRICULUM BY

KAVAZ, Pembe

Master Of Education , Department Of Curriculum and Instruction

January 2018, 76 Page

This research has been conducted at Ministry of Education Primary Schools in TRNC in order to find out the level of efficiency of Traffic course in the curriculum as well as working out students' attitudes towards traffic rules so that there would be improvement on next generation's level of knowledge and provide an opportunity to increase the level of awareness towards the subject matter in the future to decrease possible problems compared to the past.

As regards research methods, quantitative and qualitative methods were used and with the help of document analysis, which is one of qualitative data collection methods, curriculum of TRNC Primary School 4th and 5th class was studied and breakdown of weekly classes, units and topics was highlighted. Concerning qualitative aspect of the sampling, it comprised of 4th and 5th class Primary School students selected from TRNC districts. As for the qualitative aspect of the research, by using stratified sampling the data was collected through Traffic Rules Attitude Scale from 1229 students studying at 4th and 5th Primary School classes selected from six different towns in TRNC. The scale form consists of 21 items. The research data were analyzed and evaluated through SPSS 24 package software. According to descriptive characteristics of students, in order to determine hypothesis tests, which would be used to compare traffic rules scale scores, congruence of normal distribution of students' scores was studied through Kolmogorov Smirnov test, QQ plot graph and skewness-kurtosis data. Since there was congruence between data set and normal distribution regarding the comparison of students' total scores collected on Traffic Rules Attitude Scale according to their gender, age and their parents' educational background. Also, homogeneity of variances was studied with Levene test and found out that they were actually homogeneous.

Regarding the comparison of total points collected from participant students according to their gender and class in traffic rules attitude scale, since the data set was congruent with normal distribution and independent variable consisted of two categories, independent sampling t test was used. Concerning the comparison scale scores according to students' ages and parents' educational background variance analysis (ANOVA) was used as the data set was congruent with normal distribution and the number of independent variable being more than 2. As a result of the validity-reliability carried out by Tahiroğlu (2012), who designed the scale although it was that the scale had a 5-factor structure, it was concluded to have a need to evaluate the matter on a single dimension. Also, regarding the calculation worked out on the scale the Cornbach Alpha coefficient was 0,74. In order to adapt the scale to Turkish Cypriot community and to confirm its one dimension structure by the researcher, confirmatory factor analysis was applied and during data analysis period, it was found out that the scale was one dimensional after confirmatory factor analysis applied to data collected through the scale.

As a result of the research, it was highlighted that the lowest score was 42 and the highest was 105. In addition, it was observed that there was a meaningful difference between the scores the students got from traffic rules attitude scale and their gender statistically. However, there was not a meaningful difference statistically with regards to scores students got from traffic rules attitude scale and their age, class, parents' educational background with their schools' location.

Keywords: Traffic, traffic education, TRNC, traffic rule, traffic education program.

TEŞEKKÜR

Bu çalışma boyunca tüm ilgisi, desteği ve yüksek motivasyonu ile yanımda olan, bilgi, tecrübe ve deneyimlerini benden esirgemeyen, her zaman yanımda olmaya çalışan iyi kalpli tez danışmanım sevgili Sayın Yrd. Doç. Dr Nazım KAŞOT'a sonsuz teşekkür ederim.

Tez savunma çalışmamda jüri üyelerim olan Sayın Prof Dr. Fahriye ALTINAY ve Sayın Doç Dr. Çiğdem HÜRSEN'e beni sabırla dinledikleri ve yapıcı eleştiriler ile çalışmama katkı sağlayıp, eğitim öğretim alanında tecrübe ve deneyimlerini paylaştıkları için sonsuz teşekkür ederim.

Beni büyütüp bugünlere gelebilmeme vesile olan, maddi ve manevi her zaman desteklerini ve dualarını benden esirgemeyen bu hayattaki en büyük şansım olan canım aileme sonsuz teşekkür ederim.

Bilgisi ve desteği ile ihtiyaç duyduğumda bana yardımcı olmak için elinden geleni yapan alanında uzman Sevgili Sayın Koray BİLEN'e, anket toplama sürecinde yardımlarını esirgemeyen sevgili öğretmenlerime sonsuz teşekkür ederim.

Pembe KAVAZ

Lefkoşa, Şubat, 2018

KISALTMALAR DİZİNİ

ABD: Amerika Birleşik Devletleri

AB : Avrupa Birliği

DSÖ: Dünya Sağlık Örgütü

EGM: Emniyet Genel Müdürlüğü

KGM: Karayolları Genel Müdürlüğü

MEB: Milli Eğitim Bakanlığı

Ort: Ortalama

PGM: Polis Genel Müdürlüğü

SPSS: Statistical Package for Social Sciences

T.C: Türkiye Cumhuriyeti

TBEP: Trafik Bilgisi Eğitim Programı

TRAKAYAD: Trafikte Kazasız Yaşam Derneği

WHO: World Health Organization

UNİCEF: Birleşmiş Milletler Çocuklara Yardım Fonu

KKTC: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti

İÇİNDEKİLER

JÜRİ ÜYELERİNİN İMZA SAYFASI.....	i
ETİK BEYANI.....	ii
ÖZET.....	iii
ABSTRACT.....	v
TEŞEKKÜR.....	vii
KISALTMALAR DİZİNİ.....	viii

BÖLÜM I

GİRİŞ.....	1
1.1. Problem Durumu.....	1
1.2. Araştırmanın Amacı.....	9
1.3. Araştırmanın Önemi.....	9
1.4. Sınırlılıkları.....	11

BÖLÜM II

2. KURAMSAL ÇERÇEVE ve İLGİLİ ARAŞTIRMALAR.....	13
2.1 İlköğretimde Etkili Eğitim ve İlköğretimde Ders Kitap İçeriklerinin Önemi.....	13
2.2 Trafik ve Trafikte Eğitimin Önemi.....	13
2.3 Erken Yaşta Verilen Trafik Eğitiminin Önemi.....	16
2.4 Farklı Ülkelerde Trafik Eğitimi ile İlgili Yapılan Çalışmalar.....	18
2.5 Çocukların Bilişsel Gelişimi ve Trafikteki Tutumları.....	19
2.6 Trafik Kazalarının Unsurları.....	21
2.7 Trafik Kazalarında İnsan Faktörü.....	21
2.8 Türkiye’de ve Diğer Ülkelerdeki Okullarda Verilen Trafik Eğitiminde Polisin Rolü.....	21
2.9 KKTC’de Yapılan Trafik Eğitimleri.....	23
2.9.1. Kuzey Kıbrıs Turckcell Eğitim Parkı.....	23
2.9.2 KKTC Polis Genel Müdürlüğü Gezici Trafik Eğitim Parkı.....	24
2.10 İlgili Araştırmalar.....	29

BÖLÜM III

3. YÖNTEM.....	38
3.1. Araştırmanın Modeli.....	38
3.2. Araştırmanın Evreni ve Örneklem.....	39
3.3. Veri Toplama Araçları.....	40
3.3.1. Tanıtıcı özellikler.....	40
3.3.2. Trafik Kuralları Tutum Ölçeği.....	40

3.4. Verilerin Toplanması	44
3.5. Verilerin İstatistiksel Değerlendirilmesi	44

BÖLÜM IV

4. BULGULAR.....	46
4.1 KKTC İlköğretim Eğitim Programlarında Trafik Konusunun Ele Alınış Biçiminin İncelenmesi	46
4.2 KKTC İlkokul 4.'ncü ve 5.'nci Sınıf Öğrencilerinin Trafik Kurallarına Yönelik Tutumlarının Saptanması	52

BÖLÜM V

5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	62
5.1 KKTC İlköğretim Eğitim Programlarında Trafik Konusunun Ele Alınış Biçiminin İncelenmesinden Elde Edilen Sonuçlar.....	62
5.2 KKTC İlkokul 4.'ncü ve 5.'nci Sınıf Öğrencilerinin Trafik Kurallarına Yönelik Tutumlarıyla İlgili Sonuçlar.....	62
5.2.1 Öğrencilerin Trafik Kuralları Tutum Ölçeğinden Aldıkları Puan Sonuçları	63
5.2.2 Öğrencilerin Cinsiyetlerine göre Trafik Kuralları Tutum Ölçeğinden Aldıkları Puanların Karşılaştırılma Sonuçları	63
5.2.3 Öğrencilerin Sınıflarına göre Trafik Kuralları Tutum Ölçeğinden Aldıkları Puanların Karşılaştırılma Sonuçları	63
5.2.4 Öğrencilerin Yaşlarına göre Trafik Kuralları Tutum Ölçeğinden Aldıkları Puanların Karşılaştırılma Sonuçları	63
5.2.5 Öğrencilerin Anne Eğitim Durumlarına göre Trafik Kuralları Tutum Ölçeğinden Aldıkları Puanların Karşılaştırılma Sonuçları.....	63
5.2.6 Öğrencilerin Baba eğitim durumlarına göre Trafik Kuralları Tutum Ölçeğinden Aldıkları Puanların Karşılaştırılma Sonuçları.....	64
5.2 ÖNERİLER.....	64
KAYNAKLAR	66

BÖLÜM 1

GİRİŞ

1.1. Problem Durumu

Bu araştırmada problem durumunu betimleyebilmek için özetle trafik, eğitim, trafik sorunu, trafik düzensizliği, trafik eğitimi, trafik kuralı, trafik denetimi, trafik güvenliği, trafik güvenliği eğitimi, trafik eğitim programı ve ilkokullarda trafik dersi konuları üzerinde durulmuştur.

Trafik, motorlu araç ve yayaların aktif olarak ulaşım yollarındaki hal ve hareketleridir. Bir başka deyişle, her çeşit motorlu araç, bisiklet, romörkte çekilen, sürülen veya güdülen tüm hayvanlar ve yayaları anlatır (Motorlu Araçlar ve Yol Trafik Yasası, 1974). Trafik, toplumdaki bireylerin bir şekilde etkileşimidir. Yalnızca içerisinde akışın yönlendirildiği bir yollar sistemi değildir (Çağlayan, 2014). Trafik, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 3. maddesine göre, "yayaların, hayvanların ve araçların karayolu üzerindeki hal ve hareketleridir" şeklinde tanımlanmaktadır (KGM, 2012). Trafik, ulaşımı sağlayan bir işlevidir. Bu işlevi insanın kan damarlarına benzetilebilir.

Konusu insan olan eğitim büyük çapta bir içeriğe sahiptir (Uluğ, 1999). Eğitim, belirlenen hedefler doğrultusunda bireylerin yaşantılarında, davranışlarında değişiklikler oluşturma sürecidir. Eğitim, 'yeni kuşaklara toplumdaki mevcut değerlerin, bilgilerin, düşüncelerin ve hünerlerin aktarılması veya öğretilmesini sağlayan bir süreçtir (Kerimoğlu, 1996).

Sosyolojik olarak eğitim, kişinin hayatını sürdürdüğu toplumda becerisini, olumlu yöndeki diğer davranış biçimlerini, tutumunu geliştirdiği süreçlerdir. Başka ifade ile eğitim, bireyin bireysel gelişimini, milletleşmesini, kişisel ihtiyaçları, ilgileri yönünde en yüksek seviyeye çıkarması için oluşturulmuş, kontrollü bir çevredeki toplumsal süreçtir. Sosyolojiye göre eğitim, bir sosyalleşme ya da daha sonra ulusa katılanlar için bir kaynaşma, bütünleşme sürecidir (Ergün, 2009). Eğitim; bireyin, içinde yaşayacağı topluma uyum sağlayabilmek ve etkin bir birey olabilmek için yaşamış olduğu hazırlık sürecidir. Eğitimin, bu süreç içerisinde, hitap ettiği bireyleri

içinde yaşadıkları toplumun sorunlarına ve ihtiyaçlarına duyarlı hale getirmek gibi bir görevi de vardır.

Trafik sorunu; kişinin ahlaki yapısı ve bilgisi, tutum algısı, kültür ve eğitim derecesi, ülkedeki ekonomik gelişme düzeyi ile ilişkilidir. Trafik sorunu; ekonomik ilerleme, toplumsal ahlak yapısı, bireysel tutum, davranışlarla tanımlanabilir bir konudur. Trafik düzensizliğine bir çözüm bulmak, trafik akışını, düzenini ve güvenliğini sağlamak, karayolunda yürüyen ve araç süren insanları korumayı içeren bilgilere ulaştırmakla mümkündür. Bu durum ise etkili bir eğitimle sağlanabilir.

Trafik eğitimi; “öğrencilerin ve eğitimlerini tamamlamış olan yol kullanıcıları ile trafiği denetleyenlerin eğitilmesi” olarak değerlendirilmektedir. Trafik eğitimi, “Yasal koşulların belirlediği trafik kurallarını, kişinin yaşantısı sırasında doğal davranışlar şekline dönüştürebilmek, kişilerin can ve mal güvenliğini sağlamak için yapılması gereken çalışmaların tümü” şeklinde tanımlanabilir (Payam, 2012). İnsanlar trafikte sürücü, yaya, yolcu kimlikleri altında farklı roller üstlenmektedir. Bireylerin yeterli trafik eğitimi almamış olması, yollarda hem başkaları için tehlike oluşturmakta hem de kendilerinin tehlikelere maruz kalmasına neden olmaktadır. Trafik eğitiminin temel amacı trafik güvenliğine sahip kişiler yetiştirmektir. Trafik konusundaki eğitimlerin bir başka amacı çocuklara, ergenlere ve yetişkinlere trafik konusunda yeterli düzeyde bilgi ve davranış modelleri öğrenmelerine yardımcı olmaktır. Trafik eğitiminde trafikte yer alan yaya, sürücü, yolcuların trafik kurallarını öğrenmelerini sağlamak ve buna uygun hareket etmelerini öğretebilmek esastır. Trafik eğitimi ile bireylerin aldığı bu eğitimi davranışa dönüştürebilmeleri sağlanacaktır. Yasal koşulların belirlediği trafik kurallarını, kişinin yaşantısı sırasında doğal davranışlar şekline dönüştürebilmek, kişilerin can ve mal güvenliğini sağlamak için yapılması gereken çalışmaların tümüdür.

Çocuklara verilen trafik eğitiminin bir diğer önemi ise trafik eğitimi sonrası çocuğun aldığı bu eğitimi, yetişkin yaşlarında hayat biçimi olarak benimsemesini sağlayabilmektir (Pampal, Hatipoğlu ve Arıkan; 1997). Bunun için çocuğun trafik içinde tedbirli ve kurallara dayanan pozitif davranışını bir korkaklık olarak görmemesini sağlamak, kazalardan, tehlikeli durumlardan ve kazaya yakın olaylardan korunma ve karayolunda tedbirli olmanın, diğer yaygın olan iyilikler gibi onun sahip oldukları meziyetlerden biri olduğunu hissettirmek gerekmektedir. Bu duyguyu

çocuğa aşılabilir olmak çocuğun hem bu yaşlarında hem de yetişkin yaşlarında trafik içinde güvenli hareket edebilmesi için en az trafik kurallarını bilmesi kadar önem taşımaktadır.

Her alanda olduğu gibi olumlu davranışlarda bulunan, yani eğitilmiş insan, trafik kazalarının azaltılmasında da genel anlamda önemli etkidir. Genel olarak çocuklara verilen eğitim, onları yetişkin yaşamının deneyim, sorumluluk ve imkanlarına hazırlar.

Tombaklar (2002) trafik kazalarından çocukların korunması için özenli davranılmasının önemini; bu bağlamda okul öncesi eğitimde ve ilköğretimin beşinci sınıfına kadar olan süreçte trafik kuralları konusunun ve hayatta kalma sanatının içerikte yer alarak öğretilmesi trafik derslerinin haftada en az bir saat olmasının zorunluluk olduğunu ifade etmektedir.

Işık ve Erdem (2004) araştırmalarında “Türkiye’deki trafik terörünün, deprem ve bölücü terörün neden olduğu insan sayısı kaybından daha fazla can aldığı; depremlerde 50 yılda 50000, terörde 15 yılda 30000 ve trafik kazalarında 10 yılda 100000’i aşan insanın hayatını kaybettiğini belirtmektedir.

Trafik kültürüne sahip, trafik güvenliği farkındalığına sahip, kendisine ve çevresine karşı nasıl davranması gerektiğini bilen kişilerin ancak eğitimle yetişmeleri mümkündür. Trafik kültürü, yeterli derecede trafik güvenliği bilincine ulaşmış kişilerle toplumda yerini alacaktır. Trafik kültürü, bireylerin başta can ve mal güvenliği için ve başkalarının canına ve malına zarar vermemesi için küçük yaşlarda eğitim programlarında yer alması gereken ve içerisinde trafik kurallarını barındıran bir terimdir (Sönmez, 1991).

Trafik kuralları insanların hayatının güven altında olması ve insan hayatını kolaylaştırmakla ilgilidir. Yasal koşulların belirlediği trafik kuralları, kişinin yaşantısı sırasında doğal davranışlar şekline dönüştürebilmek, kişilerin can ve mal güvenliğini sağlamak için yapılması gereken çalışmaların tümüdür (Sönmez, 1991). Trafik kuralı istenilen şekilde düzenli ve güvenli bir seyir imkanı vermesi için konulan kurallardır. ‘Trafikte yer alan her kişinin canı ve varlığı ile ilgili güvenliğini korumak, trafikteki hareketli ve sorunlu tüm olayların bir disiplin içerisinde ilerleyişini sağlamak amacıyla konulmuş belirli kurallar vardır. Bu kuralların tümüne trafik kuralları denir’ (Kaçmaz,

2012). Trafik kuralları bireyin yaşamının güvence altında olması ve kolaylaştırılmasıyla ilgilidir. Sosyal hayatı bir düzene koyan tüm kurallar gibi trafik kurallarının da başlangıç noktası budur. Trafik kuralları sorumluluk, anlayış, düşünce ve ortak paylaşım kültürü gerektirir.

Trafik denetiminin esas hedefi, trafik güvenliğini oluşturmaktır. Trafikte meydana gelebilecek kazalardaki yaralanma ve ölümleri minimize etmede , yaya ve araç trafiğini daha sistemli ve güvenli sisteme kavuşturmada, trafik denetimleri önemli bir yere sahiptir (Murat, 2012). Trafik güvenliği, çevre, ulaşım için kullanılan taşıt ve insanın etkileşimi sırasında meydana gelebilecek olası sorunları, çözüm önerilerini ve geliştirilen yöntemleri içeren kapsamlı bir konudur. Trafik güvenliği bilincine sahip, çevresine karşı sorumluluklarını bilen bireylerin yetişmesi ancak sistemli, sürekli ve düzenli eğitimle mümkündür. Trafik güvenliği eğitimi, kişilerin emniyetli yol kullanıcıları olmaları sebebiyle onları eğitmek için sağlanan her türlü eğitimidir (Payam, 2012). Sönmez'e (1991) göre trafik güvenliği eğitimi; yasal koşulların belirlediği trafik kurallarını, kişinin yaşantısı sırasında doğal davranışlar şekline dönüştürebilmek, kişilerin can ve mal güvenliğini sağlamak için yapılması gereken çalışmaların tümüdür.

Trafik Eğitim Programı, eğitime tabi tutulacak bireylerin trafik bilgisi ve farkındalığını artırmayı ve trafikle ilgili kavram, beceri ve tutumları kazanmalarına yardımcı olmayı amaçlayan programlardır. Dikkatsizlik sonucu oluşan trafik kazalarının sebepleri; insan, yol, taşıt, çevre ve trafik yönetim ve denetim uygulamaları olarak dört ana başlık altında ele alınabilir. Türkiye'de meydana gelen kazalarda da en ciddi etkenin, insan olduğu ve insanların trafik kurallarına uymamasından dolayı kazaların oluştuğu görülmektedir.

Karayolları Trafik Kanununa göre; trafik kazası, "karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve maddi hasarla sonuçlanmış olay" olarak tanımlanmaktadır (KGM, 2012). Trafik Kazaları, can ve mal kaybı, sosyal ve psikolojik olarak olumsuz etkilere ve maddi zarara neden olduğu için kazaya sebep olan unsurlar önem ve dikkatle incelenmeli, sorgulanmalı ve çözüm odaklı çalışmalarda bulunulmalıdır. İnsan unsurunun kazalara neden olan önemli etkisi dikkate alındığında, trafik ile ilgili olarak trafik güvenliği konusundaki eğitimlerin,

denetlemelerin ve öğrencileri bilinçlendirme çalışmasının etkin olarak yapılması gerekliliği ortadadır (Memişoğlu, 2005).

Trafik, insanların günlük hayatlarında sıklıkla karşılaştıkları bir durumdur. Trafiğin bir problem olarak incelenmeye başlanması 1920'li yıllara dayanmaktadır. Trafiğin bir problem olarak gündeme gelmesi araba üretiminin insan yaşamında yerini alması ile başlamıştır. İlk arabaların üretilmeye başlandığı 1890'lı yıllardan sonra geçen otuz yıllık bir zaman, birçok ülkede ulaşımın bir düzen getirilmesi ihtiyacını hissettirmiştir. Dünya genelinde henüz bir kural bütünlüğü ne yazık ki kurulamamıştır. Türkiye'de oluşan trafik kazalarında ve kazalar sonucu meydana gelen ölüm oranlarında son zamanlarda azalmalar olmasına rağmen, gelişmiş ülkelerde dahi durum iç açıcı değildir. Kaza sebeplerinin güvenilir olarak belirlenmesi, çözüm üretmenin geçerli bulunmasını sağlayacaktır. Oluşturulacak çözümler ülkelerin toplumsal, kültürel ve sosyal durumlarına göre çeşitlilik meydana çıkarsa da, genel değerlendirmede benzerlikler görülmektedir. Trafiğin içinde yer alan bireysel güvenliği sağlamak, insan canı ve maddiyatın korunması, sosyal ve ekonomik kayıpların önlenmesi, gürültünün engellenmesi, insanların psikolojisini etkileyen zararlı faktörlerin yok olması trafik düzeninin ve kontrolünün öncelikli amacıdır (Akbaş, 2001).

Çelik (2007)'ye göre Trafik kazalarında en çok tehlikeyi çocuklar görmektedir. Çünkü araştırmalara göre 6-14 yaş aralığındaki çocuklar diğer yaş aralığındaki çocuklara kıyasla çok daha fazla trafik kazasına karışmaktadırlar. Çeşitli ülkelerde yapılan trafik kazaları istatistikleri, yaya ve bisikletli olarak küçük çocukların en çok zarar gören yaş gruplarından biri olduklarını gösteriyor. İsveç'te, çocuklarla ilgili kazalar tartışılırken, çoğu kez bu kazalara çocukların dikkatsizliklerinin, tedbirsizliklerinin ve atılganlıklarının sebep olduğu söylenir.

Çocuklarla ilgili trafik sorunları konuşulurken bazı görüşler kararlar halinde ileri sürülür. Bu kararlarda, küçük çocukların yetişkinlerle hemen hemen aynı sayıldıkları ve yanlış davranışlarından dolayı sorumlu tutuldukları görülür. Bunun gibi, küçük çocukların yetişkinlerle bir tutulmaları, trafik içinde küçük çocukların davranışlarının eğitimle kusursuz bir biçim alabileceği inancını doğurmuştur ve bunun gerçekleşmesi için de istekler bazı bölgelerde kazayı önleyici tedbir adı altında belirtilmiştir'

Toplumsal duyarlılığın sağlanması, insanlık bilincinin arttırılması, sorumluluğun üstlenilmesi ve paylaşılması ancak eğitimle sağlanabilir. Kurallara uyulması, trafikteki diğer insanlara saygılı davranılması , **“biz”** bilincinin geliştirilmesiyle mümkündür. Bu bilinç ise küçük yaşlarda aile içerisinde başlayan ve öğrenim hayatı boyunca devam edecek olan bir eğitimle gerçekleştirilebilir.

İnsanlar hayatlarını öğrendikleri bilgiler çerçevesinde kurarak en az sorun ile yaşamlarını sürdürmeye çalışırlar. Trafik eğitimi almış kişiler daha bilinçli, daha dikkatli ve trafikte ne yapacağını bilerek hareket etmiş olurlar Trafik içinde; yayalar, motorlu araçlar ve motorsuz araçlar, hareketli ve hareketsiz olarak yer almaktadır. Birbirinden değişik niteliklerde çalışma biçimi olan trafik elemanlarının işlevini sorunsuz karşılayabilmesi, bazı kurallara uymakla olasıdır. İnsanların kalıplaşmış yanlış bilgi ve davranışları, trafik ortamında kural ihlallerine, kural ihlallerinin birçoğu da insan hayatını riske atan trafik kazalarına neden olmaktadır. Erken yaşlarda verilen sistemli trafik güvenliği eğitimi bu problemin azaltılmasına yardımcı olabilmektedir.

Yapılan araştırmalarda da görülmektedir ki bir insan en çok küçükken öğrenme ve etkileşimde bulunmaya açıktır. Erken yaşlarda beyindeki hızlı gelişme sayesinde, insanın yaşamı boyunca sağlığını, öğrenme becerilerini ve davranışlarını etkileyecek temeller atılır. Çocuğun bilişsel yetenekleri bu dönemde gelişmekte, sosyal, duygusal ve fiziksel gelişim de buna paralellik göstermektedir. Bu nedenle küçük yaşta trafik konusu ile ilgili alınabilecek eğitim daha verimli ve kalıcı olacaktır. Trafiğin de ülkemizde önemli bir yer tuttuğu ve trafik kazaları yüzünden birçok insanın hayatını kaybettiği de göz önünde bulundurulduğunda, trafik eğitiminin bu dönemde verilmesi gerekliliği kaçınılmaz bir gerçek olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca Güvenli bir trafik ortamı oluşturmak ve trafikteki mevcut kaza risklerini en aza indirmek için de küçük yaşlardan itibaren çocuklara trafik eğitimi verilmesi gerektiğinin önemi apaçık ortadadır. Bunlara ek olarak küçük yaşlarda verilen sistemli trafik güvenliği eğitimi, bireylerin trafik ortamında birbirlerine karşı saygı duymasını ve kurallara uymasını sağlayacaktır. Çocukların doğru ve gerekli trafik bilgilerini öğrenmesi, onların doğru davranış modellerini alışkanlık haline getirmelerini sağlayacaktır. Bu sayede çocuklar kendilerini trafik tehlikelerinden koruyacak yetenekleri geliştireceklerdir.

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin gittikçe şehirleşen yapısına paralel olarak her geçen gün artan motorlu araç sayısı, yolların yetersizliği nedeniyle trafik

sıkışıklığına sebep olarak, insanların yaşam kalitesini ve yaşadığı çevreyi olumsuz etkileyen önemli bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. KKTC’de trafik kazaları sayısındaki artış, ülkemizde yarattığı sorunlarla neredeyse her gün adına programlar düzenlenmekte ve gazetelerde birincil sorunlar arasında yer almaktadır. Trafik sorunu her geçen gün büyüyerek küçük büyük herkesi tehdit etmektedir. Polis Genel Müdürlüğü istatistik verilerine göre KKTC’de 2011-2017 yılları arasında trafik kazalarının sebeplerinin başında; aşırı sürat, yakın takip ve dikkatsiz sürüş ilk üç sırada yer almıştır. Yine PGM istatistik verilerine göre 1 ocak 2011-31 Aralık 2011 tarihleri arasında; 37 ölümlü, 667 yaralanmalı, 3348 ise hasarla neticelenen trafik kazası, 1 ocak 2012-31 Aralık 2012 tarihleri arasında; 22 ölümlü, 691 yaralanmalı, 3186 ise hasarla neticelenen trafik kazası, 1 ocak 2013-31 Aralık 2013 tarihleri arasında; 43 ölümlü, 762 yaralanmalı, 3243 ise hasarla neticelenen trafik kazası, 1 ocak 2014-31 Aralık 2014 tarihleri arasında; 23 ölümlü, 814 yaralanmalı, 3011 ise hasarla neticelenen trafik kazası, 1 ocak 2015-31 Aralık 2015 tarihleri arasında; 24 ölümlü, 737 yaralanmalı, 3259 ise hasarla neticelenen trafik kazası, 1 ocak 2016-31 Aralık 2016 tarihleri arasında; 32 ölümlü, 767 yaralanmalı, 3169 ise hasarla neticelenen trafik kazası, 1 ocak 2017-31 Aralık 2017 tarihleri arasında ise 36 ölümlü, 644 yaralanmalı, 2861 hasarla neticelenen trafik kazası meydana gelmiştir. Ülkemizde meydana gelen kaza verilerinden görüldüğü üzere, düzenli ve güvenli bir trafik ortamının oluşması için alınması gereken zorunlu önlemlerin başında, insanların trafik konusunda yeterli bir düzeyde eğitilmesi olmalıdır. Trafikte yaşadığımız problemlerin birçoğunun trafik eğitimi eksikliği yüzünden oluştuğu apaçık ortadadır. Bir ülkede trafik güvenliği ile ilgili ne kadar etkili mekanizmalar kurulsa da eğer toplumda yeterli bilinç yoksa geliştirilen mekanizmaların işlerliği sorunludur. Toplumun bilinçlendirmek ve toplumda yeni bir trafik kültürü oluşturmak için insanların eğitilmesi gerekmektedir. Trafik eğitiminden beklenen de, güvenli bir trafik ortamı sağlanması için yol kullanıcılarında arzu edilen davranış değişikliği meydana getirmesi ve alışkanlık kazandırmasıdır.

1997 yılında KKTC’deki Milli Eğitim ve Kültür Bakanlığı’na bağlı ilkokullarda KKTC Milli Eğitim Bakanlığı İlköğretim Dairesi tarafından oluşturulan komisyon, Trafik Kazalarını Önleme Derneği ve Polis Genel Müdürlüğü Trafik Müdürlüğü katkılarıyla İlköğretim 1. ve 2. Sınıflar için oluşturulan İlköğretim Trafik 1-2 isimli kitap ilkokullarda 1. ve 2. sınıf öğrencilerine ders olarak okutulmaya

başlanmıştır. Kitap genel olarak trafik kurallarından, trafik polisinden ve çocukların trafikte nelere dikkat etmesi gerektiğinden bahsetmektedir. Ünsaldı (2015) tarafından hazırlanan Trafik Eğitimi kitabı ayrı bir ders olarak mevcut programda yer almazken diğer derslerden kalan zamanlarda ara ders olarak verilmeye çalışılmıştır.

1997 yılında KKTC'deki Milli Eğitim ve Kültür Bakanlığı'na bağlı ilkokullarda KKTC Milli Eğitim Bakanlığı İlköğretim Dairesince oluşturulan komisyon, Trafik Kazalarını Önleme Derneği ve Polis Genel Müdürlüğü Trafik Müdürlüğü katkılarıyla ayrıca İlköğretim 3,4 ve 5. sınıflar için İlköğretim Trafik 3-4-5 isimli kitap ilkokullarda 3,4 ve 5. sınıf öğrencilere ders olarak okutulmaya başlanmıştır. Trafik Eğitimi ayrı bir ders olarak mevcut programda yer almazken diğer derslerden kalan zamanlarda ara ders olarak verilmeye çalışılmıştır. Kitapta genel olarak trafik kurallarından, taşıtlardan, yayalardan bahsedilmiştir (Ünsaldı, 2015).

2016 yılında Trafikte Kazasız Yaşam Derneği (TRAKAYAD), Avustralya tarafından geliştirilen ve okullara dağıtılan "Çocuklar Trafikte" isimli kitabın Türkçeye çevrilmesini sağlayarak KKTC eğitim sistemine kazandırmayı amaçlamıştır. TRAKAYAD ayrıca anasınıf ve ilkokullar için öğrencilerin bütünsel bir okul eğitimi ile trafik güvenliği farkındalıklarını geliştirmeyi amaçlamıştır (TRAKAYAD, 2016a). Kitaplarda ilkokul 1, 2 ve 3. sınıflarda eğitim gören çocukların yakın çevresindeki yolları, yaya yollarını tanıyabilmeleri, trafiğin yaya ve bisiklet sürücülerinin güvenliğini nasıl etkilediğini tartışabilmeleri, en sık karşılaşılan yatay-dikey trafik işaretleri, yönlendirici ve uyarıcı levhalar gibi başka yol işaretlerini tanımaları amaçlamıştır (TRAKAYAD, 2016b).

Çocukların okul hayatlarının başlarında doğru ve gerekli trafik bilgilerini öğrenmesi, onların doğru davranış modellerini alışkanlık haline getirmelerine yardımcı olacaktır. Bu sayede çocuklar kendilerini trafik tehlikelerinden koruyacak yetenekleri geliştireceklerdir. Okul dönemlerinde alınacak düzenli trafik eğitimi, geleceğin yetişkinleri olan çocuklarda istenilen davranış modellerinin oluşmasını ve trafik güvenliğinin hayati öneme sahip olduğu bilincinin bireylerde yerleşmesini sağlayacaktır. Trafik konusunda, bireyin hayatının her evresinde alacağı eğitim bir şeyler kazandırmakla birlikte, ilköğretim döneminde alacağı bilinçli trafik eğitimi, bireyin trafik kurallarına uymasına ve bu kuralları bir yaşam tarzı haline dönüştürmesine imkan sağlayacaktır. Trafik eğitimi, ilköğretimden itibaren okullarda

sistemli ve düzenli bir şekilde verilmeye başlandığı takdirde trafik kazaları da bu oranda giderek azalma gösterecektir. KKTC’de bugüne kadar öğrencilerin bu konudaki tutum ve davranışlarını belirlemek amacıyla hiç çalışma yapılmamış olması çalışmayı literatür açısından önemli bir noktaya taşımaktadır. Çalışma sayesinde KKTC’deki mevcut durumun tespit edilerek, ülkedeki kanayan yaralardan olan trafik sorunlarına çözüm önerileri geliştirilmesi amaçlanmaktadır.

1.2. Araştırmanın Amacı

Bu çalışmanın amacı KKTC ilköğretim eğitim programlarında trafik konusunun ele alınmış biçimini ve KKTC’deki ilköğretim okullarında öğrenim gören öğrencilerin trafik kurallarına yönelik tutumlarının belirlenmesidir. Genel amaç cümlesine ek olarak aşağıdaki sorularla da araştırmanın amacına katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

1. Öğrencilerin trafik kuralları ile ilgili tutumlarında cinsiyete göre anlamlı bir farklılık var mıdır?
2. Öğrencilerin trafik kuralları ile ilgili tutumlarında yaşlarına göre anlamlı bir farklılık var mıdır?
3. Öğrencilerin trafik kuralları ile ilgili tutumlarında sınıflarına göre anlamlı bir farklılık var mıdır?
4. Öğrencilerin trafik kuralları ile ilgili tutumlarında anne eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık var mıdır?
5. Öğrencilerin trafik kuralları ile ilgili tutumlarında baba eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık var mıdır?
6. Öğrencilerin trafik kuralları ile ilgili tutumlarında öğrenim gördükleri okulların konumuna göre anlamlı bir farklılık var mıdır?

1.3. Araştırmanın Önemi

Kendisine ve çevresine karşı duyarlılık sahibi, trafik eğitimi ve güvenliği bilinci, trafik kültürü oluşmuş kişilerin yetiştirilmesi ancak eğitimle sağlanabilir. Okul döneminde alınacak etkin ve yapılandırmacı bir trafik eğitimi insanlarda trafik kurallarına uyumu giderek alışkanlık haline getirip trafik güvenliğini en önemli konulardan birisi haline getirecek ve bilinçli bireyler yetiştirilmesine katkı sağlayacaktır.

Avrupa Birliği'ndeki mevcut ilköğretim okullarında olduğu gibi trafik güvenliği eğitimine bu dönemde yeterince önem verilmesi ve gerekli çalışmaların yapılması doğrultusunda, ileride insanların sebep olabileceği veya karışacağı muhtemel kaza ve trafik kuralları ihlallerinin büyük ölçüde azalacağı düşünölmektedir. AB ölkelerinde verilen trafik eğitimi ile aynı seviyede ve koşullarda verilebilecek bir trafik güvenliği eğitimi tezin önemini ortaya koymaktadır.

Çevresine karşı duyarlı, kendine güvenen ve sorumluluk sahibi bireyler yetiştirebilmek için ilkokullarda trafik bilinci oluşması ile ilgili olarak verilecek doğru ve yeterli eğitim, bireylere doğru davranış biçimi kazandırmak açısından araştırmanın önemini ortaya koymaktadır.

Gelecek kuşaklara trafik kurallarını benimseterek onları yetiştirmek, trafik yasası ile birlikte, o ölkede mevcut tüm yasalara saygılı olmalarına ve onları benimsemelerine imkan sağlayacaktır.

Yapılan araştırmalarda görölmektedir ki bir birey öğrenme ve iletişimde bulunmaya küçük yaşlarda daha açıktır. Beyindeki gelişim erken yaşlarda olur, bu sebeple insanın hayatı boyunca sağlığını, öğrenme becerilerini ve nasıl davranması gerektiğini etkileyecek temeller atılır. Çocuğun zihinsel yetenekleri bu dönemde gelişmekte, sosyal, duygusal ve fiziksel gelişim de buna paralellik göstermektedir. Bu nedenle küçük yaşta trafik konusu ile ilgili alınabilecek eğitim daha verimli ve kalıcı olacaktır. Trafiğin KKTC'de ciddi bir konu olduğu ve trafik kazaları sebebiyle çoğu insanın yaşamını yitirdiği de göz önünde bulundurulacak olursa, trafik eğitiminin bu dönemde artırılarak verilmesi gerekliliği kaçınılmaz bir gerçektir.

Güvenli bir trafik ortamı oluşturmak ve trafikteki mevcut kaza risklerini en aza indirmek, küçük yaşlardan itibaren çocuklara trafik eğitimi verilmesi gerektiğinin önemini de bir kez daha gözler önüne sermektedir. Küçük yaşlarda verilen sistemli trafik güvenliği eğitimi, bireylerin trafik ortamında, ayrıca birbirlerine karşı saygı duymasını ve kurallara uymasını sağlayacaktır. Çocukların doğru, etkin ve gerekli trafik bilgilerini öğrenmesi, onların istendik davranış modellerini geliştirecek ve bunları alışkanlık haline dönüştörmelerini sağlayacaktır. Bu sayede çocuklar kendilerini trafik tehlikelerinden koruyacak becerileri geliştireceklerdir.

Eğitim görmüş bir birey, bütün alanlarda olduğu gibi olumlu davranışlarda bulunan, trafik kazalarının azaltılmasında da genel anlamda önem teşkil eden bir unsurdur. Çocukların yaya olarak trafikteki davranışları çocukların okullarda aldıkları trafik eğitimi yoluyla şekillenmektedir. Böyle bir eğitim şekliyle çocuklar trafik levha ve işaretlerini yani kurallarını öğrenmekte, trafik içinde hazırlıklı ve temkinli olmayı ve kurallara uyum sağlayıcı davranışlar geliştirmeyi öğrenmektedirler. Gelişme ağında trafikle ilgili alınan eğitim, bireylerde yaşam boyu sağlıklı alışkanlıklar oluşturmaktadır.

İlköğretimde 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 lkelerindeki 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. İlköğretim okullarında verilen trafik güvenliği eğitiminin AB lkelerindeki okullarda verilen trafik eğitimiyle aynı standartlarda olması açısından bu tezin önemli bir başlangıç çalışması olacağı dşnlmektedir.

Aynı zamanda bu araştırmadan elde edilecek veriler; genel olarak trafik güvenliği eğitimi, yeterliliği, özel olarak da Trafik Güvenliği ğretim programının ilköğretim kademelerinin gereksinimlerine göre yeniden geliştirilmesi ve bu konuda yapılacak olan çalışmalara kaynak olması ve ışık tutması açısından önemli olacaktır.

1.4. Sınırlılıkları

Yapılan alışma;

1. İlköğretim devlet okullarında örnekleme alınan 4. ve 5. sınıflar,
2. İlköğretim 4. ve 5. sınıflara verilen ders kitapları
3. KKTC genelinde ise 1229 ğrenci ile
4. Süre olarak 2016-2017 ğretim yılı ve 2017-2018 ğretim yılı ile,
5. Yöntem olarak nicel ve nitel araştırma yöntemi ile,

6. Araştırma modeli olarak nicel boyutta tarama modeli ve nitel boyutta da doküman incelemesiyle,

7. Veri toplama aracı olarak Tanıtıcı özellikler ve Trafik Kuralları Tutum Ölçeği olmak üzere iki bölümden oluşan ölçek formu ile

BÖLÜM II

KURAMSAL ÇERÇEVE ve İLGİLİ ARAŞTIRMALAR

2.1 İlköğretimde Etkili Eğitim ve İlköğretimde Ders Kitap İçeriklerinin Önemi

İlköğretim çağı (6-12 yaş) çocuklarına verilen etkili eğitim ile

1. Mantıksal düşünme gelişebilir.
2. Dilsel gelişim hızlanabilir.
3. Aileden öğrendikleri dışında kendi değerleri gelişebilir.
4. Eleştirel düşünme artabilir.
5. Görsel veriler dikkatlerini çekerek hafızaları bu yönde gelişim göstererek bellekleri güçlenebilir.
6. İyi yönde verilecek nitelikli ve kaliteli eğitim ile toplum kurallarını benimseyen ve toplumsal duyarlılık kazanan bireyler yetişebilir.

Çocuklara verilecek ders kitaplarının çocukta dil becerilerini geliştirme ve dile yönelik duyarlılık kazandırması dışında görerek öğrenme ile mantıksal düşünme ve kalıcı öğrenmenin sağlanmasına da katkıda bulunması beklenir.

Gönen (1988)'e göre, çocukların gördükleri ile duydukları arasında fikir yürütüp ilişki kurmaya başlaması ile düşünmeyi öğrenme süreci başlar. Çocuklara verilecek ders kitapları ile hem duyarak öğrendiği sözcükleri görerek tanıma, hem de duymadığı sözcükleri görerek öğrenme başlar.

Çocukların zihinlerinde kitaptaki bir karakteri canlandırması, hayal güçlerini geliştirerek zihinsel anlamda güçlenme sağlar (Temple, Martinez ve Yokota, 2004).

2.2 Trafik ve Trafikte Eğitimin Önemi

İnsanların bir yerden bir yere ulaşım ihtiyacı ile hareket yeteneği, trafik unsurunu meydana çıkarır. Trafik, ulaşımı sağlayan bir işlevdir. Bu işlevi insanın kan damarlarına benzetebiliriz. Trafik içinde yayalar, motorlu araçlar ve motorsuz araçlar hareketli ve hareketsiz olarak yer almaktadır. Birbirinden değişik niteliklerde çalışma biçimi olan trafik elemanlarının işlevini sorunsuz karşılayabilmesi, bazı kurallara uymakla mümkün olur. Trafiğin temel özünde hareketlilik vardır. Bu bağlamda trafik;

insan, eşya ve taşıt hareketliliğinin bir toplamıdır. Trafikteki hareketlilik esnasında meydana gelen dikkatsizlikler kazalara sebebiyet vermektedir. Bireylerin zihinlerine yerleşmiş doğru olmayan bilgi ve davranışları; trafik ortamında birçok trafik kuralını ihlal etmelerine, bu kural ihlallerinin birçoğu da insan yaşamını tehlikeye atan trafik kazalarına neden olmaktadır.

Trafik kazalarının önüne geçmek trafik güvenliğinin sağlanmasıyla mümkün olmaktadır. Trafik güvenliği; karayollarındaki kurallara uyma, karayollarındaki kuralları uygulayabilmek ise trafik kültürüne bağlıdır. Eğitim yardımıyla da trafik kültürü oluşmaktadır. Trafik eğitimi doğumdan ölüme kadar geçen büyük bir süreci kapsamaktadır (Arslan 2002).

Yapılan araştırmalar kazaya sebebiyet verebilen önemli etkenlerin başında insan unsurunun yer aldığını ve trafik konusu ile ilgili olarak verilebilecek eğitimlerin bu anlamda ne denli önemli olduğunu vurgulanmaktadır.

Ege (1997)'ye göre Türkiye ve başka ülke koşulları da dikkate alınarak kıyaslama yapıldığında problemlerin kökeninde; trafik eğitimi eksikliği, alt yapı yetersizliği, yasal biçimlendirme ve polis kontrol eksikliğinin olduğu belirtilmektedir.

Bir başka araştırmaya göre trafik kazalarının sebepleri arasında, eğitim yetersizliği ile trafik bilincinin diğer sebeplere göre üst sıralarda yer aldığı yapılan istatistikler neticesinde ortaya çıkmaktadır (Coşkun vd., 2002; Tolunay ve Gökdeniz, 2002; KGM, 2010).

Hasanhanoglu (2008) ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarını önlemede nitelikli bir trafik eğitiminin önemli bir etken olduğunu vurgulamıştır.

Erjem'e (1996) göre bireylerin, trafik sistemi uygulamasını düzenleyen kurallara uygun davranışlar sergilemesi eğitimle ilgili bir durumdur.

Öğrencilerin trafikte ve trafik olan yerlerde güvenli karar almalarına ve bilgilenmelerine fırsat vermek; bilgi, beceri ve tutumlar geliştirmelerine olanaklar sağlamak için etkili bir trafik eğitimi gerekmektedir (Saunders ve Miller, 2009).

Yapılan araştırmalardan da anlaşılacağı üzere, trafik konusunda eğitimin çok önemli bir yeri vardır. Eğitimin önemini vurgulayan çalışmalar sonucunda eğitim ile kaza arasında anlamlı bir ilişki olduğu tespit edilmiştir. Düzenli, güvenli ve sürekli bir

trafik ortamı oluşturabilmek 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.

Trafik kuralları bir davranış biçimi olduğundan bireylere bu özellik trafik eğitimi verilerek kazandırılmalıdır. Dolayısıyla trafikte bilinçli, nitelikli, sorumluluk sahibi, trafik kültürü oluşmuş sürücü, yaya ve yolcuların yetiştirilmesi sadece trafik güvenliği eğitimiyle mümkündür.

Eğitim yoluyla bütün toplumun trafik konusunda bilinçlendirilmesi gerekmektedir. Gelişmiş ve gelişmekte olan toplumların birçoğunda, trafikte emniyetin sağlanabilmesi için küçük yaşlardan itibaren trafik bilincinin oluşturulmasına yönelik trafik güvenliği eğitimi faaliyetleri yürütülmektedir.

Eğitim seviyesi yükselen bireylerin; maddi hasarlı, yaralamalı ve ölümlü kazalara bulaşma sıklığı ve de bu tip kaza nedenleri giderek azalmaktadır (Hasanhanoglu, 2008; Sayıştay Trafik Raporu, 2008).

Trafik Güvenliği Eğitiminin Amacı

1. Trafiğin merkezinde yer alan bireylerin bir takım trafik kurallarını benimseyip öğrenerek bu kurallara uyumunun sağlanması,
2. Bireylerin kendisi ile başkalarının hayat ve mal güvenliklerini korumasını öğrenerek bilinçli ve güvenli bir biçimde yolculuk yapabilmesi,
3. Düzenli ve güvenli bir trafik ortamının sağlanması,
4. Toplumda trafik kültürü ve bilincinin yerleşmesinin sağlanması

Yapılan araştırmalar göstermektedir ki trafik kazalarında çocuklar çok fazla zarar görmekte ve beraberinde aileleri ve arkadaşlarını da mağduriyetlerinden ötürü zarara uğratmaktadırlar. Küçük yaştan itibaren trafik eğitimi alarak büyüyen çocuk, ileride trafik kazaları konusunda daha bilinçli olacağı için sorumluluğu artacak, olumlu davranışlara bulunacak ve trafik kazalarına daha az karışır hale gelecektir. Bu sebeple küçük yaşta okullarda verilecek trafik güvenliği eğitimi çok gereklidir.

Eğitim Eksikliği Sonucu İnsana Ait Trafikte Oluşan Kusurlar

1. Polisin dur emrine riayetsizlik veya kırmızı trafik ışığında durmama
2. Geçme yasağı olan yerde araç geçme
3. Arkadan Çarpma
4. Şerit İhlali
5. Uygusuz ve yorgun araç kullanma
6. Hız kurallarına uymama
7. Alkol ve uyuşturucu madde etkisi altında araç kullanma
8. Aniden yola atılma
9. Araçlara geçiş ve öncelik hakkı vermeme
10. Dalgın ve dikkatsiz araç kullanma
11. Uygunsuz yerde yolcu alma veya uygunsuz yere yolcu indirme

2.3 Erken Yaşta Verilen Trafik Eğitiminin Önemi

Temel bilgi ve becerilerin kazandırıldığı ve pekiştirildiği dönem olarak bilinen ilköğretim çağı, trafik eğitimi açısından da çok önemlidir.

Trafik eğitimi; çocuklarımıza küçük yaşta verilmeli ve trafik kurallarına uyma alışkanlığının kazandırılması sağlanmalıdır. Genel olarak istatistikler incelendiğinde; 5 ila 15 yaş grubuna giren yayaların, diğer yaş gurubundaki yayalara göre çok daha fazla trafik kazasına karıştıkları görölmektedir.

Anonymousa,(1995)'e göre genel olarak çocuklara verilen eğitim; onları yetişkin yaşamının deneyim, sorumluluk ve imkanlarına hazırlar. Çocuklara verilen trafik eğitimi, onları kaza risklerinden korumaya ve karayolunu kullanan ve sisteme sokan yetişkin yaşamına hazırlamaya yöneliktir.

Trafikte yaşanan sorunların en etkili çözümü, bilinçli, sorumluluk sahibi bireylerin yetişmesidir. Trafik güvenliği konusunda bilinçli, sorumluluk sahibi bireylerin yetişmesi ise ancak erken yaşlarda başlaması gereken trafik eğitimiyle mümkündür (Geray, 1981).

Yapılan araştırmalarda yine görölmektedir ki bir insan en çok küçükken öğrenme ve etkileşimde bulunmaya açıktır. Erken yaşlarda beyindeki hızlı gelişme sayesinde, insanın yaşamı boyunca sağlığını, öğrenme becerilerini ve davranışlarını

etkileyecek temeller atılır. Çocuğun bilişsel yetenekleri bu dönemde gelişmekte; sosyal, duygusal ve fiziksel gelişim de buna paralellik göstermektedir.

Çocuğun yakın çevresinden ve iletişim araçlarından, gözlemlerine dayanarak edindiği bilgi ve tutumlar; ilköğretim kurumlarında, pekişmiş davranışlar halini almaktadır. İlköğretim kurumlarında güvenli trafik eğitiminin, sadece bir ders olarak değil, “çocuklarda güvenli trafik bilinci oluşturma platformu” olarak görülmesi gerekmektedir (Yetkin ve Daşcan, 2008).

Trafik eğitimi için yapılan her yatırım, trafik problemlerinin, kazaların azaltılmasında büyük rol oynamakta ve önem teşkil etmektedir. Ayrıca, çocuklara öğretilen her bir trafik kuralı; zamanla onların, giderek de tüm toplumun trafik kazalarında yer alma ihtimal ve riskini azaltacaktır (Çiğiltepe, 1998).

Trafik kavramıyla şekillenen görüş ve hareket uygulamalarının eğitimle şekillenmesi bilimin öngördüğü gerçekler göz ardı edilmeden yapılmalıdır (Balkız, 1999).

Danyıldız (2009)’a göre, Türkiye’deki trafik problemlerini engelleyebilmek ve kaza istatistik sıralamasında alt sıralara gidebilmek için, ilköğretimden başlayarak sürekli bir şekilde trafik eğitimleri verilmesi gerekliliği vurgulamaktadır.

Trafik haftası veya trafik ile ilgili ciddi bir olay meydana geldiğinde; trafik kazalarının önlenmesi için sürekli bir eğitimin olması gerekliliğine dikkat çekilir (Yelmen 2010).

Trafik eğitimi almış kişiler daha bilinçli, daha dikkatli ve trafikte ne yapacağını bilerek hareket etmiş olurlar. Çocuklar; geleceğin araç sürücüsü, trafiği denetleyeni ve trafik konusunda karar vereni olacaklardır. Bu nedenle çocuklara verilecek doğru ve kalıcı bir trafik eğitiminin önemi büyüktür ve pek çok sorunu zamanla çözecektir. Temel trafik eğitiminin ilköğretim çağından itibaren düzenli ve sistemli bir şekilde çocuklara verilmesi ise gelecekte trafik hakkında daha bilinçli bireylerin yetişmesine katkı sağlayacaktır.

Öyle ki Trafik eğitiminin önemi ve gerekliliği ile ilgili olarak Birleşmiş Milletler Çocuk Hakları Sözleşmesinde ve Birleşmiş Milletler’in 1968 Yol Trafik Sözleşmesi 3. maddesinde “Bu sözleşmeyi imzalayan taraflar tüm okul düzeylerinde sistematik ve

sürekli trafik eğitimini sağlamak üzere gerekli adımları atmalılar” şeklinde bahsedilmiştir (unicef.org, 2010; 1968 Yol Trafik Sözleşmesi). Bu bağlamda trafik bilinci ve sorumluluğu, çocuklara ne kadar erken yaşta kazandırılırsa, o kadar kalıcı olacaktır.

Öğrenme ve dikkatin daha etkin ve hızlı olduğu, trafik eğitiminde verilen temel trafik güvenliği ile ilgili bilgilerin daha kalıcı aynı zamanda etkin olacağı dönem olan ilköğretim döneminden itibaren verilecek trafik güvenliği eğitimi süreç içerisinde tüm toplumu bilinçlendirecektir.

2.4 Farklı Ülkelerde Trafik Eğitimi ile İlgili Yapılan Çalışmalar

İsrail’de trafik eğitimi verilmesi zorunluluğu vardır ve yasada mevcuttur. Avrupa Birliği’ne üye olan ülkelerin de zorunlu oldukları konu, trafik eğitimi programlarının okullarda eğitime dahil edilerek uygulanmasıdır.

Çocuklarda trafik bilici oluşturabilmek için Hollanda’da, Hollanda Trafik Birliği,’ ‘Trafik Aileleri” tasarısı kapsamında okullar ve aileler ile birlikte çalışmalar düzenlenmektedir.

Avusturya’da yasalar kapsamında trafik eğitimi verilmesi zorunluluğu vardır (Yelmen, 2010).

İngiltere’de, ilköğretim okullarında, çocuklara trafik eğitimi verilmektedir ve bu eğitim; sosyal, kişisel ve sağlık eğitiminin bir modülü gibi düşünülmektedir. İngiltere’de ayrıca internet kanalı ile anne ve babaların çocuklarıyla birlikte yararlanabilecekleri internet sayfaları oluşturulmakta ve her yıl ekim ayında uluslararası okul yürüyüşleri düzenlenmektedir (Hatipoğlu, 2012).

Singapur’da ise özel büyük mekanlar oluşturularak trafik güvenliği eğitimi verilmektedir. İlköğretim çocuklarına sınıf dışındaki alanlarda trafik eğitimi imkanı sağlanmaktadır. Amerika Birleşik Devletleri’nde trafik dersinin yanında, ilköğretim çocuklarına uygulamalı olarak bisiklet eğitimi de verilmektedir (Hatipoğlu, 2012).

Türkiye’de, 1983 yılında Karayolları Trafik Kanunu kapsamında, ilköğretim ve ortaöğretim okullarında zorunlu trafik dersi uygulamalı olarak ders programlarına konulmuştur. Aynı bir trafik kitabının olmadığı ve ilköğretim 1, 2, ve 3. sınıfların hayat bilgisi ders kitaplarında trafik konusu dağılımı yapılmış olup, ilköğretim 4. ve 5.

sınıfların da sosyal bilgiler ders kitaplarında trafik konusunun dağılımı yapılmıştır (Hatipoğlu, 2012).

İngiltere’de; kişisel, sağlık ve sosyal eğitimin içinde bir parçayı da trafik eğitimi oluşturmaktadır. İlköğretim okullarında mevcut ya da yer alması önerilen trafik konuları;

“8 – 10 Yaş aralığındaki çocuklar için;

1. Kazaların Nedenleri ve Tehlikelerin farkında olarak sınıflandırma
2. Güvenlik konuları (Güvenlik kriterleri-Okul Güvenliği)
3. Duygularla Baş Edebilme-Kendine Güvenme-Pozitif Olma
4. Güvenli bir yolculuk için yollarda ne kadar özgürce hareket etmeliyiz,
5. Yolcuların karşılaşılabileceği kazalar,yaralılar..
6. Kaza sonucu meydana gelebilecek farklı bakış açıları,

11 – 12 Yaş aralığındaki çocuklar için;

1. Güvenlik ,Konuları(Yol,Yolculuk,Okul)
3. Alkol ve İlaçların Etkileri,
6. Bir arabaya sahip olmanın bedeli ve faydaları,
7. Neden sen de denemiyorsun? Gibi sorularla baskı altında kalma,
8. Zorlama ya da şiddet gibi anti-sosyal davranışlar şeklindedir (roadsafetyni.gov.uk, 2010).

2.5 Çocukların Bilişsel Gelişimi ve Trafikteki Tutumları

6-12 yaşları arasındaki okul dönemi; zihinsel, fiziksel ve sosyal becerilerin gelişmesiyle birlikte bağımsızlığın kendini gösterdiği dönemdir. Zihinsel becerilerdeki değişim ve gelişimle birlikte çocuklar, bu dönemde gördüğü nesnelere yönelik fikir yürütmeye başlayarak somut nesnelere mantık çerçevesinde değerlendirebilir. Mantıksal düşünmeyle bu dönemde; sayı, boyut, zaman, mekan, hacim, uzaklık kavramları zihinde canlanmaya ve kalıcılığa başlamıştır.

Okul döneminde, çocukların özellikle yaya olarak trafik kazaları ile karşı karşıya kalmalarının çok olduğu ve ölümcül kaza ve yaralanmalar arasında ilk sırada trafik kazalarının yer aldığı görülmektedir. (İnanç 2004 ve Yıldız 2004).

Yetişkin insanlardan farklı olarak çocuklarda fiziksel, anatomik, fizyolojik değişimler mevcuttur. Çocukların yaş düzeyi ve gelişimiyle ilgili olarak kazaya karışma olasılığı değişkenlik gösterebilir (Baysal, 2006).

Çocuklar, yaşları nedeniyle yeterli olarak gelişmemiş biyo-psiko yapısı, karşılımlarına çıkacak tehlikeli durumlara karşı algı, göstereceği tepki ve dikkatlerini toplama anlamında yetersiz olduklarından trafikte iken yetişkinlere göre aynı davranış ve tutumu sergileyememektedirler.

Çocuklar daha fiziksel gelişimlerini tam olarak tamamlamadıkları için boyları yetişkinlere göre kısadır ve yola tam hakimiyet kuramazlar. Araç sürücülere bu sebeple çocukları görmekte zorlanabilir. Yetişkinlere göre derinlik algıları da daha azdır. Herhangi bir aracın kendisinden ne kadar yakın veya uzakta olduğunu ayırt edemeyebilirler (İnanç 2004; Tombaklar 2002; WHO 2007; Yelmen 2010).

Çocuklar birden fazla ses duyduğunda dikkatini çeken ses dışındaki diğer sesleri ayırt etmede ve algılamada zorlanırlar ve duymayabilirler. Duyulan sesin nereden geldiğini, hangi yönden duyulduğunu ve sesin uzaklığını algılamakta zorluk çekerler. Örneğin ani bir korna sesi duyduklarında doğru yöne hareket etmek yerine yönlerini şaşırarak farklı yöne hareket edebilirler (İnanç 2004; Karabey 2006; WHO 2007; Yelmen 2010; Hatipoğlu 2011). Çocuklar yetişkinlere göre dikkatsizdirler. 7 yaş civarında tehlike kavramını algılamaya başlarlar. Çocuklar yaşamlarında sabırsızlık göstermeye meyilli olup atılan davranışlar sergileyebilirler (WHO, 2007).

Erkek çocuklar arabalara olan yatkınlıkları nedeniyle arabaları trafik içinde etkin bir araç olarak görmek yerine büyüyünce alacakları bir oyuncak olarak düşünür ve öyle görürler. Bu sebeple bazen gerçek ile hayali karıştırır, hareket halinde bulunan gerçek bir aracın durması için bir süreye ihtiyaç olduğunu düşünemezler (Karabey, 2006; WHO, 2007; Hatipoğlu, 2011).

Çocukların özgürlükleri ve hareket becerilerinin artmasına rağmen, tehlikeleri ayırt etme hakkında yeterli deneyim ve karar verme becerileri yoktur (Yıldız, 2004; Karabey, 2006; Hatipoğlu, 2011).

Yapılan araştırmalarda 6 yaşından itibaren çocukların empati kurma yeteneğinin gelişmeye başladığı ve somut kavramları (okul mesafesi, arabanın boyutu)

çözümleme yeteneği oluşmaya başladığı görülmektedir. Özellikle bu dönemde çocuklara trafik eğitimi verilmelidir. Eğitimin gerçek ya da simülasyon şeklinde verilmesi uygun görülmektedir.

2.6 Trafik Kazalarının Unsurları

Birçok faktör trafik kazalarının oluşmasına sebebiyet vermektedir. Esas olarak insan, çevre, araç faktörleri arasındaki etkileşim sonucu oluşan hatalardan dolayı trafik kazaları oluşmaktadır. İnsan - çevre - araç üçlemesi olarak temel üç faktör trafik kazalarına sebep olmaktadır.

Sürücülerin dikkatsiz sürüşleri, yaya ve yolcuların uygunsuz hareket ve davranışları, trafik kazalarında insan faktörünü oluşturmaktadır. Bu faktörler içerisinde sürücü faktörlerinin ayrı bir yeri vardır. Tüm dünyada olduğu gibi, trafik kazalarındaki en büyük pay insan faktörünüdür (Murat, 2012).

2.7 Trafik Kazalarında İnsan Faktörü

Dünya çapında karayollarında meydana gelen kazalara göz atıldığında her sene 1,2 milyondan fazla insanın yaşamını yitirdiği, milyonlarca insanın da yaralandığı bilinmektedir (Sezer, 2012).

Trafik, tüm dünya ülkelerinin mücadele ettiği en önemli sorunlar arasında yer almaktadır. Trafik sistemini meydana getiren unsurlardan her birinde var olan ya da oluşabilecek herhangi bir sorun kazaya neden olacaktır. Yapılan araştırmalarda kazaların büyük oranda insan kaynaklı olduğunu ortaya çıkarmıştır (Shinar, 1978).

Trafik kazalarının temelinde insan faktörünün yer alması, trafik konusuna verilmesi gereken önemi net olarak ortaya koymaktadır. Evanston, Illinois’de yapılmış bir çalışma sonucunda; kazaların %54’ünün insan faktörü, %36’sının yol koşullarının yetersizliği, %10’unun ise araçlardan kaynaklandığı belirtmektedir (Akt. Acar 1992).

2.8 Türkiye’de ve Diğer Ülkelerdeki Okullarda Verilen Trafik Eğitiminde Polisin Rolü

Türkiye: Türkiye’deki okullarda verilen trafik güvenliği eğitiminde trafik polisi aktif olarak rol alıp bazı illerdeki okullarda çocuklara ders vermektedirler. Kuramsal ve uygulamalı olarak verilen derslerde, çocukların kazalarla ilgili bilinçlenmelerine ve tedbir almalarına imkan sağlayacak afiş, broşür vb. metinler bastırarak derslerde

kullanılmaktadırlar. Trafik Hizmetleri Başkanlığı'na bağılı bazı personel ise okullarda trafik dersi verecek öğretmenlere yönelik kurslarda eğitim verecek öğretim görevlilerinin yanında görev almaktadırlar. Polisler, Çocuk Eğitim Trafik Parklarında verilen uygulamalı eğitimlerde de yer almaktadırlar.

Almanya: Almanya'da polisler ilk ve ortaokul öğrencilerine verilen trafik güvenliği eğitimine yardımcı olarak katkı sağlamaktadırlar. Trafik polisi, anaokulu öğrencilerine yılda 5 saat, ilk ve ortaokul öğrencilerine ise yılda 10-20 saat arası trafik güvenliği eğitimi vermektedirler. Okullarda verilen trafik derslerinde ise öğretmenler aktif rol alarak sorumlu tutulmaktadır.

Avusturya: Avusturya'daki ilköğretim okullarında trafik polisleri 6-11 yaş aralığındaki çocuklara yol güvenliği eğitimi vermektedirler. Eğitim sırasında trafik güvenliği ile ilgili mevcut kurumlara ziyarette bulunulurken, yoldan karşıya geçme kuralları, kaldırımda yürüme ve ışıklı kavşaklardan geçme kuralları kuramsal olarak sınıfta öğretilen konular arasındadır.

Danimarka: Her okulda diğere öğretmenlere yardım eden ve trafik güvenliği eğitiminden sorumlu bir öğretmen vardır. İlkokul 2. sınıfa kadar trafik kuralları eğitimi verilirken, yaya eğitimi ile ilgili ise polis tarafından yürüyüş sınavları yapılmaktadır. Bunların yanında 6. sınıf öğrencilerine bisiklet eğitimi, 8 ve 10. sınıf öğrencilerine ise motorsiklet eğitimi verilmektedir. Danimarka'da trafik polislerinin okullarda eğitim vermesi gönüllülük esasına dayanmaktadır. Danimarka Karayolu Güvenliği, trafik polislerine 3 gün hizmetiçi eğitim vererek, öğretim metodları, eğitim materyalleri ve trafikte pratik egzersizler hakkında bilgi aktarmaktadır.

Japonya: Japonya'da ilköğretim ve ortaöğretim okullarında trafik güvenliği eğitimine trafik polisi yardım etmektedir. İlköğretimde polis kurumu tarafından okullara trafik güvenliği eğitimi ile ilgili olarak eğitici gönderilmektedir. Ortaokul öğrencilerine bisiklete binme eğitimi verilirken, lise öğrencilerine ise yaş düzeyine göre motorsiklet ve motorlu araçlarla ilgili eğitim verilmektedir. Eğitim hem uygulamalı hemde kuramsal boyutta verilmektedir.

Slovenya: Slovenya polisi okullarda trafik eğitimi ile ilgili olarak aktif rol oynamaktadır. Okullarda eğitime başlanmadan önce okul etrafında yer alan trafik işaret ve levhaları kontrol edilerek eksiklikler varsa giderilmektedir. Polisler, okul yönetimi ile devamlı işbirliği yaparak öğrencilerin okula geliş ve gidiş saatleri ile ilgili olarak yollarda gerekli güvenlik tedbirinin alınmasını sağlamaktadırlar. Okulun açıldığı ilk günlerde çocuklar ve anne-babalara yönelik aktif trafik güvenliği eğitiminde yer almaktadırlar. Polisler çocukların iyi bir yaya, bisiklet ve motorsiklet sürücüsü olmasına yönelik uygulamalı eğitimde onlara yardımcı olmaktadır. Okuldaki öğrencilerin kaldırımdan kaldırıma geçişlerinde yansıtıcı malzemeleri kullanıp kullanmadıklarını izlemektedirler. Okul servis araçlarının durumunun iyi olup olmadığını kontrol ederek okul yönetimini konu ile ilgili bilgilendirmektedirler. Polisler ayrıca okul otobüs şoförlerinin çocuk taşımak için iyi bir eğitime sahip olup olmadığını da gözlemleyerek rapor tutmakta ve okul yönetimini bilgilendirmektedir (TAMM, 2001).

2.9 KKTC’de Yapılan Trafik Eğitimleri

2.9.1. Kuzey Kıbrıs Turkcell Eğitim Parkı

“KKTC Trafik Eğitim Parkı, Trafik Kazalarını Önleme Derneği (TKÖD), Milli Eğitim Gençlik ve Spor Bakanlığı, İçişleri ve Yerel Yönetimler Bakanlığı, Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı, Polis Genel Müdürlüğü ve Kuzey Kıbrıs Turkcell işbirliği ile oluşturularak adını Kuzey Kıbrıs Turkcell Eğitim Parkı olarak almıştır. 13 Ekim 2010 günü açılışı sonrasında TKÖD’e devir teslimi gerçekleştirilen Trafik Eğitim Parkı’nın hedefi bir yandan trafikte bilinçli nesiller yetiştirilmesi, diğer yandan da trafikte bulunan yetişkinleri eğitilmesidir.

Trafik Eğitim Parkı’nda okul öncesi 4 yaştan başlayarak özel eğitim öğrencileri dahil, ilkokul sonuna kadar (11 yaş) her yaş grubuna özel olarak hazırlanmış trafik ders programları uygulanmaktadır. Bu eğitimler, teorik ve pratik olmak üzere iki aşamada gerçekleştirilmektedir. Trafik eğitim Parkı’nda ayrıca ortaokul öğrencilerine ve yetişkin gruplara yönelik teorik eğitimler de verilmektedir. Trafik Eğitim Parkı’nda öğrenciler, yol, yaya geçidi ve kaldırım kullanımı, trafik ışıkları, bisiklet sürerken uyulması gereken kurallar, araç içerisinde çocuk davranışı gibi özel eğitimlerin yanı sıra anne- babalarını da uyarabilecekleri birçok kuralları yaparak – yaşayarak öğrenmektedirler.”

2.9.2 KKTC Polis Genel Müdürlüğü Gezici Trafik Eğitim Parkı

Gezici Eğitim Parkı, KKTC Polis Genel Müdürlüğü ve Milli Eğitim Bakanlığı işbirliğinde yürütülen bu çalışmadır. PGM-Trafik Bölüm Müdürlüğü personeli, gezici trafik aracı ve araçtaki trafik unsurlarıyla kurulan eğitim parkı, 4. ve 5. sınıf öğrencilerine, bisiklet ile uygulamalı trafik eğitimi yaptırılmakta ayrıca öğrenciler trafikte uymaları gereken kurallar konusunda da yetkili personel tarafından bilgilendirilmektedir. Gezici Trafik Eğitim Parkı 2014-2015 eğitim-öğretim yılında faaliyete girmiştir.



Şekil 2. KKTC Polis Genel Müdürlüğü Gezici Trafik Eğitim Parkı Uygulama Eğitimi Çalışmaları (fotoğraf: <http://www.kibristime.com/kibris/gezici-trafik-egitim-araci-okullarda-egitime-basladi-h38357.html>)



Şekil 3. KKTC Polis Genel Müdürlüğü Gezici Trafik Eğitim Parkı Uygulama Eğitimi Çalışmaları (fotoğraf: http://www.kibrispostasi.com/mobile/index.php?news_id=217687)



Şekil 4. KKTC Polis Genel Müdürlüğü Gezici Trafik Eğitim Parkı Uygulama Eğitimi Çalışmaları



Şekil 5. KKTC Polis Genel Müdürlüğü Gezici Trafik Eğitim Parkı Uygulama Eğitimi Çalışmaları



Şekil 6. KKTC Polis Genel Müdürlüğü Gezici Trafik Eğitim Parkı Uygulama Eğitimi Çalışmaları



Şekil 6. Kuzey Kıbrıs Turkcell Eğitim Parkı (fotoğraf:
<http://www.kibrispostasi.com/index.php/cat/35/news/34416>)



Şekil 7. Kuzey Kıbrıs Turkcell Eğitim Parkı (fotoğraf: <http://aktiviteparki.com/trafik-egitim-parki/>)



Şekil 8. Kuzey Kıbrıs Turkcell Eğitim Parkı Uygulama ve Teorik Çalışmaları (fotoğraf: <http://haberkibris.com/kuzey-kibris-turkcell-trafik-egitim-parki-egitimde-50-bin-hedefine-ulasiyor--2017-04-21.html>)

2.10 İlgili Araştırmalar

Eğitim programlarında trafik konusu ve öğrenci tutumları ile ilgili araştırmalar incelendiğinde aşağıdaki çalışmaların yapılmış olduğu görülmektedir.

Kuşhan (1985), 7-14 yaş grubu çocukların karşılaştıkları trafik kazaları ve bunlara uygulanan trafik eğitimi isimli çalışmasında; Türkiye'deki trafik kazaları, 7-14 yaş grubu çocuklarının başlarına gelen trafik kazaları ve çocuklara yönelik yapılan trafik eğitimi ve bu eğitimin yeterliliği ile ilgili konularını içeren bir araştırma yapmıştır. Öğrencilerin hafızasına sürekli tekrar yoluyla trafik bilinci aşılması gerektiğini, trafik kanununun 125. Maddesi ile de okullarda özel ders olarak trafik güvenliği eğitiminin okutulacağı ancak uygulama şeklinin nasıl olacağının daha belirlenmediğinden bahsetmiştir. Kuşhan, ilkokullarda yer alan trafik eğitiminin yeterliliği ile ilgili Ankara ilinin Yenimahalle ilçesinde 10 okul seçerek okul sayısını yarıya bölmüş ve iki grup oluşturmuştur. 1. grupta yer alan ilk 5 okulda ilköğretim müfredat programında hem mevcut olan trafik konusu işlenmiş hem de okula polis gelerek onun hazırladığı trafik konusu işlenmiştir. 2. Grupta yer alan 5 okulda ise 800 öğrenciye 20 soruluk ölçek uygulanmış hem de müfredat programında yer alan trafik konusunu içeren ders işlenmiştir. Araştırmada ilkokulda polisin verdiği trafik eğitimi ile polissiz verilen trafik eğitiminin karşılaştırması yapılarak bu durumun öğrenci başarısındaki etkisi incelenmiştir. Araştırma sonucunda iki grup arasında anlamlı bir fark görülmemiştir. Kuşhan aynı zamanda toplam 145 öğretmene 10 soruluk bir ölçek uygulatmış, öğretmenin görüşleri ve durumları hakkında da bilgi edinmiştir. Araştırma sonucunda 143 öğretmen ilkyardım konusunda kendisini yeterli bulmamıştır. Araştırmanın sonunda okullarda yapılan trafik eğitiminin yetersizliği, 7-14 yaş aralığındaki çocukların yaya olarak kazaya uğrama oranının diğer yaşlara nazaran daha çok olduğu belirtilmiştir.

Dinç (1989), Trafik Kazalarının Azaltılmasında Trafik Eğitiminin Önemi isimli çalışmasında İstanbul'da yaşayan insanların trafik sorununa karşı bakış açısını belirlemeyi amaçlanmıştır. Araştırmada Türkiye'de trafiğin önemine değinilerek İstanbul İli'nin trafiği ile Avrupa İl'leri arasında trafik bakımından mukayese yapılmıştır. İstanbul'daki ilçelerden geneli oluşturacak şekilde 300 yaya, 200 sürücü ve 150 öğrenci olarak toplam 650 kişiye görüşme yoluyla ölçek uygulaması yapılmıştır. Araştırma sonucunda trafik düzenlemelerindeki kuruluşlarla ilgili sürücü

ve yayaların bilgi düzeyinin yeterli olmadığı, yaya ve sürücülerin trafik polisine sorumluluk ve yetki veren kuruluşun ne olduğunu bilmedikleri, sürücü ve yayaların ülkede uygulanan trafikle ilgili ceza yaptırımlarını yeterli buldukları, sürücülere trafik kuralları ile ilgili bilgisini ölçen sorular sorulduğunda çok fazla yanlış cevaplar verdikleri, yayaların ise doğru cevap verme oranının yarı yarıya olduğu tespit edilmiştir. İlk ve ortaokul öğrencilerine yöneltilen sorularda ise trafik eğitimi ile ilgili aile ve okul faktörünün çocuk üzerindeki etkisi incelenmek istenmiş ve araştırmada trafik kurallarına yönelik eğitimlerde ilk ve ortaokullarda ailenin baskın olarak önem teşkil ettiği, ilkokuldaki öğretmenlerin ise trafik eğitimi verme konusunda ortaokullardaki öğretmenlere göre daha ilgili oldukları belirtilmiştir.

Avanoğlu (1995), “Yönetici, Öğretmen ve Velilerin İlkokul Çevre-Sağlık-Trafik-Okuma Ders Programlarına İlişkin Görüşleri” isimli tarama modelinde yaptığı çalışmasında ilköğretim kurumlarında yer alan “Çevre-Sağlık-Okuma-Trafik” dersinin etkin ve verimli olmasına yardımcı olmak amacıyla 3 bölümden oluşan bir ölçek geliştirip, Adana ilinde 70 yönetici, 241 öğretmen ve 281 veli olmak üzere toplamda 591 kişilik örnekleme bu ölçeği uygulamıştır. Yönetici ve öğretmenlere uygulanan ölçekte yöneticilerin %77 si ve öğretmenlerin % 23 ‘ü çevre-sağlık-trafik-okuma dersinin amacına ulaştığını belirtmiştir. Öğretmen ve velilere uygulanan ölçekte öğretmenlerin %53 ‘ü ve velilerin %46’sı bu dersin amacına ulaştığını belirtmiştir. Yönetici ve velilere uygulanan ölçekte ise yöneticilerin % 25’i velilerin % 74’ü bu dersin istenilen amacı yansıttığını belirtmiştir. Verilerin çözümünde “Stat View” istatistik paket programından yararlanılmıştır. Araştırma sonucunda bulgulara yönelik öneriler geliştirilmiştir.

Doğan (1996), Trafik Kazalarında Eğitimin Etkisi isimli çalışmasında okulöncesi, ilk ve orta dereceli okullardaki ders programları ve trafik eğitimini ele almıştır. Ders programları, sürücülerin eğitimleri ve bu kurslarının nasıl olduğu, trafik polislerinin yetiştirilmesi ve Emniyet Genel Müdürlüğü’nün işleyişi incelenmiştir. Araştırma sonucunda sürücü kursları ile ilgili değerlendirmenin yetersiz olduğu, polisin yetiştirilmesinde polis akademisinin sadece teoriğe dayalı eğitim verip uygulamalı eğitime yer vermediği, bu bakımdan yetersiz bulunduğu ayrıca polis akademisinde branşlaşmaya gidilmesi gerektiği, polis okullarının ise süre ve eğitim açısından yetersiz olduğu, trafiğin düzeni ve denetiminin eksik olduğu gözlemlenmiş ve buna yönelik öneriler geliştirilmiştir.

Çiğiltepe (1998), İlköğretim Çağındaki Çocukların Trafik Eğitimleri isimli çalışmasında Türkiye'deki ve diğer ülkelerdeki ilkokullarda trafik eğitimi uygulamaları incelenmiş; trafik, trafik ve eğitim, trafik kazaları, çocuk, yaya, bisiklet-taşıt ilişkileri, okul geçit görevlileri, okul taşıtlarında çocukları taşırken uyulması gereken kurallar, ilköğretim okullarındaki çocuklarına verilen trafik eğitimi konuları incelenerek değerlendirme yapılmıştır. Çalışmada küçük yaşta verilen trafik eğitiminin ülkelerde yer alan trafik sorununu çözmedeki önemi kavratılmaya çalışılarak konu ile ilgili eksiklikler ortaya konulmuş ve buna dayalı öneriler geliştirilmiştir.

Karatekin (1998), "Trafik Kazalarının Önlenmesinde Eğitimin Etkisi ve Önemi" isimli çalışmasında trafikle ilgili tanımlar, kavramlar, unsurlar, trafik kazaları, trafik ile ilgili kuruluşlar ve trafik eğitimi ele alınarak araştırılmıştır. Araştırmaya göre trafik kazalarında en büyük eksiklik insandadır. Bu sebeple sürücü yaya ve yolcu olarak 3 farklı şekilde eğitilmelidir. Böylelikle trafik ahlakı gelişerek ve insanların kaza yapmalarında büyük oranda düşüş gözlenecektir. Araştırmaya göre yine eğitim okulöncesi dönemden okul sonrası döneme kadar olan bir süreçte program çerçevesinde sürekli ve aralıksız olarak sürdürülmelidir. Yine araştırmaya göre trafiği ilgilendiren kurum ve kuruluşların kendi aralarında koordinasyon sağlamaları, devletçe trafik kazalarına engel olma planı oluşturulmalı, sürücü kurslarına gereken önem verilmeli, trafik dersleri okul müfredatlarına zorunlu ders olarak konulmalı, çocuk trafik eğitim parkları oluşturulmalı, trafik eğitimi verecek kişilerin konu ile ilgili formasyon sahibi olmaları göz önünde bulundurulmalı, trafik eğitimi daha çok pratiğe dayalı olmalı, eğitimciler modern araç-gereçlerden faydalanmalı, halka verilen eğitim anlaşılır, kolay ve görmeye yönelik olmalıdır.

Balkız (1999), İlköğretimde Trafik Eğitiminin Trafik Kazalarının Önlenmesi Üzerindeki Etkileri isimli çalışmasında ilköğretim ders programları ele alınarak istatistiki veriler incelenmiş, trafik eğitiminin ilköğretimdeki olağan durumu, trafik kaza sebepleri, kazanın önlenmesi için gereken tedbirler ve konuya bağlı öneriler geliştirilmiştir.

Tabaroğulları (1999), "İlköğretim Okullarında Trafik Eğitimi" isimli çalışmasında ilköğretim okullarında görevli öğretmenlerin trafik eğitimini ve uygulamasını nasıl buldukları ve varsa trafik eğitimi çalışmaları sırasında karşılaşılan sorunların neler olduğu ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bu sayede program geliştirme

aşamasına yardım sağlanıp katkı konulacaktır. Araştırma betimsel tarama niteliğindedir. Araştırmanın örneklemini Şanlıurfa, Adıyaman ve Malatya merkezde bulunan bütün ilköğretim okullarında trafik ve ilkyardım eğitimi dersi veren 6. ve 8. sınıfların öğretmenleri oluşturmaktadır. Araştırmada 129 öğretmenden 119'una ölçek ulaştırılarak 111 ölçeğin geri dönüş sağlanmış ve değerlendirme buna göre yapılmıştır. Araştırmacı tarafından 40 soru ve 3 bölümden oluşan ölçek geliştirilmiştir. Kişisel bilgiler birinci bölümü oluştururken, trafik ve ilkyardım eğitimi dersinin amacına ne derece ulaştığı ve bu eğitimin uygulanmasında karşılaşılan zorluklar sırasıyla 2. ve 3. bölümü oluşturmaktadır. Verilerin çözümünde SPSS paket programından yararlanılmıştır. Araştırma sonucunda 74 kişi konu dersi benimseyerek ve istekli olarak öğretip okutacağını ifade etmiş, otuz yedi kişi ise derse karşı istekli olmadığını ifade etmiştir. Araştırmada 93 öğretmen trafik ve ilkyardım konulu hizmet içi faaliyet eğitimine katılmamış, 18 öğretmen ise katıldığını belirtmiştir. Yine araştırma sonucuna göre 90 öğretmen trafik ve ilkyardım ile ilgili etkinliğe katılmak istediklerini, yirmi bir öğretmen ise böyle bir etkinliğe katılmak istemediğini belirtmiştir. Araştırma sonucunda okullarda dersle ilgili araç gereçlerin yeterli olmadığı belirtilmiştir. Ölçekte bulunan maddelere verilen yanıtlarla cinsiyet, yaş, branş ve mesleki kıdem ile ilgili ölçek maddelerine verilen cevaplarda ise anlamlı bir fark bulunmadığı belirtilmiştir.

Tütüncü (2001), "Türkiye'de Örgün Eğitim Sistemi İçinde Trafik Eğitiminin Önemi" isimli çalışmasında, bireylere verilecek trafik eğitiminin başta trafik kazası olmak üzere trafikle ilgili sorunların çözümündeki gerekliliğine değinilerek, bu eğitimin çok küçük yaşlardan itibaren öncelikle yuva döneminden başlayarak anaokul, ilköğretim dönemi boyunca, kısaca örgün eğitim süreci boyunca devam eden bir çalışma olması gerektiği savunulmuştur. Bu sebeple Türkiye'de örgün eğitim sistemi içinde yer alan trafik eğitimi çalışmaları, anokul döneminden üniversiteye kadar ele alınarak ilgili konular incelenmiştir. Çalışmada ayrıca trafik kazalarına neden olan unsurlar ve trafiğin tarihi ile ilgili araştırmalara da yer verilmiş ve trafik kazalarının giderek azaltılabilmesi amacıyla yönelik olarak da örgün eğitim sistemi içerisinde trafik eğitimi ile ilgili nelerin yapılabileceğine dayalı olarak öneriler geliştirilmiştir.

Tüylüce (2001), "İlköğretim Trafik ve İlkyardım Eğitimi Dersinin Eğitim Teknolojisinin Temel Öğeleri Açısından Değerlendirilmesi" isimli çalışmasında

öğretmen görüşlerine başvurularak öğretim ve öğretim teknolojisi açısından İlköğretim Trafik ve İlk Yardım Eğitimi Ders programının değerlendirilmiştir. Araştırma tarama modelinde olup konu programın incelenmesi ve yapılan literatür taraması sonucu verilere dayanılarak ölçek geliştirilmiştir. Araştırmada oranlı örnekleme yöntemi kullanılmış olup ölçek, Gaziantep İli'ne bağlı merkez ilçelerde görevli bulunan 232 öğretmenden 116 öğretmene uygulanmıştır. Trafik ve İlk Yardım dersi ile ilgili olarak araştırma sonucunda öğretmenlerin eğitim teknolojisi temel öğelerini tam uygulamadıkları, konu dersi verecek olan kişilerin üniversitede konu ile ilgili eğitim almış branş öğretmenleri olması, dersin ilgili çekici olması ve kalıcı öğrenme sağlanabilmesi için yaparak yaşayarak öğrenmesi, görsel-işitsel araç gereçlerden yararlanılması, her dönemin başlangıcında öğrencilere konu ile ilgili hazırbulunuşluk testi yapılması ifade edilmiştir.

Hatipoğlu (2002), Okul öncesi çocuklarda trafik eğitiminin gerekliliği ile ilgili çalışmasında trafikte yaşanan problemlerin birçoğunun eğitim eksikliği yüzünden gerçekleştiğini, trafik konusunda, okul öncesi dönemde alınan bilinçli trafik eğitimi ile bireyin trafik kurallarına uymasını bir alışkanlık ve yaşam tarzı olarak görebileceği ve trafikle ilgili problemlerin bu sayede daha çok azalabileceği belirtilmiştir.

Tanrıkulu (2002), Trafik Kazalarının Önlenmesinde Trafik Güvenliği Eğitiminin Rolü isimli çalışmasında, trafik kazalarının önlenmesinde insan unsurunun önemi vurgulanarak bu amaçla okul öncesi ve okul döneminde verilecek trafik eğitiminin ve sürücü eğitiminin önemi ve gerekliliği, pratik eğitime teorik eğitimden daha fazla ağırlık verilmesi, eğitimde slayt tepegöz vb. materyal kullanımı ve trafik kültürü oluşması konusuna değinilmiştir. Türkiye'de verilen trafik eğitiminin AB ülkeleri ve gelişmiş ülkelerin uyguladığı eğitim metodlarından yararlanılarak düzenlenip, ilkokullar ve sürücü kurslarına verilmesi durumunda trafik güvenliği eğitiminde pozitif sonuçlar elde edileceği önerilmiştir. Araştırma evrenini Ankara ilindeki ilköğretim okulları oluşturmaktadır. 96 kız ve 104 erkek öğrenciye 2 farklı ölçek uygulanmıştır. Araştırmanın sonucuna göre ilköğretimde çocuklara verilen 'Trafik ve İlk Yardım Bilgisi' dersi ezbere dayalı olarak öğretilmekte, derste araç-gereçlerden yararlanılmamakta, öğrenciyi derse güdüleyecek ortam oluşmamakta, trafik eğitim parkında çocuklara herhangi bir uygulama yapılmamakta ve trafik bilgisi dersini alanda uzman kişiler vermemektedir.

Anılan, Öztürk, Girmen ve Anagün (2004)'ün Trafik Bilinci Oluşturma Yönünden İlköğretim Programına Bakış isimli çalışmalarında Türkiye’de ilköğretim programları incelenerek bu süreçte trafik eğitimine yönelik alınan ders ünite ve konuların dağılımı irdelenmiştir. Araştırma tarama modelinde olup, öğrencilerin ilköğretim döneminde sınırlı sayıda trafik dersi eğitimi aldıkları ve programdaki konuların birbirinin tekrarı niteliğinde olduğu, derslerde teorik kısma ağırlık verilerek uygulama sürecinin yetersiz olduğu, trafik derslerinin sadece 6 ve 8. sınıflarda yer alıp, diğer sınıf düzeylerinde yer almaması ve programın süre yönünden de kısıtlı olduğu belirtilerek bu sorunlara yönelik öneriler geliştirilmiştir.

Yetkin ve Daşcan (2008), Son Değişikliklerle İlköğretim Programı 1- 5 Sınıflar isimli eserinde; ilköğretimin, temel bilgi ve becerilerin kazandırıldığı ve pekiştirildiği dönem olarak bilindiğini, trafik eğitimi bakımından bu dönemin çok önemli bir süreç olduğunu, Okul öncesi dönemde, çocuğun iletişim araçlarından, yakın sosyal çevresinden, gözlemlerine kadar edindiği bilgi ve davranışların, ilköğretim okullarında, pekişmiş davranışlar haline geldiğini ve İlköğretim kurumlarında güvenli trafik eğitiminin, sadece bir ders olarak amaca hizmeti değil, “çocuklarda güvenli trafik bilinci oluşturma ortamı” olarak görülmesi gerektiğini vurgulamaktadır.

Yelmen (2010), Türkiye’de Okul Öncesi Çocukların Trafik Bilgi ve Alışkanlıklarının Belirlenmesi adlı çalışmasında, okul öncesinde eğitim gören ve Türkiye’de yaşayan çocuklarda trafik kavramının nasıl bilindiği, okulda ve evde bu konu hakkında neler öğretildiği, aynı zamanda dünyada bu eğitimin nasıl yapıldığı incelenmiştir. Okul öncesi çocukların trafiğe bakışları, trafik terim ve kurallarını algılayışları ve trafik içindeki davranışlarının belirlenmesi için 3-6 yaş arası çocuklara ölçek uygulanmıştır. Ölçek 6 ilde toplam 1200 öğrenciye uygulanarak 804 öğrenciden gelen formlar değerlendirmeye alınmıştır. Ölçek sonucunda okul öncesi çocukların trafik konusunda yeteri kadar eğitim görmediği belirlenmiştir. Araştırmada, okul öncesi çocukların trafik eğitiminde ailelerinin payının çok büyük olduğu belirlenmiştir.

Hatipoğlu (2011), Okul Öncesi Çocuklarda Trafik Eğitiminin Gerekliliği isimli çalışmasında, trafikte yaşanan problemlerin birçoğunun eğitim eksikliği yüzünden meydana geldiğini, çocuklara verilen trafik eğitiminde en önemli unsurun çocuğun aldığı bu eğitimi, ileri yaşlarda da hayat biçimi olarak kabullenmesi ve uygun

davranışta bulunabilmesini sağlayabilmek olduğunu belirtmiştir. Türkiye’de okul öncesi çocukların trafiğe bakış açıları ile ilgili fikir sahibi olmak için ise bir anaokulunda 3-6 yaş aralığındaki 30 çocuğa uygulanan ölçek çalışmasında, okul öncesi çocukların trafik eğitiminde ailelerinin oldukça önemli rol üstlendikleri belirtilmiştir. Araştırma sonucunda, Türkiye’de meydana gelen problemlerden en önemlilerinden birinin de trafik konusunda bilinç, sorumluluk ve eğitim eksikliği olduğu, bu sorunun çözümünde ise erken yaşta çocuğa verilen trafik eğitimi olduğu ve bu yolla, bilinç ve sorumluluk sahibi bireylerin yetişmesi gerekliliği belirtilmiştir.

Hatipoğlu, Özdemir ve Öztürk (2012), Türkiye’de İlköğretim Okullarında Verilen Trafik Eğitiminin Farklı Ülkelerde Verilen Eğitimle Karşılaştırılarak İncelenmesi ve Geliştirilmesi İçin Öneriler isimli çalışmalarında İlköğretim okullarında trafik eğitiminin eksik kalmış kısımlarının tamamlanması ve genişletilerek yenilenmesi için; bu alanda iyi çalışmış olan ülkelerin trafik eğitim plan ve politikaları, uygulama metotları incelenerek Türkiye için öneriler geliştirilmiştir.

Kaçmaz Omak (2012), İlköğretim 5.Sınıf Öğrencilerinin Trafik Bilgisi ve Trafik Kazaları Konusundaki Farkındalık Düzeyleri adlı çalışmasında, İstanbul İli’nin Fatih İlçesi’ndeki iki ilköğretim okulunda öğrenim gören 80 5. sınıf öğrencisine trafik bilgisi ve trafik kazaları konusundaki farkındalık düzeylerini arttırmak amacıyla yarı-deneysel bir araştırma (ön test-son test kontrol gruplu düzen) gerçekleştirmiştir. Araştırma sonucunda, trafik derslerinin sadece 4. ve 5. sınıflara değil, ana okullarından başlanarak eğitimin tüm aşamasında sürekli ve uygulamalı olarak verilmesi gerektiği, kazalara karışan ve kazalar sonucunda hayatını kaybeden veya yaralanan çocukların sayısını azaltmak için trafik bilgisi ve trafik kazaları konusundaki farkındalık düzeylerinin artırılması gerektiği, ailelerin de okullarda uygulanan trafik eğitimini desteklemesi ve çocukların trafikte olumlu davranış geliştirmelerini hızlandırmak için trafik eğitimine dahil edilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Payam (2012), İlk ve Ortaöğretim Okullarında Trafik Eğitimindeki Temel Sorunlar ile ilgili çalışmasında Türkiye ve AB ülkelerindeki okullardaki uygulamalarda yer alıp verilen trafik güvenliği eğitiminin karşılaştırmasını yapmış, ilk ve ortaöğretim okullarında trafik eğitimindeki temel sorunları saptamış, trafik güvenliği öğretmenleri ve yöneticilerin görüşleri doğrultusunda trafik güvenliği eğitiminin okullarda daha çağdaş ve etkili verilmesi yönünde bilimsel öneriler

sunmuştur. 40 polis, 80 yönetici ve 80 öğretmenden oluşan bir örneklemin yer aldığı çalışmada araştırmacı tarafından geliştirilen ölçek kullanılmıştır. Çalışmada betimsel araştırma yönteminden yararlanılarak elde edilen veriler SPSS programı kullanılarak çözümlenmiştir. Araştırma sonucunda, trafik eğitiminde medyadan, EGM personelinden, Çocuk Trafik Parklarından, ailelerden ve sivil toplum kuruluşlarından, uygulamalı materyal ve teknolojik imkânlardan yeterince yararlanılmadığı belirtilmiştir. Aynı zamanda trafik dersinin zorunlu bir ders olması, trafik dersini verenlere eğitim verilmesi gerektiği ve trafik eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılması gerektiği saptanmıştır. Okullarda trafik eğitiminin niteliğinin artırılması gerekliliği de ayrıca belirtilmiştir.

Kavsıracı (2014), Örgün Eğitimde Sürekli ve Uygulamalı Trafik Eğitiminin Çocukların Trafik Bilgi ve Algısına Etkisi adlı araştırmasında ilkökul seviyesindeki çocuklara düzenli, sürekli ve uygulamalı trafik eğitimi verilmesinin, çocuklarda trafik bilgi ve tutumlarında farklılık yaratıp yaratmadığını ölçmeyi amaçlamıştır. Araştırma sürecinde trafik olgusu, Türkiye’deki trafik güvenliği eğitimi, örgün eğitim sisteminin içindeki yeri, çocuk trafik güvenliği eğitiminin önemi ve hedefleri konularına değinilmiştir. Araştırmada Ankara İli’nden iki farklı okul (A ve B okulları) seçilerek bu okullara nitel değerlendirme formu uygulanmış, öğrencilerin trafik bilgi ve tutumlarını ölçmek için trafik güvenliği eğitim konularını içeren 14 açık uçlu soru sorulmuştur. Araştırma sonucunda okul öncesi ve okul döneminde sürekli ve etkin bir karayolu trafik güvenliği eğitimi alınması gerektiği, öğrencilere verilmekte olan trafik güvenliği eğitiminin henüz istenilen düzeyde olmadığı belirtilmiştir.

KKTC Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı (2014), tarafından trafik ve yol güvenliği çalışması ile ilgili anket çalışması yaptırılmıştır. Bu ankete 108 kişi katılmıştır. Anket çalışmasında katılımcıların % 65’i trafik kazalarında birinci sorumlu etken olarak sürücülerini görmektedir. Kazaların önlenmesinde ilk üç faktörün “eğitim, zemin-yol kalitesi ve bariyer ısıklıdırma” olarak gösterildiği araştırmanın sonuçlarına göre, trafik kazalarının sebepleri olarak “dikkatsiz sürüş, hız ve alkollü olarak araç kullanmak” ilk sıralarda yer almıştır.

Kaya ve Şafaklı (2015), ‘‘KKTC’de Trafik Kazaları Üzerine Bir Araştırma’’ isimli çalışmalarında trafik kazalarının nedenleri üzerine bir inceleme yapmışlardır. Çalışmada iki temel yöntem kullanılmıştır. Birincisinde istatistiksel veriler

incelenmiştir. İkincisinde iradi (kasti veya kararsal) örneklemeden yararlanılmıştır. Mülakattan yararlanılmıştır. İstatistiksel veriler için Lefkoşa Trafik Tahkikat Şube Amirliği tarafından hazırlanan 2011-2013 yılları trafik kaza istatistiklerinden, Devlet Planlama Örgütüncü hazırlanan nüfus sayım sonuçlarından ve Karayolları Genel Müdürlüğüncü yayınlanan trafik kazaları özetinden faydalanılmıştır. Araştırma sonucunda Trafik kazalarının çoğunun 08.31-12.30 saatleri arasında olduğu ve sürücü dikkatinin dağınık olduğu zamanın ise 00.01-07.00 arasında gerçekleştiği ve bu yönde yapılabileceklere dikkat çekilmesi gerektiği, kazaların çoğunun lise mezunları tarafından yapıldığı, bu sebeple trafik eğitimine daha fazla ağırlık verilmesi gerektiği, reklam panolarının sürücünün dikkatini dağıtacak yerlere yerleştirilmemesi gerektiği ve uzmandan yardım alınması gerektiği, polis mensuplarının daha sık devriye yapması gerektiği, devletçe ‘‘Trafik Master Planı’’ ve Ulaşım Master Planı yapılması gerektiği sonucuna varılmıştır.

İncelenen araştırmalarda trafik kazalarının önlenmesinde trafik eğitime gereken önem vurgulanmakta ve özellikle küçük yaşlarda verilecek eğitimlerin bu bağlamda ileriye yönelik kaza risklerinin azaltılmasında ve trafikle ilgili daha bilinçli insanlar yetiştirilmesinde önemli bir etken olduğu vurgulanmaktadır. Araştırmalarda bu yönde çocukların trafik konusu ile ilgili bilgi düzeylerine, öğretmenlerin trafik eğitimindeki yeterlilik düzeylerine, öğretmen ve velilerin okullardaki trafik eğitimi ile ilgili bakış açılarına ve çeşitli ülkelerdeki trafik eğitimlerinin incelenmesine yer verilmiştir. Bazı araştırmalarda okullardaki ders programları incelenmiş ve trafik dersinin yeterliliği ve uygulanmasına yönelik öneriler geliştirilmiştir. Yöntem olarak hem nicel hem de nitel yöntemden yararlanan çalışmalar bulunmaktadır. Araştırmaların çoğunda trafik konusunda eğitim eksikliği olduğu ve bu sorunun çözümünde ise erken yaşta çocuğa verilen trafik eğitimi ile bilinç ve sorumluluk sahibi bireylerin yetişmesi gerekliliği vurgulanmıştır. Türkiye’de yapılan birçok çalışmada trafik eğitiminin okullarda yeterli olmadığına değinilmiştir. Bu çalışma ise KKTC’de trafik eğitime, eğitim programlarında ne kadar yer verildiğini ve öğrencilerin trafik kurallarına yönelik tutumlarının ne düzeyde olduğu belirlenmeye çalışılmıştır. Çalışma KKTC literatürü açısından yapılan ilk eğitim çalışması olması nedeniyle oldukça önem teşkil etmektedir. Çalışmanın bu nedenle de literatüre ciddi katkılar sağlayacağı düşünülmektedir. Çalışma ayrıca KKTC’deki mevcut durumu belirleme açısından da ayrıca önemlidir.

BÖLÜM III

YÖNTEM

Araştırma kapsamında nicel ve nitel yöntemlerinden yararlanılmıştır. Araştırma deseni olarak ise çeşitleme deseni kullanılmıştır. Çeşitleme, özünde verilerin toplanmasında kullanılmaktadır. Bir çalışma içerisinde ölçek, anket vb. nicel araçlara ek olarak görüşme, gözlem, doküman incelenmesi gibi nitel yöntemlerden uygun olanların kullanılması bir çeşitleme örneğidir. Çeşitleme, yöntemde zenginleştirmenin yanında araştırmayı destekleyen birden fazla yöntemin kullanılmasına imkan verdiği için araştırmacıların tercih nedenleri arasındadır.

Araştırma deseni, araştırmanın sorularını yanıtlamak ya da hipotezlerini test etmek için araştırmacı tarafından oluşturulan bir plandır. Araştırma yöntemi ise kısaca bir araştırmanın nasıl yapıldığıdır. Karma yöntem her iki yaklaşımın (nicel+nitel) beraber kullanıldığı araştırmalardır (Sözbilir, 2016).

Araştırmada nitel ve nicel araştırma yöntemleri birlikte kullanılmıştır. Araştırmanın nicel boyutu tarama modeli, nitel boyutu da doküman incelemesi yardımıyla gerçekleştirilmiştir.

3.1. Araştırmanın Modeli

Araştırmanın nitel boyutunda, KKTC Milli Eğitim Bakanlığı İlköğretim 4. Ve 5. sınıf eğitim programları doküman incelemesi yardımıyla değerlendirilmiştir. Doküman incelemesi, araştırılması hedeflenen olgu veya olgular hakkında bilgi içeren yazılı materyallerin analizini kapsar. Doküman incelenmesi, hemen her araştırma için kaçınılmaz olan bir veri toplama tekniğidir. Belge yoksa tarih de yoktur (Madge,1965). Belge tarama; belli bir amaca dönük olarak, kaynakları bulma, okuma, not alma ve değerlendirme sürecini kapsar ve hemen her araştırma için kaçınılmaz bir veri toplama tekniğidir (Karasar, 2012). Duverger (1973)'in "belgesel gözlem" dediği bu tekniği, Rummel (1964) ve daha birçoğu "doküman metodu" olarak tanımlanmaktadır.

Bu araştırmada ayrıca ilkokul 4.'ncü ve 5.'nci sınıf öğrencilerinin trafik kurallarına yönelik tutumlarının saptanması amacıyla yapılmış tanımlayıcı bir araştırma olup, tarama modelinde gerçekleştirilmiştir. Tarama araştırması sıklıkla ilgilenilen konular doğrultusunda hedeflenen evrenden seçilen bir örneklem ile

gerçekleştirilir. Tarama araştırması zaman içerisinde gerçekleşen değişikliklerin yanı sıra belirlenen bir zamanda ortaya çıkan belirli bir durumun iç yüzünü de araştırabilir.

3.2. Araştırmanın Evreni ve Örneklem

Araştırma evrenini Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde bulunan İlköğretim okullarının 4.'ncü ve 5.'nci sınıflarına devam eden öğrenciler oluşturmaktadır.

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Milli Eğitim ve Kültür Bakanlığı'nın yayınlamış olduğu istatistik yıllığı verileri doğrultusunda araştırma evreninde 7867 öğrenci olduğu tespit edilmiştir. Evrende yer alan öğrencilerin tamamına ulaşılması zaman, maliyet ve kontrol bakımından güç olacağından dolayı, evreni temsil edecek şekilde tabakalı tesadüfi örnekleme yöntemiyle örneklem seçilmiştir.

Örneklem sayısı ;

N: Çalışma Evrenindeki kişi sayısı

n:Örnekleme alınacak birey sayısı

p:İncelenen olayın görülüş sıklığı (gerçekleşme olasılığı)

q:İncelenen olayın görülmeysiş sıklığı (gerçekleşmeme olasılığı)

t:Belirli bir anlamlılık düzeyinde, t tablosuna göre bulunan teorik değer

d:Olayın görülüş sıklığına göre kabul edilen örnekleme hatasıdır.

$$n = \frac{N * t^2 * p * q}{(N - 1)d^2 + t^2 * p * q} \quad n = \frac{10700 * (1.96)^2 * 0.50 * 0.50}{(10699)(0.05)^2 + (1.96)^2 * 0.50 * 0.50} = 371$$

Evreni temsil edecek yeter sayıda öğrenciye ulaşmak için evreni bilinen örneklem sayısı formülü kullanılmış olup, %95 güven düzeyi ve %5 örnekleme hatası ile 7867 kişilik çalışma evreninden seçilmesi gereken kişi sayısı 366'dır. Ancak araştırmacı tarafından örnekleme hatasını düşürmek ve daha güvenilir sonuçlar elde edilmesi adına 1229 öğrenci ile görüşülmüştür. Buna göre araştırmanın örnekleme hatası %2,50'ya düşürülmüştür. Öğrencilerin okullarının bulunduğu bölgelere göre dağılımı Tablo 3.1.'de verilmiştir.

Tablo 3.1.

Öğrencilerin okullarının bulunduğu bölgelere (tabakalara) göre dağılımı

Bölge	N	Ni/N	n
Lefkoşa	2817	0,36	442
Gazi Mağusa	1932	0,25	307
Girne	1860	0,24	295
Güzelyurt/Lefke	640	0,08	98
İskele	618	0,08	98
Toplam	7867	1,00	1229

3.3. Veri Toplama Araçları

Araştırma verilerinin toplanmasında tanıtıcı özellikler ve Trafik Kuralları Tutum Ölçeği olmak üzere iki bölümden oluşan anket formu kullanılmıştır.

3.3.1. Tanıtıcı özellikler

Anket formunun bu bölümünde araştırma kapsamına alınan öğrencilerin cinsiyet, yaş, sınıf, anne eğitim durumu, baba eğitim durumu gibi tanıtıcı özelliklerinin saptanması amacıyla araştırmacı tarafından hazırlanmış 6 soru yer almaktadır.

3.3.2. Trafik Kuralları Tutum Ölçeği

İlkokul 4.'ncü ve 5.'nci sınıf öğrencilerinin trafik kurallarına yönelik tutumlarının saptanması amacıyla Tahiroğlu (2012) tarafından geliştirilmiş Trafik Kuralları Tutum Ölçeği kullanılmıştır.

Trafik kuralları tutum ölçeği beşli derecelendirme kullanılarak hazırlanmış 21 maddeden oluşan likert tipte bir ölçektir. Ölçekte yer alan olumlu önermelere verilen yanıtlar “hiç katılmıyorum=1 puan”, “katılmıyorum=2 puan”, “kararsızım=3 puan”, “katılıyorum=4 puan” ve “tamamen katılıyorum=5 puan” olacak şekilde puanlanmaktadır. Ölçekte yer alan 10 adet olumsuz önerme ise “hiç katılmıyorum=5 puan”, “katılmıyorum=5 puan”, “kararsızım=3 puan”, “katılıyorum=2 puan” ve “tamamen katılıyorum=1 puan” şeklinde tersten puanlanmaktadır. Ölçekten alınan yüksek puan trafik kurallarına yönelik tutumun yüksek olduğunu ifade etmektedir (Tahiroğlu, 2012).

Tahiroğlu (2012) tarafından yapılan geçerlik-güvenirlik çalışması neticesinde ölçeğin 5 faktörlü bir yapıya sahip olduğu görölmüş ancak tek boyutta değerlendirilmesi gerektiği kanısına varılmıştır. Ayrıca yapılan ölçek geneline ilişkin Cronbach alfa katsayısının 0,74 olduğu saptanmıştır.

Araştırmacı tarafından ölçeğin Kıbrıs Türk toplumuna uyarlanması ve tek boyutlu bir yapıda olduğunun teyidi amacıyla Doğrulayıcı Faktör Analizi uygulanmış ve elde edilen sonuçlar aşağıda sunulmuştur.

Tablo 3.2.

DFA uyum iyiliği indeksi değerleri

İndeks	Değer	Uyum
χ^2/sd	2,53	Mükemmel
İyilik Uyum İndeksi (GFI)	0,96	Mükemmel
Normlaştırılmış Uyum İndeksi (NFI)	0,90	Kabul Edilebilir
Karşılaştırmalı Uyum İndeksi (CFI)	0,91	Kabul Edilebilir
Yaklaşık Hataların Ortalama Karekökü (RMSEA)	0,04	Mükemmel

Tablo 3.2.'de trafik kuralları tutum ölçeğinin doğrulayıcı faktör analizi sonuçlarına ait uyum iyiliği indeksleri verilmiştir.

Tablo 3.2. incelendiğinde, modelin χ^2/sd 'nin 2,53 olduğu saptanmış olup, modelin χ^2/sd açısında mükemmel uyuma sahip olduğu görölmüşür. χ^2/sd 'nin 3'ün altında olması mükemmel uyuma, 5'in altında olması orta düzeyde uyuma karşılık gelmektedir.

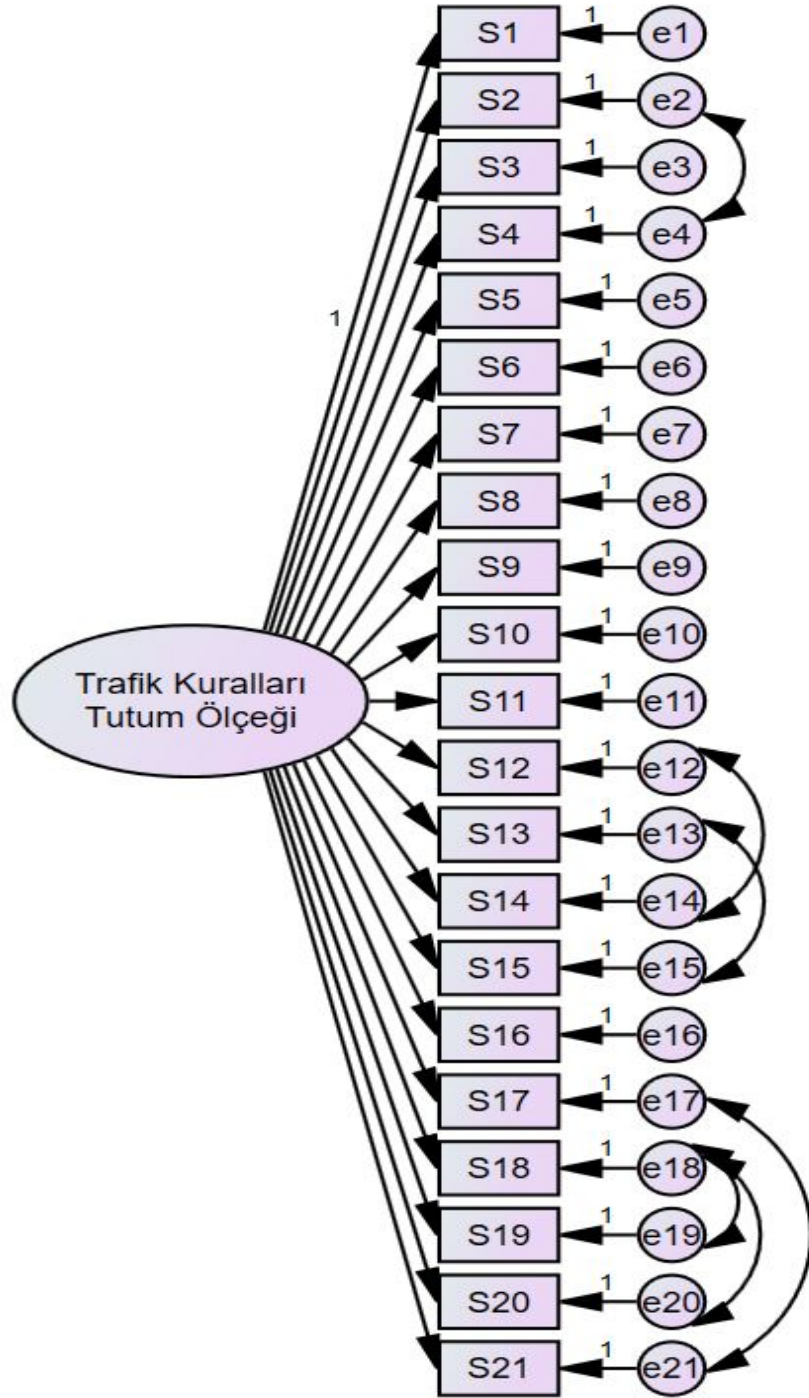
GFI 0 ile 1 arasında değer alır ve 1 mükemmel uyuma, 0 ise uyumun yokluğunu ifade eder. GFI değerinin 0.95 ile 1.00 arasında olması mükemmel bir uyumun varlığını, 0.90 ile 0.95 aralığında olması ise kabul edilebilir bir uyumun varlığını göstermektedir. Trafik kurallarına yönelik tutum ölçeğinin İyilik Uyum İndeksi (GFI) değerinin 0,96 olduğu ve GFI açısından modelin mükemmel uyuma sahip olduğu belirlenmiştir.

Doğrulayıcı faktör analizinde Normlaştırılmış Uyum İndeksi (NFI) için belirlenen kritik değer 0,90 ile 1,00 arasında olması iyi uyumun varlığını

göstermektedir. Trafik kuralları tutum ölçeğinin hesaplanan NFI değerinin 0,90 olduğu ve modelin kabul edilebilir uyuma sahip olduğu tespit edilmiştir.

Trafik kuralları tutum ölçeğine ait modelde Karşılaştırmalı Uyum İndeksi (CFI) değerinin 0,91 olarak saptandığı ve CFI açısından modelin kabul edilebilir uyuma sahip olduğu saptanmıştır. CFI için belirlenen kritik değerlerden 0.95 - 1.00 aralığı iyi bir uyumun varlığını, 0.90 – 0.95 aralığı ise kabul edilebilir bir uyumun varlığını göstermektedir.

Modele ait Yaklaşık Hataların Ortalama Karekökü (RMSEA) değeri 0,04 olarak hesaplanmıştır. RMSEA'nın 0.00 ile 0.05 arasında olması mükemmel bir uyumun varlığını, 0.05 ile 0.08 aralığında olması ise iyi bir uyumun varlığını göstermektedir. Buna göre modele ait RMSEA değeri mükemmel uyumu göstermektedir.



Şekil 3.1. Trafik Kuralları Tutum Ölçeği Path Diagramı

Şekil 3.1.'de verilen yol analizi sonuçları ve Tablo 3.2.'de verilen uyum iyiliği değerleri incelendiğinde Trafik Kuralları Tutum Ölçeğinin tek boyutlu ve geçerli bir ölçek olduğu tespit edilmiştir.

Trafik Kuralları Tutum Ölçeğinin iç tutarlılığının saptanması amacıyla Cronbach alfa testi uygulanmıştır. Yapılan test sonucunda ölçeğe ait Cronbach alfa güvenirlik katsayısının 0,78 olduğu tespit edilmiş olup, ölçeğin güvenilir olduğu saptanmıştır.

3.4. Verilerin Toplanması

Araştırmada kullanılan anket formunun ilkokullarda uygulanabilmesi için Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Milli Eğitim ve Kültür Bakanlığına bağlı İlköğretim Dairesinden yazılı izin alınmıştır. Gerekli izinlerin alınmasının ardından ilkokullar ziyaret edilmiş ve alınan izin belgesi okul müdürlerine ibraz edilerek araştırma hakkında bilgi verilmiştir.

Öğrencilerin verdikleri yanıtların samimi olması için uygulamaya geçilmeden önce öğrencilere araştırma hakkında bilgi verilmiş, isim soy isim yazmak zorunda olmadıkları ve verdikleri yanıtların doğru cevabı olmadığı bildirilmiştir. Yapılan bilgilendirmenin ardından sınıf öğretmenlerinin gözetiminde, sınıf ortamında uygulama yapılmıştır.

3.5. Verilerin İstatistiksel Değerlendirilmesi

Araştırmada saha çalışmasından elde edilen verilerin istatistiksel çözümlenmesinde Statistical Package for Social Sciences (SPSS) 24.0 veri analizi paket programı kullanılmıştır.

Öğrencilerin cinsiyet, sınıf, yaş ve ebeveynlerinin eğitim durumlarına göre dağılımı frekans analizi ile belirlenmiş ve sonuçlar frekans dağılım tabloları ile gösterilmiştir.

Araştırmaya katılan öğrencilerin trafik kuralları tutum ölçeğinde yer alan önermelere verdikleri yanıtların dağılımı frekans analizi ile belirlenmiş ve her önermeden alınan puanlara ait ortalama ve standart sapma değerleri verilmiştir. Ayrıca öğrencilerin ölçek genelinden aldıkları toplam puanlara ait ortalama, standart sapma, en küçük ve en büyük değer gibi tanımlayıcı istatistikler belirtilmiştir.

Öğrencileri tanıtıcı özelliklerine göre trafik kuralları tutum ölçeği puanlarının karşılaştırılmasında kullanılacak olan hipotez testlerini belirlemek için öğrencilerin puanların normal dağılıma uyumu Kolmogorov-Smirnov testi, QQ plot grafiği ve

çarpıklık-basıklık değerleri ile incelenmiştir. Öğrencilerin cinsiyet, sınıf, yaş ve ebeveynlerinin eğitim durumlarına göre trafik kuralları tutum ölçeği genelinden aldıkları toplam puanlarının karşılaştırılmasında veri setinin normal dağılıma uyum göstermesinden dolayı parametrik hipotez testleri kullanılmıştır. Ayrıca varyansların homojenliği Levene testi ile incelenmiş ve varyansların homojen olduğu saptanmıştır.

Araştırmaya katılan öğrencilerin cinsiyetlerine ve sınıflarına göre trafik kuralları tutum ölçeği genelinden aldıkları toplam puanların karşılaştırılmasında, veri seti normal dağılıma uyduğundan ve bağımsız değişken iki kategoriden oluştuğundan dolayı bağımsız örneklem t testi kullanılmıştır. Öğrencilerin yaşlarına ve ebeveynlerinin eğitim durumlarına göre ölçek puanlarının karşılaştırılmasında ise veri seti normal dağılıma uyduğundan ve bağımsız değişkendirdeki kategori sayısı 2'den fazla olduğundan dolayı varyans analizi (ANOVA) kullanılmıştır.

4	Ülkemiz ve Kültürel Değerlerimiz	3	Trafik, Trafik Akışı, Kıbrıs'ta Trafik	Trafiğin Genel Tanımı ve Kıbrıs'ta Trafiğin İşleyişi	Eğitim	Metin	72	Ülkemiz ve Kültürel Değerlerimiz
4	Işık ve Ses	2	Trafik, Trafik Lambası	Ulaşımın Sağlanması	Eğitim	Metin	12	Işık ve Ses
4	Işık ve Ses	1	Trafikteki Araçlar	Trafik Kaynaklı Gürültü Kirliliği	Eğitim	Metin	25	Işık ve Ses
4	Ülkemiz ve Kültürel Değerlerimiz	3	Trafik Kazası, Trafik Kuralı, Trafik İşaretleri	Trafik kazalarına sebebiyette insan hatasının büyüklüğü	Kural	Metin	85	Ülkemiz ve Kültürel Değerlerimiz
4	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok
4	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok
4	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok
4	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok

2016-2017 öğretim yılı İlkokul 4. Sınıflar için ders kitapları olarak 11 kitap incelenmiştir. Kitapların 2 tanesinde trafik konusuna yer verilmiştir. Bunlar Fen ve Teknoloji Öğrenci Ders ve Çalışma Kitabı 2 ile Türkçe Kitap 1 'dir.

İncelenen kitapların 3 farklı ünitesinde Trafik konusuna yer verilmiştir. Bu ünitelerin 2 tanesi Işık ve Ses, Yaşamımızdaki Elektrik konuları ile 4. Sınıf Fen ve Teknoloji Öğrenci Ders ve Çalışma Kitabı içerisinde yer alırken, diğer ünite ise Ülkemiz ve Kültürel Değerlerimiz konusu ile 4. Sınıf Türkçe Kitap 1 içerisinde yer almıştır. Bu kitaplar içerisinde trafik kelimesi 1 ünite de en çok 3 kez kullanılmıştır. Bu da Türkçe Kitap 1 in Ülkemiz ve Kültürel Değerlerimiz konusunda yer almıştır.

4. Sınıf kitaplarında toplamda trafik ile ilgili 8 farklı kavrama yer verilmiştir.

Yine 4. Sınıf kitapları incelendiğinde kitaplardaki trafik konusunun 7 farklı biçimde ele alındığı belirlenmiştir. İncelenen 4. Sınıf kitaplarında kazanımların 5 eğitim, 1 de kural şeklinde dağılım gösterdiği belirlenmiştir. Yine 4. Sınıf kitapları incelendiğinde

trafik konusunun 5 sefer metinde, 1 kez de etkinlikte yer aldığı belirlenmiştir. Yine 4. Sınıf kitaplar incelendiğinde Trafik kelimesi Fen ve Teknoloji Öğrenci Ders ve Çalışma Kitabı 2 de sayfa 12, 25, 53 ve 54’te yer alırken, Türkçe Kitap 1 ‘de sayfa 72 ve 85 te yer almıştır.

Tablo 2016-2017 Eğitim-Öğretim Yılında Okutulan 5. Sınıf Ders Kitaplarında Trafik Konusunun Ele Alınış Biçiminin İncelenmesi

Sınıf	Kitap	Konu	Trafik Kelimesine kaç kere yer verildiği?	Trafikle ilgili kavramlar	Trafik konusunu ele alma biçimi	Kazanım (Kural mı? yoksa Eğitim mi?)	Metinde ya da Etkinlikte yer alması	Hangi Sayfada Yer Aldığı
5	Fen Bilimleri Kitap 1	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok
5	Fen Bilimleri Kitap 2	Yaşamımız Vazgeçilmesi: Elektrik	2	Trafik İşareti	Trafik işaretlerinin tüm dünyada geçerli semboller olması	Eğitim	Metin	268
5	Sosyal Bilgiler	Toplumsal Kurumlar	6	Trafik Kuralları, Trafik Kazalarını Önleme Derneği	Trafik Kazalarını Önleme Derneğinin İnsanlara Sağladığı Yararlar	Eğitim	Metin	92
5	Sosyal Bilgiler	Toplumsal Kurumlar	2	Trafik Kazası, Trafik Kazası	Trafik ile ilgili klasik sorular	Kural	Etkinlik	93
5	Türkçe Kitap 1	Türkçe Okuma ve Etkinlik	2	Trafik Problemi, Trafikte Hız	Trafik probleminin bilinci, trafikte hız ile ilgili benzetme	Kural	Metin	3-4
5			2			Kural	Etkinlik	20

	Türkçe Kitap 2	Kanayan Yaramız: Trafik Kazaları		Trafik,Trafik Kazaları	Trafik Kazalarının oluşumu, önlenmesi ile ilgili sorular				
5	Türkçe Kitap 2	Kanayan Yaramız: Trafik Kazaları	7	Trafik, Trafik Problemi, Trafik, Kazası,Trafik Konusu	Trafik Kazalarının nedenleri, Trafik Sorunu ve yapılması gerekenler Trafik Kazalarının nedenleri ve	Eğitim	Metin	21-22	
5	Türkçe Kitap 2	Türkçe Okuma ve Etkinlik	2	Trafik Kazası	Çocuklara düşen görevlerle ilgili sorular Bazı Trafik Levhalarının Tanımları ve Resimlerinin Eşleştirilmesi Trafikte Söylenen Sloganlar ve	Kural	Etkinlik	23	
5	Türkçe Kitap 2	Türkçe Okuma ve Etkinlik	2	Trafik Levhası,Trafik Işığı	Trafikte Söylenen Sloganlar ve	Eğitim	Etkinlik	24	
5	Türkçe Kitap 2	Türkçe Okuma ve Etkinlik	2	Trafik	Trafikte Görülen Olumlu- Olumsuz Davranışlar	Kural	Etkinlik	25	
5	Türkçe Dilbilgisi	Anlam Bilgisi	5	Trafik Sorunu, Lefkoşa Trafiği Trafik Karmaşası	Trafik Sorununu içeren sorular	Kural	Etkinlik	44	
5	Matemati k 1	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	
5	Matemati k 2	Basımı gelmedi.	-	-	-	-	-	-	

5	Din Kültürü ve Ahlak Bilgisi	Ağustos 2017 de basıldı bu dönem yoktu. Ağustos 2017 de basıldı. Bu dönem yoktu.	Yok	-	-	-	-	-
5	Müzik	Ağustos 2017 de basıldı. Bu dönem yoktu.	Yok	-	-	-	-	-

2016-2017 öğretim yılı İlkokul 5. Sınıflar için ders kitapları olarak 10 kitap incelenmiştir.

Kitapların 5 tanesinde trafik konusuna yer verilmiştir. Bunlar fen bilimleri Kitap 2, Sosyal Bilgiler, Türkçe Kitap 1, Türkçe Kitap 2 ve Türkçe Dilbilgisi'dir.

İncelenen kitapların 6 farklı ünitesinde trafik konusuna yer verilmiştir. Bu ünitelerin 1 tanesi Yaşamımızın Vazgeçilmezi: Elektrik Konusu ile Fen Bilimleri Kitap 2 'de yer alırken, ünitelerin bir diğeri Toplumsal Kurumlar konusu ile Sosyal Bilgiler Kitabında, bir diğeri Türkçe Okuma ve Etkinlik konusu ile Türkçe Kitap 1 'de, bir diğeri, Kanayan Yaramız Trafik Kazası ve Türkçe Okuma ve Etkinlik Konuları ile Türkçe Kitap 2'de ve son ünite ise Anlam Bilgisi konusu ile Türkçe Dilbilgisi kitabında yer almıştır.

Bu kitaplar içerisinde trafik kelimesi 1 üniteye en çok 4 kez kullanılmıştır. Bu da Türkçe Kitap 2'nin Kanayan Yaramız:Trafik Kazaları konusunda yer almıştır. 5. sınıf kitaplarında toplamda trafik ile ilgili 12 farklı kavrama yer verilmiştir. 5. sınıf kitapları incelendiğinde, kitaplardaki trafik konusunun 14 farklı biçimde ele alındığı belirlenmiştir. İncelenen 5. sınıf kitaplarında kazanımların 4'ünün "Eğitim", 6'sının "Kural" şeklinde dağılım gösterdiği belirlenmiştir. Yine 5. Sınıf kitapları incelendiğinde trafik konusunun 4 kez metin, 6 kez etkinlik şeklinde yer aldığı gözlenmiştir. 5. sınıf kitapları incelendiğinde, trafik kelimesi Fen Bilimleri Kitap 2'de 268. Sayfada, Sosyal bilgiler kitabında 92. Ve 93. Sayfada, Türkçe Kitap 1'de 3. Ve 4. Sayfada, Türkçe Kitap 2'de 20,21,22,23,24 ve 25. Sayfada ve Türkçe Dilbilgisi kitabında ise 44. Sayfada yer almıştır.

2017-2018 Eğitim-Öğretim Yılı 4. Sınıf Ders Kitapları, 2016-2017 Öğretim yılında okutulan 4. Sınıf ders kitapları ile aynı olduğundan bulgularda herhangi bir farklılık bulunmamaktadır.

Tablo 2017-2018 Eğitim-Öğretim Yılında Okutulan 5. Sınıf Ders Kitaplarda Trafik Konusunun Ele Alınış Biçiminin İncelenmesi

Sınıf	Kitap	Konu	Trafik Kelimesine kaç kere yer verildiği?	Trafikle ilgili kavramlar	Trafik konusunu ele alma biçimi	Kazanım (Kural mı? yoksa Eğitim mi?)	Metinde yada Etkinlikte yer alması	Hangi Sayfada Yer Aldığı
5	Fen ve Teknoloji Öğrenci Ders ve Çalışma Kitabı 1	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok
5	Fen ve Teknoloji Öğrenci Ders ve Çalışma Kitabı 2	-	-	-	-	-	-	-
5	BiS Sosyal Bilgiler	Toplumsal Kurumlar	2	Trafik düzeni, trafik kazaları	Trafik için oluşturulan Toplumsal Kurum ismi soru olarak soruldu	Kural	Etkinlik	77
5	Sosyal Bilgiler	Toplumsal Kurumlar	2	Trafik Kazalarını Önleme ve Yardım Derneği, Trafik Sorunları	Ünite 3 te kendimi değerlendiriyorum bölümünde D/Y kısmında 2 soruda yer verildi.	Kural	Etkinlik	84
5	Sosyal Bilgiler	Toplumsal Kurumlar	5	Trafik Sorunları, Trafik Kazaları, Trafik Kazalarını Önleme ve Yardım Derneği	Ünite 3 Kendimi değerlendiriyorum bölümünde soru olarak yer verildi	Kural	Etkinlik	87
5	Matematik Kitap 1	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok
5	Matematik Kitap 2	-	-	-	-	-	-	-
5	Tükçe 1	Kanayan Yaramız: Trafik Kazaları	7	Trafik, Trafik Problemi, Trafik, Kazası, Trafik Konusu	Trafik Kazalarının nedenleri, Trafik Sorunu ve yapılması gerekenler	Eğitim	Metin	239

5	Türkçe 2							
5	Din Kültürü ve Ahlak Bilgisi	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok
5	Müzik	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok

2017-2018 öğretim yılı İlkokul 5. Sınıflar için ders kitapları olarak 6 kitap incelenmiştir.

Kitapların 2 tanesinde trafik konusuna yer verilmiştir. Bunlar Sosyal Bilgiler ile Türkçe Kitap 1'dir. Fen ve Teknoloji Öğrenci Ders ve Çalışma Kitabı 2, Matematik Kitap 2 ve Türkçe Kitap 2'nin ise henüz dağıtımı yapılmamış ve bu kitapların Devlet Basımevi yetkilisi tarafından Şubat 2018 yılında geleceği ve ilkokullarda o zaman dağıtımı yapılacağı belirtilmiştir. İncelenen kitapların 2 farklı ünitesinde trafik konusuna yer verilmiştir. Bu ünitelerin 1 tanesi Toplumsal Kurumlar konusu ile Sosyal Bilgiler kitabında yer alırken diğeri Kanayan Yaramız: Trafik Kazaları ile Türkçe Kitap 1' de yer almıştır. Bu kitaplar içerisinde trafik kelimesi, 1. Ünite de en çok 4 kez kullanılmıştır. Bu da Türkçe Kitap 1'in Kanayan Yaramız: Trafik Kazaları konusunda yer almıştır. 5. Sınıf kitaplarında trafik ile ilgili toplamda 7 farklı kavrama yer verilmiştir.

5. Sınıf kitapları incelendiğinde kitaplardaki trafik konusunun 4 farklı biçimde ele alındığı gözlemlenmiştir. İncelenen 5. Sınıf kitaplarında kazanımların 3 kural, 1 eğitim şeklinde dağılım gösterdiği belirlenmiştir. 5. Sınıf kitapları incelendiğinde trafik konusunun 1 kez metinde, 3 kez etkinlikte yer aldığı belirlenmiştir. Yine 5. Sınıf kitaplar incelendiğinde trafik kelimesi, Sosyal Bilgiler Kitabında 77. 84. ve 87. Sayfalarda, Türkçe 1 Kitabında ise 238. Sayfada yer almıştır.

4.2 KKTC İlkokul 4.'ncü ve 5.'nci Sınıf Öğrencilerinin Trafik Kurallarına Yönelik Tutumlarının Saptanması

Bu bölümde araştırma kapsamına alınan öğrencilerin tanıtıcı özelliklerine göre dağılımı, trafik kuralları tutum ölçeği puanları ve tanıtıcı özelliklerine göre ölçek puanlarının karşılaştırılmasına yönelik bulgulara yer verilmiştir.

Tablo 4.1.
Öğrencilerin tanıtıcı özelliklerine göre dağılımı

Tanıtıcı özellikler	Sayı (n)	Yüzde (%)
Cinsiyet		
Kız	608	49,47
Erkek	621	50,53
Sınıf		
4. Sınıf	687	55,90
5. Sınıf	542	44,10
Yaş		
9 yaş	108	8,79
10 yaş	584	47,52
11 yaş	537	43,69
Anne eğitim durumu		
İlkokul ve altı	283	23,03
Ortaokul	146	11,88
Lise	426	34,66
Üniversite ve üstü	374	30,43
Baba eğitim durumu		
İlkokul ve altı	200	16,27
Ortaokul	200	16,27
Lise	426	34,66
Üniversite ve üstü	403	32,79
Toplam	1229	100,00

Tablo 4.1.'de araştırmaya katılan öğrencilerin tanıtıcı özelliklerine göre dağılımı verilmiştir.

Tablo 4.1. incelendiğinde, öğrencilerin %49,47'sinin kız, %50,53'ünün ise erkek olduğu, %55,90'ının 4.'ncü sınıfa ve %44,10'unun 5.'nci sınıfa devam ettiği, %8,79'unun 9 yaşında, %47,52'sinin 10 yaşında ve %43,69'unun 11 yaşında olduğu saptanmıştır.

Öğrencilerin ebeveynlerinin eğitim durumları incelendiğinde, %23,032'nin annesinin ilköğretim ve altı, %11,88'inin ortaokul, %34,66'sının lise ve %30,43'ünün annesinin üniversite ve üstü düzeyde eğitilmiş olduğu, %16,27'sinin babasının ilköğretim ve altı, %16,27'sinin ortaokul, %34,66'sının lise ve %32,79'unun babasının üniversite ve üstü düzeyde eğitilmiş olduğu saptanmıştır.

Tablo 4.2.

Öğrencilerin Trafik Kuralları Tutum Ölçeğine verdikleri yanıtların dağılımı

	Hiç Katılmıyorum		Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Tamamen Katılıyorum		\bar{x}	s
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%		
1. Taşıtlara binerken ve inerken her zaman kaldırım tarafındaki kapıyı kullanırım.	23	1,77	29	2,23	130	10,01	324	24,94	723	55,66	4,38	0,90
2. Yol boş ise yeşil ışığı beklemeden karşıya geçerim. *	625	48,11	236	18,17	140	10,78	126	9,70	101	7,78	2,06	1,34
3. Yaya kaldırım olmayan yollarda yolun solundan yürürüm.	140	10,78	112	8,62	373	28,71	343	26,40	261	20,09	3,38	1,24
4. Okuldan eve dönerken yaya kaldırımında arkadaşlarımla şakalaşarak ve oynayarak gideriz*	587	45,19	299	23,02	123	9,47	127	9,78	93	7,16	2,06	1,29
5. Ev ile okul arasında giderken en kısa yolu tercih ederim.*	66	5,08	75	5,77	181	13,93	400	30,79	507	39,03	2,01	1,13
6. Bir kaza anında hemen acil yardım merkezini (112) ararım.	24	1,85	33	2,54	62	4,77	240	18,48	870	66,97	4,55	0,86
7. Taşıt hareket halindeyken pencereden elimi, kolumu veya başımı çıkartmam.	85	6,54	86	6,62	60	4,62	219	16,86	779	59,97	4,24	1,24
8. Taşıt (otobüs vb. toplu taşıma araçları) hareket halindeyken bazen ayakta bir yere tutunmadan dururum. *	646	49,73	278	21,40	127	9,78	126	9,70	52	4,00	1,91	1,19
9. Karşıdan karşıya geçerken yaya geçitlerini kullanmam. *	766	58,97	235	18,09	75	5,77	84	6,47	69	5,31	1,74	1,18
10. Taşıt hareket halindeyken binmeye veya inmeye çalışmam.	127	9,78	65	5,00	56	4,31	191	14,70	790	60,82	4,18	1,34
11. Toplu taşıma araçlarına binerken veya inerken sıraya girerim.	48	3,70	66	5,08	122	9,39	393	30,25	600	46,19	4,16	1,06
12. Bisiklet, kayak vb. araçları taşıt trafiğine açık alanlarda da kullanırım.*	559	43,03	223	17,17	194	14,93	148	11,39	105	8,08	2,20	1,35
13. Taşıt trafiğine kapalı alanlarda bisiklet, kayak vb. araçları hızlı sürerim.*	56	4,31	53	4,08	143	11,01	298	22,94	679	52,27	1,78	1,10
14. Bisikletin freni veya kornası çalışmadığı durumlarda da kullanırım. *	550	42,34	201	15,47	232	17,86	148	11,39	98	7,54	2,22	1,34
15. Bisiklet, kayak vb. araçları kullanırken trafik işaretlerine uyarım.	35	2,69	63	4,85	126	9,70	331	25,48	674	51,89	4,26	1,02
16. Gece yürüyüşlerine şoförler tarafından fark edilecek kıyafetlerle çıkarım	79	6,08	63	4,85	196	15,09	302	23,25	589	45,34	4,02	1,19
17. Hareket eden taşıtlara asılmam.	112	8,62	49	3,77	84	6,47	219	16,86	765	58,89	4,20	1,28
18. Emniyet kemerini takmak sıkıcıdır.*	742	57,12	214	16,47	114	8,78	85	6,54	74	5,70	1,81	1,22
19. Her zaman yaya kaldırımından yürürüm.	47	3,62	29	2,23	136	10,47	309	23,79	708	54,50	4,30	1,02
20. Bisiklet kullanırken kask takmayı sevmiyorum.*	482	37,11	177	13,63	158	12,16	188	14,47	224	17,24	2,59	1,56
21. Üzeri açık taşıtlarda veya yük üzerinde yolculuk yapmam.	147	11,32	126	9,70	324	24,94	225	17,32	407	31,33	3,50	1,36

Tablo 4.2.'de araştırma kapsamına alınan öğrencilerin trafik kurallarının tutum ölçeğinde yer alan önermelere verdikleri yanıtların dağılımı verilmiştir.

Tablo 4.2. incelendiğinde öğrencilerin genel olarak ölçekte yer alan olumlu önermelere “tamamen katılıyorum” ve “katılıyorum” şeklinde yanıt verdiği, olumsuz önermelere ise “katılmıyorum” yanıtını verdiği saptanmıştır.

Araştırma kapsamına alınan öğrencilerin ölçekte yer alan “1. Taşıtlara binerken ve inerken her zaman kaldırım tarafındaki kapıyı kullanırım.”, “6. Bir kaza anında hemen acil yardım merkezini (112) ararım.”, “7.Taşıt hareket halindeyken pencereden elimi, kolumu veya başımı çıkartmam.” ve “15.Bisiklet, kaykay vb. araçları kullanırken trafik işaretlerine uyarım.”, ”19. Her zaman yaya kaldırımından yürürüm.” önermelerine genel olarak “tamamen katılıyorum” şeklinde yanıt verdiği tespit edilmiştir.

Öğrencilerin genel olarak ölçekte yer alan “10. Taşıt hareket halindeyken binmeye veya inmeye çalışmam.”, “11. Toplu taşıma araçlarına binerken veya inerken sıraya girerim.”, “16. Gece yürüyüşlerine şoförler tarafından fark edilecek kıyafetlerle çıkarım.”, “17. Hareket eden taşıtlara asılmam.” ve “21. Üzeri açık taşıtlarda veya yük üzerinde yolculuk yapmam.” önermelerine “katılıyorum” yanıtını verdiği saptanmıştır.

Araştırma kapsamına alınan öğrencilerin “2. Yol boş ise yeşil ışığı beklemeden karşıya geçerim. ”, “4. Okuldan eve dönerken yaya kaldırımında arkadaşlarımla şakalaşarak ve oynayarak gideriz”, “5. Ev ile okul arasında giderken en kısa yolu tercih ederim.”, “8. Taşıt (otobüs vb. toplu taşıma araçları) hareket halindeyken bazen ayakta bir yere tutunmadan dururum. ”, “9. Karşıdan karşıya geçerken yaya geçitlerini kullanmam. ”, “12. Bisiklet, kaykay vb. araçları taşıt trafiğine açık alanlarda da kullanırım.”, “13. Taşıt trafiğine kapalı alanlarda bisiklet, kaykay vb. araçları hızlı sürerim.”, “14. Bisikletin freni veya kornası çalışmadığı durumlarda da kullanırım. ”, “18. Emniyet kemerini takmak sıkıcıdır.” ve “20. Bisiklet kullanırken kask takmayı sevmiyorum.” önermelerine “katılmıyorum” şeklinde yanıt verdikleri tespit edilmiştir.

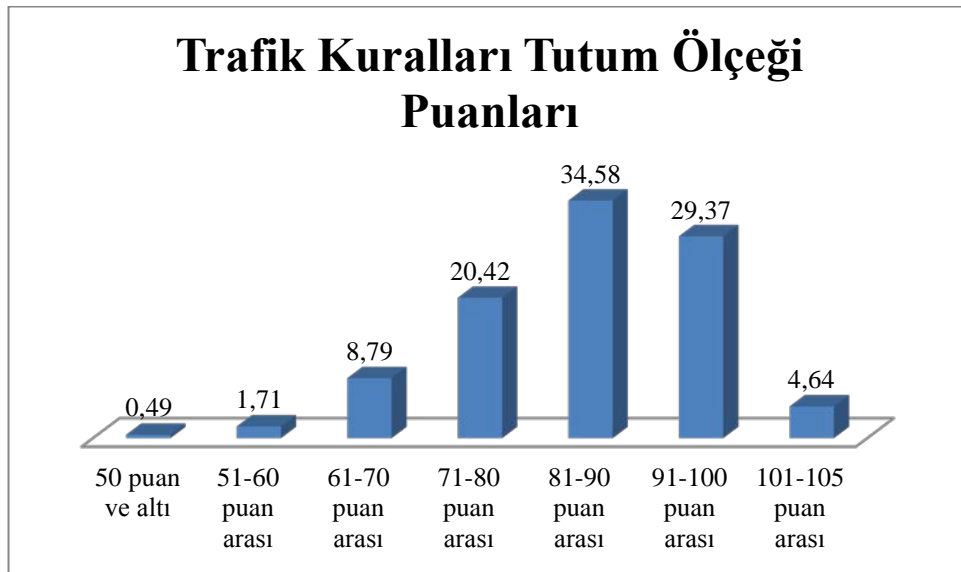
Tablo 4.3.

Öğrencilerin Trafik Kuralları Tutum Ölçeğinden aldıkları puanlar

	n	\bar{x}	s	Alt	Üst
Trafik Kuralları Tutum Ölçeği	1229	84,79	10,87	42	105

Tablo 4.3.'te araştırmaya dahil edilen öğrencilerin trafik kuralları tutum ölçeğinden aldıkları puanlara ait ortalama, standart sapman, en küçük ve en büyük değer gibi tanımlayıcı istatistikler verilmiştir.

Tablo 4.3. incelendiğinde öğrencilerin trafik kuralları tutum ölçeğinden ortalama $84,79 \pm 10,87$ puan aldıkları saptanmıştır. Öğrencilerin ölçekte aldıkları en düşük puan 42 en yüksek puan ise 105'tir.



Şekil 4.1. Öğrencilerin trafik kuralları tutum ölçeğinden aldıkları puanların dağılımı

Şekil 4.1. incelendiğinde araştırma kapsamına alınan öğrencilerin %8,79'unun trafik kuralları tutum ölçeğinden 61-70 puan arası, %20,42'sinin 71-80 puan arası, %34,58'inin 81-90 puan arası, %29,37'sinin 91-100 puan arası ve %4,64'ünün 101-105 puan arası aldığı saptanmıştır.

Tablo 4.4.

Öğrencilerin cinsiyetlerine göre Trafik Kuralları Tutum Ölçeğinden aldıkları puanların karşılaştırılması

Cinsiyet	n	\bar{x}	s	t	p
Kız	608	86,62	10,19	5,908	0,000*
Erkek	621	83,01	11,23		

* $p < 0,05$

Tablo 4.4.'te araştırma kapsamına alınan ilkokul 4.'ncü ve 5.'nci sınıf öğrencilerinin cinsiyetlerine göre trafik kuralları tutum ölçeğinden aldıkları puanların karşılaştırılması amacıyla yapılan bağımsız örneklem t testi sonuçları verilmiştir.

Tablo 4.4. incelendiğinde araştırmaya katılan kız öğrencilerin trafik kuralları tutum ölçeğinden ortalama $86,62 \pm 10,19$ puan aldığı, erkek öğrencilerin ise ortalama $83,01 \pm 11,23$ puan aldığı görülmüştür. Araştırmaya dahil edilen öğrencilerin cinsiyetlerine göre trafik kuralları tutum ölçeğinden aldıkları puanlar arasındaki farkın istatistiksel olarak anlamlı olduğu saptanmıştır ($p < 0,05$). Kız öğrencilerin trafik kuralları tutum ölçeğinden almış olduğu puanlar, erkek öğrencilere göre anlamlı düzeyde yüksek bulunmuştur.

Tablo 4.5.

Öğrencilerin Sınıflarına göre Trafik Kuralları Tutum Ölçeğinden aldıkları puanların karşılaştırılması

Sınıf	n	\bar{x}	s	t	p
4. Sınıf	687	85,06	10,90	0,956	0,339
5. Sınıf	542	84,46	10,84		

Tablo 4.5.'te araştırmaya dahil edilen öğrencilerinin öğrenim gördükleri sınıflara göre trafik kuralları tutum ölçeğinden aldıkları puanların karşılaştırılması amacıyla yapılan bağımsız örneklem t testi sonuçları verilmiştir.

Tablo 4.5. incelendiğinde, ilkokul dördüncü sınıfta öğrenim gören öğrencilerin trafik kuralları tutum ölçeğinden ortalama $85,06 \pm 10,90$ puan, beşinci sınıfta öğrenim gören öğrencilerin ise ortalama $84,46 \pm 10,84$ puan aldıkları tespit edilmiştir. İlkokul dördüncü ve beşinci sınıfta öğrenim gören öğrencilerin trafik kuralları tutum

ölçeğinden aldıkları puanlar arasındaki farkın istatistiksel olarak anlamlı olmadığı saptanmıştır ($p>0,05$). İlkokul dördüncü sınıfta öğrenim gören öğrencileri trafik kuralları tutum ölçeğinden aldıkları puanlar, beşinci sınıfta öğrenim gören öğrencilere göre daha yüksek olsa da, bu fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir.

Tablo 4.6.

Öğrencilerin Yaşlarına göre Trafik Kuralları Tutum Ölçeğinden Aldıkları Puanların Karşılaştırılması

Yaş	n	\bar{x}	s	Alt	Üst	F	p
9 yaş	108	84,32	10,89	59	103	2,256	0,105
10 yaş	584	85,48	10,85	42	105		
11 yaş	537	84,14	10,86	44	105		

Araştırma kapsamına alınan öğrencilerinin yaşlarına göre trafik kuralları tutum ölçeğinden aldıkları puanların karşılaştırılması amacıyla yapılan bağımsız varyans analizi (ANOVA) sonuçları Tablo 4.6.'da verilmiştir.

Tablo 4.6.'da verilen sonuçlar incelendiğinde, 9 yaşındaki öğrencilerin trafik kuralları tutum ölçeğinden ortalama $84,32\pm 10,89$ puan, 10 yaşındaki öğrencilerin ortalama $85,48\pm 10,85$ puan ve 11 yaşındaki öğrencilerin ortalama $84,14\pm 10,86$ puan aldıkları tespit edilmiştir. Öğrencilerin yaş gruplarına göre trafik kuralları tutum ölçeğinden aldıkları puanlar karşılaştırıldığında; 9, 10 ve 11 yaşındaki öğrencilerin ölçekten aldıkları puanlar arasındaki farkın istatistiksel olarak anlamlı olmadığı tespit edilmiştir ($p<0,05$). 10 yaşındaki öğrencilerin trafik kuralları tutum ölçeğinden aldıkları puanlar 9 ve 11 yaşındaki öğrencilere göre yüksek olmasına rağmen, bu fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir.

Tablo 4.7.

Öğrencilerin anne eğitim durumlarına göre Trafik Kuralları Tutum Ölçeğinden aldıkları puanların karşılaştırılması

Anne Eğitim Durumu	n	\bar{x}	s	Alt	Üst	F	p
İlkokul ve altı	283	84,77	10,90	48	104	0,272	0,845
Ortaokul	146	84,17	10,56	54	105		
Lise	426	85,09	10,67	42	105		
Üniversite ve üstü	374	84,72	11,23	44	105		

Tablo 4.7.'de araştırmaya alınan öğrencilerin anne eğitim durumlarına göre trafik kuralları tutum ölçeğinden aldıkları puanların karşılaştırılmasına ilişkin yapılan varyans analizi (ANOVA) sonuçları verilmiştir.

Tablo 4.7.de annesi ilkokul ve altı düzeyde eğitime sahip olan öğrencilerin trafik kuralları tutum ölçeğinden ortalama $84,77 \pm 10,90$ puan, annesi ortaokul mezunu olan öğrencilerin ölçekten ortalama $84,17 \pm 10,56$ puan, annesi lise mezunu olan öğrencilerin ortalama $85,09 \pm 10,67$ puan ve annesi üniversite ve üzeri düzeyde eğitim görmüş öğrencilerin trafik kuralları tutum ölçeğinden ortalama $84,72 \pm 11,23$ puan aldıkları saptanmıştır. Araştırma kapsamına alınan öğrencilerin anne eğitim durumlarına göre trafik kuralları tutum ölçeğinden aldıkları puanlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark olmadığı saptanmıştır ($p > 0,05$). Öğrencilerin anne eğitim durumlarına bakılmaksızın trafik kuralları tutum ölçeğinden aldıkları puanlar benzerdir.

Tablo 4.8.

Öğrencilerin Baba Eğitim Durumlarına göre Trafik Kuralları Tutum Ölçeğinden Aldıkları Puanların Karşılaştırılması

Baba Eğitim Durumu	n	\bar{x}	s	Alt	Üst	F	p
İlkokul ve altı	200	84,91	10,24	56	104	0,611	0,608
Ortaokul	200	84,63	10,48	48	103		
Lise	426	84,32	11,21	42	104		
Üniversite ve üstü	403	85,33	11,01	44	105		

Tablo 4.8.'de araştırmaya dahil edilen öğrencilerin baba eğitim durumlarına göre trafik kuralları tutum ölçeğinden aldıkları puanların karşılaştırılmasına ilişkin yapılan varyans analizi (ANOVA) sonuçları verilmiştir.

Tablo 4.8. incelendiğinde, babası ilkokul ve altı düzeyde eğitime sahip olan öğrenciler trafik kuralları tutum ölçeğinden ortalama $84,91 \pm 10,24$ puan, babası ortaokul mezunu olan öğrencilerin ölçekten ortalama $84,63 \pm 10,48$ puan, babası lise mezunu olan öğrencilerin ortalama $84,32 \pm 11,21$ puan ve babası üniversite ve üzeri düzeyde eğitim görmüş öğrencilerin trafik kuralları tutum ölçeğinden ortalama $85,33 \pm 11,01$ puan aldıkları saptanmıştır. Araştırma kapsamına alınan öğrencilerin baba eğitim durumlarına göre trafik kuralları tutum ölçeğinden aldıkları puanlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark olmadığı saptanmıştır ($p > 0,05$). Babası üniversite ve üzeri düzeyde eğitim almış öğrencilerin ölçek puanları diğer öğrencilere göre yüksek olsa da, bu fark anlamlı düzeyde bulunmamıştır.

Tablo 4.9.

Öğrencilerin öğrenim gördükleri okulların konumuna göre Trafik kuralları tutum ölçeği puanlarının karşılaştırılması

Okulun konumu	n	\bar{x}	s	t	p
Kent	704	84,75	11,22	-0,15	0,88
Kırsal	525	84,85	10,40		

Tablo 4.9’da verilen bağımsız örneklem t testi sonuçları incelendiğinde, . Öğrencilerin öğrenim gördükleri okulların konumuna göre Trafik kuralları tutum ölçeği puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark olmadığı saptanmıştır ($p > 0,05$).

BÖLÜM V

SONUÇ VE ÖNERİLER

5.1 KKTC İlköğretim Eğitim Programlarında Trafik Konusunun Ele Alınış Biçiminin İncelenmesinden Elde Edilen Sonuçlar

- 2016-2017 öğretim yılı İlkokul 4. Sınıflar için ders kitapları olarak 11 kitap incelenmiştir. Kitapların 2 tanesinde trafik konusuna yer verilmiştir. Bunlar Fen ve Teknoloji Öğrenci Ders ve Çalışma Kitabı 2 ile Türkçe Kitap 1 'dir.
- 2016-2017 öğretim yılı İlkokul 5. Sınıflar için ders kitapları olarak 10 kitap incelenmiştir.

Kitapların 5 tanesinde trafik konusuna yer verilmiştir. Bunlar fen bilimleri Kitap 2, Sosyal Bilgiler, Türkçe Kitap 1, Türkçe Kitap 2 ve Türkçe Dilbilgisi'dir.

- 2017-2018 Öğretim Yılı 4. Sınıf Ders Kitapları 2016-2017 Öğretim yılı 4. Sınıf ders kitapları ile aynıdır.
- 2017-2018 öğretim yılı İlkokul 5. Sınıflar için ders kitapları olarak 6 kitap incelenmiştir. Kitapların 2 tanesinde Trafik konusuna yer verilmiştir. Bunlar Sosyal Bilgiler ile Türkçe Kitap 1 'dir. Fen ve Teknoloji Öğrenci Ders ve Çalışma Kitabı 2, Matematik Kitap 2 ve Türkçe Kitap 2'nin ise henüz dağıtımı yapılmamış ve bu kitapların Devlet Basımevi yetkilisi tarafından Şubat 2018 yılında geleceği ve ilkokullarda o zaman dağıtımı yapılacağı belirlenmiştir.

5.2 KKTC İlkokul 4.'ncü ve 5.'nci Sınıf Öğrencilerinin Trafik Kurallarına Yönelik Tutumlarıyla İlgili Sonuçlar

Öğrencilerin trafik kurallarına yönelik tutumları; cinsiyet, yaş, sınıf, anne ve baba eğitim düzeyleri ve öğrenim gördükleri okulların konuları gibi bağımsız değişkenler yönünden karşılaştırılarak analiz edilmiştir. Buna göre aşağıdaki alt başlıklarda sonuçlara yer verilmiştir.

5.2.1 Öğrencilerin Trafik Kuralları Tutum Ölçeğinden Aldıkları Puan Sonuçları

Öğrencilerin trafik kuralları tutum ölçeğinden ortalama $84,79 \pm 10,87$ puan aldıkları saptanmıştır. Öğrencilerin ölçekte aldıkları en düşük puan 42 en yüksek puan ise 105'tir.

5.2.2 Öğrencilerin Cinsiyetlerine göre Trafik Kuralları Tutum Ölçeğinden Aldıkları Puanların Karşılaştırılma Sonuçları

Araştırmaya dahil edilen öğrencilerin cinsiyetlerine göre trafik kuralları tutum ölçeğinden aldıkları puanlar arasındaki farkın istatistiksel olarak anlamlı olduğu saptanmıştır ($p < 0,05$). Kız öğrencilerin trafik kuralları tutum ölçeğinden almış olduğu puanlar, erkek öğrencilere göre anlamlı düzeyde yüksek bulunmuştur.

5.2.3 Öğrencilerin Sınıflarına göre Trafik Kuralları Tutum Ölçeğinden Aldıkları Puanların Karşılaştırılma Sonuçları

İlkokul dördüncü ve beşinci sınıfta öğrenim gören öğrencilerin trafik kuralları tutum ölçeğinden aldıkları puanlar arasındaki farkın istatistiksel olarak anlamlı olmadığı saptanmıştır ($p > 0,05$). İlkokul dördüncü sınıfta öğrenim gören öğrencileri trafik kuralları tutum ölçeğinden aldıkları puanlar, beşinci sınıfta öğrenim gören öğrencilere göre daha yüksek olsa da, bu fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir.

5.2.4 Öğrencilerin Yaşlarına göre Trafik Kuralları Tutum Ölçeğinden Aldıkları Puanların Karşılaştırılma Sonuçları

Öğrencilerin yaş gruplarına göre trafik kuralları tutum ölçeğinden aldıkları puanlar karşılaştırıldığında; 9, 10 ve 11 yaşındaki öğrencilerin ölçekten aldıkları puanlar arasındaki farkın istatistiksel olarak anlamlı olmadığı tespit edilmiştir ($p < 0,05$). 10 yaşındaki öğrencilerin trafik kuralları tutum ölçeğinden aldıkları puanlar 9 ve 11 yaşındaki öğrencilere göre yüksek olmasına rağmen, bu fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir.

5.2.5 Öğrencilerin Anne Eğitim Durumlarına göre Trafik Kuralları Tutum Ölçeğinden Aldıkları Puanların Karşılaştırılma Sonuçları

Araştırma kapsamına alınan öğrencilerin anne eğitim durumlarına göre trafik kuralları tutum ölçeğinden aldıkları puanlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir

fark olmadığı saptanmıştır ($p>0,05$). Öğrencilerin anne eğitim durumlarına bakılmaksızın trafik kuralları tutum ölçeğinden aldıkları puanlar benzerdir.

5.2.6 Öğrencilerin Baba eğitim durumlarına göre Trafik Kuralları Tutum Ölçeğinden Aldıkları Puanların Karşılaştırılma Sonuçları

Araştırma kapsamına alınan öğrencilerin baba eğitim durumlarına göre trafik kuralları tutum ölçeğinden aldıkları puanlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark olmadığı saptanmıştır ($p>0,05$). Babası üniversite ve üzeri düzeyde eğitim almış öğrencilerin ölçek puanları diğer öğrencilere göre yüksek olsa da, bu fark anlamlı düzeyde bulunmamıştır.

5.2 ÖNERİLER

Çocuklar trafikte tehlikeye sebebiyet verebilecek durumların farkına varmayı, anlamayı ve trafiğin temel kurallarını öğrenmek zorundadırlar. Bu nedenle;

1. Küçük yaştan itibaren verilecek trafik eğitimleri ile çocukların trafik kazalarına karışma sıklığı engellenerek geleceğin sürücülerinin bilinçli ve sorumluluk sahibi olmaları sağlanabilir.
2. Çocukların trafikle ilgili yetenek ve becerileri küçük yaşta verilecek sistemli ve etkili bir eğitimle geliştirilebilir.
3. Çocuklar için verilecek trafik güvenliği eğitimi, onları kazalardan korumaya ve karayolu çevresini kullanan ve düzene sokan yetişkin yaşamına hazırlamaya yönelik olarak düzenlenebilir.
4. Çocukların diğer trafik kullanıcıların ne yapmak istediklerinin çözümleyebilme becerisini de öğrenebilmeleri gerekir. Bu yetenek ve beceriler ilköğretim yıllarından başlayarak devam eden bir gelişim süreciyle kazandırılabilir.
5. Yetişkinler kendi çevrelerindeki bilgileri algılamada ve sindirmede karmaşık bir yol izlerken, çocuklarda dış dünyaya ait bilgileri algılama yetenekleri yaşa göre gelişen yetenekler sayesinde olmaktadır.
6. İlköğretimde ülkeye özgün bir trafik eğitimi programı geliştirilerek, zorunlu bir ders olarak okutulmalı, takip edilmeli ve kesintisiz olarak uygulanmalıdır.
7. İnsanın yaşamı sürecinde trafikle ilgili düşünce ve davranışlarının ancak trafik eğitimiyle yörgülacağı, şekil verilip anlamlı hale getirilebileceği gerçeği kabul edilmelidir.

8. Teorik dersler haricinde, trafik eğitim parklarının da erken yaşlarda yaygınlaştırılması gerekmektedir.
9. Trafik eğitimi kitapları öğrenciler için daha ilgi çekici hale getirilmelidir.
10. Trafik eğitimi sosyal bilimler ve diğer alanlardaki uzmanlaşmış öğretmenler tarafından verilmemeli, bu konu da branşlaşıp uzmanlaşan kişilerden yararlanılmalıdır. İnsan hayatının önemi ,toplumsal açıdan gerekliliği ve dersin verimliliği açısından bu durum önem teşkil etmektedir.
11. Polis Genel Müdürlüğü ,MEB ve İlköğretim Okullarının ortaklaşa düzenleyeceği trafik konularını içeren yarışmalar oluşturulmalı, çocukları trafik kurallara uymaya yönlendirici grupla hazırlanabilecek resimli afişler, bireysel oluşturulabilecek kompozisyonlar hazırlattırılmalı ve yarışma sonunda ödülleri verilmesi sağlanmalıdır.
12. Cinsiyet düzeyinde ortaya çıkan farklılığın nereden kaynaklandığını belirlemek amacıyla nitel araştırmalar yapılmalıdır.
13. Bundan sonraki araştırmalarda öğrencilerin trafik eğitimi konusundaki özyeterlilikleri belirlenmelidir.
14. Trafik eğitimlerini verecek kişilerin belli bir program kapsamında hizmet içi eğitimlere tabi tutulması gerekmektedir.
15. Trafik konusunda sosyal sorumluluk projeleri üretilerek trafik bilinci oluşturulmasına katkı sağlanmalıdır.

KAYNAKLAR

- Acar, İ. H. (1992). Kent İçi Trafik Sorunlarının Hafifletilmesinde Güncel Yöntemler ve İstanbul'un Durumu. *İstanbul II. Kent İçi Ulaşım Kongresi: Bildiriler Kitabı, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Şube Yayını, İstanbul.*
- Akbaş, A. (2001). Kent İçi Trafik Sinyal Sisteminin Optimal Kontrolü (Trafik Optimizasyonu). *Marmara Üniversitesi FBE Doktora Tezi, İstanbul.*
- Anonymouse, (1995), Road Safety Education in Primary Schools. Department of Transport, January, London,
- Aslan, A. K. (2001). Eğitimin toplumsal temelleri. *Balikesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 5, 16-30.*
- Arslan, F. (2002). Trafik Eğitim Kampanyasına Farklı Bir Yaklaşım (Elazığ Örneği). *Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi, 8-10..*
- Avanoğlu, Y. (1995). Yönetici, Öğretmen ve Velilerin İlkokul Çevre-Sağlık-Trafik-Okuma Ders Programına İlişkin Görüşlerinin Değerlendirilmesi, *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Adana.*
- Balkız, C. (1999). İlköğretimde trafik eğitiminin trafik kazalarının önlenmesi üzerindeki etkileri. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.*
- Baysal, S. U. (2006). Çocukluk çağında kazalar ve yaralanma kontrolü. *Türkiye Klinikleri Journal of Pediatric Sciences, 2(2), 64-78.*
- Başköy, F. (2005). Medyadaki Trafik Konulu Haberlerin İçerik Analizi. *Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.*
- Cevat, G. (1981). Konut Gereksinmesi ve Karşlanması. *Amme İdaresi Dergisi, 14(2), 35-56.*

- 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.
- Çağlayan, H. T. (2014). *Trafik ve trafik işaretlerinin tarihsel evrimi* (Master's thesis, İstanbul Arel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü).
- Çelik, İ. H., & Cengiz, E. (2014). Sürücü Davranışı Ve Sürücü Kişiliği Arasındaki İlişki Analizi. *Gümüşhane University Electronic Journal of the Institute of Social Science/Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi*, 5(11), 34-68.
- Çetin, Ö., Çakıroğlu, M., Bayılmış, C., & Hüseyin, E. K. I. Z. (2004). Teknolojik gelişme için eğitimin önemi ve internet destekli öğretimin eğitimdeki yeri. *TOJET: The Turkish Online Journal of Educational Technology*, 3(3), 144-147.
- Pampal, S., Hatipoğlu, S., Arıkan, E., (1997). Ulaşım ve Trafik Ulaşım-Trafik Kongresi Bildiriler Kitabı, Ankara.
- Çelik, C. (2007). *AB ulaştırma politikasına uyum sürecinde Türkiye’de kara ulaşımı trafik güvenliği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi, Sosyal Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Çiğiltepe, A.(1998). *İlköğretim Çağındaki Çocukların Trafik Eğitimleri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Çubuk, M. K., & Türkmen, M. (2003). Ankara’da raylı ulaşım. *Gazi Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 18(1), 125-144.
- Danyıldız Ş (2009) *Trafik Eğitiminde Kitle İletişim Araçlarının Rolü*, *Çağın Polisi Dergisi*, Sayı 87. <http://www.caginpolisi.com.tr/87/14-15.htm> (24.01.2011).
- DÇ, İ. (2004). Çocukluk çağı yaralanmalarında davranışsal belirleyiciler neyi gösteriyor. *Klinik Çocuk Forumu*, 4(2), 6-11.

- Demiray, H., Dereboylu, A. E., Yazıcı, Z. I., & Karabey, F. (2013). Identification of benzoin obtained from calli of *Styrax officinalis* by HPLC. *Turkish Journal of Botany*, 37(5), 956-963.
- Dinç, D. (1989). Trafik Kazalarının Azaltılmasında Trafik Eğitiminin Önemi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Doğan, F. (1996). Trafik Kazalarında Eğitimin Etkisi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Doğrul, G., Diyar, Akay, & Mustafa, Kurt, (2016). Trafik Kazalarının Birliktelik Kuralları İle Analizi. *Gazi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 1(2), 265-284.
- Duverger, M. (1973). Sosyal bilimlere giriş: metodoloji açısından Çev: Unsal Oskay. *Ankara: Bilgi Yayınevi*.
- Ege, R. (1997). "Türkiye'nin trafik sorunu" 2. *Uluslararası Trafik Sorunları ve Trafik Kazaları Kongresi*, 4(8), s.52-59, Ankara, 1977.
- Ertürk, S. (1982). Eğitimde Program Geliştirme (4. Baskı), Ankara: Meteksan Ltd.
- Erjem, Yaşar, (1996), *Sosyolojik Açından Trafik, Trafik Sisteminin İşleyişi ve Trafik Kazaları*, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara.
- Geray, C. (1981), "Trafik Kazaları ve Eğitim", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, Basın Yayın Yüksekokulu Dergisi Yıllık 1979-1980*, 3, ss.
- Gökdağ, M., & Atalay, A. (2015). Trafik Eğitiminin Trafik Kazaları Üzerindeki Etkisi. *Erzincan University Journal Of Science And Technology*, 8(2), 272-283.87.
- Gönen, M. (1988). *Anaokuluna giden dört-beş yaş çocuklarına resimli kitaplarla yapılan eğitimin dil gelişimine etkisinin incelenmesi*. Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi.

- Güner, F. (2012). İlköğretim Öğrencilerinin Trafik Güvenliği Bağlamında Kitle İletişim Araçlarına İlişkin Görüşlerinin İncelenmesi (Çanakkale İli Örneği) . *Selçuk Üniversitesi İletişim Fakültesi Akademik Dergisi*, 7(2), 44-57.
- Hancı, İ. H., Korkusuz, İ., Yasak, Y., Eşiyok, B., Sezer, O., Mazmancı, M. M., & Komisyonu, U. V. T. G. Ulaşım Ve Trafik Güvenliği Dergisi.
- Hasanhanoglu, C. (2008). *Trafikte Sürücü Kişilik Yapısının Kaza Yapma Olasılığı Üzerine Etkisinin İstatistiksel İncelenmesi*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara.
- Hatipoğlu, S. (2002). Okul Öncesi Çocuklarda Trafik Eğitiminin Gerekliliği Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Bildirileri Kitabı (ss. 501-505) Ankara Gazi Üniversitesi Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı.
- Hatipoğlu, S. (2011). Okul öncesi çağı çocuklarının trafik bilgi ve algıları. *Pegem Eğitim ve Öğretim Dergisi*, 1(3), 23-28.
- Hatipoğlu, S., Özdemir, S., & Öztürk, E. A. (2012). Türkiye’de ilköğretim okullarında verilen trafik eğitiminin farklı ülkelerde verilen eğitimle karşılaştırılarak incelenmesi ve geliştirilmesi için öneriler. *Abant İzzet Baysal Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 9-22.
- İnanç, Ç.D. (2004). Çocukluk çağı yaralanmalarında davranışsal belirleyiciler neyi gösteriyor? *Klinik Çocuk Forumu*, 4(2); 6-11.
- Kaçmaz (Omak),S. (2012). *İlköğretim 5. Sınıf Öğrencilerinin Trafik Bilgisi ve Trafik Kazaları Konusundaki Farkındalık Düzeyleri*, İstanbul Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Karabey, L. (2006). *2004 Yılı İçerisinde Meydana Gelen Trafik Kazalarından 14 Yaş ve Altı Çocukların Etkilenmelerinin İncelenmesi*. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Karasar, N. (2012). *Bilimsel Araştırma Yöntemi (25. Bask)*. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.

- Karatekin, Z. (1998). Trafik Kazalarının Önlenmesinde Eğitimin Etkisi ve Önemi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- KGM (Karayolları Genel Müdürlüğü), (2010), *Trafik Kazaları Özeti 2009*, Ankara: Bakım Dairesi Başkanlığı Trafik Şubesi Müdürlüğü.
- Kavsıracı, O. (2014). Örgün Eğitimde Sürekli ve Uygulamalı Trafik Eğitiminin Çocukların Trafik Bilgi ve Algısına Etkisi, Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Kavsıracı, O., & Hatipoğlu, S. (2016). Örgün Eğitimde Sürekli ve Uygulamalı Trafik Eğitiminin, Çocukların Trafik Bilgi ve Algısına Etkisi. *Pegem Eğitim ve Öğretim Dergisi*, 6(2); 213-232.
- Kaya, M., & Şafaklı, O. V. (2015). Kktc'de Trafik Kazaları Üzerine Bir Araştırma. *LAÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, 6(1); 75-92.
- Kerimoğlu, E., Kızılcılık, S., & Gündüz, M. (1996). Eğitim sosyolojisi. *Saray Kitabevi Yayınları, İzmir*.
- Kırmızı, Z., & Çalışkan, F. T. (2012). *İstanbul Ulaşım Zaman Dizini*. İstanbulÇ Cinius Yayınları.
- Kızılcılık, S., & Erjem, Y. (1996). Açıklamalı sosyoloji sözlüğü. *İzmir: Saray Kitabevi*.
- Kuşhan, M. (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.
- KKTC Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı, (7 Mayıs 2014), *Trafik ve Yol Güvenliği* Kıbrıs Gazetesi, s.3.
- Mahmutoglu, A., Çimen, A., & Çobanoğlu, N. (2012). İnsan Odaklı Trafik Yönetimi Bağlamında Trafik Etiğinden Trafik Ahlakına Geçiş. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 24, 427-461.

- Madge, J. (1965). *The Tools of Social Science: An Analytical Description of Social Science Techniques*.
- Memişoğlu, İ. (2005) , *Bir Kurum Dahilinde Trafik Kazalarını Azaltmaya Yönelik Uygulamaların Geliştirilmesi*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi,Ankara.
- Metin, M. (2014). *Kuramdan uygulamaya eğitimde bilimsel araştırma yöntemleri*. Ankara: Pegem Akademi.
- Murat, B. (2012), *Trafik Yönetimi ve Denetimi*, Ankara: Adalet Yayınevi.
- Öncü, E. (2007). Kentiçi Ulaşımında Karar Süreçleri ve Karar Ölçütleri. *Ulaştırma Kongresi Bildiri Kitabı*, 65-82.
- Örgütü, D. S. (2013). *Yol Güvenliği Raporu*.
- Özen, E., Genç, E., & Kaya, Z. (2014). Trafik Kazalarının Nedenlerine İlişkin Düşünceler ve Trafikte Farkındalık: Uşak İli Örneği. *Optimum Ekonomi ve Yönetim Bilimleri Dergisi*, 1(1); 1-19.
- Payam, M. (2012). *İlk ve ortaöğretim okullarında trafik eğitimindeki temel sorunlar: Siirt ili örneği*. Polis Akademisi Başkanlığı, Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara.
- Rummel, J. F. (1964). *An introduction to research procedures in education*. New York: Harper & Row.
- Selçuk, N., Tarhan, T., & Tanrıkulu, S. (2002). Comparison of method of lines and finite difference solutions of 2-D Navier–Stokes equations for transient laminar pipe flow. *International journal for numerical methods in engineering*, 53(7), 1615-1628.
- Sezer, F., Güven, S., & Hancı, D. H. (2012). *Ön Koltukta Oturan Çocuk*.
- Shinar, D. (1978). *Psychology on the road. The human factor in traffic safety*.
- Sönmez, V. (1991). Okul öncesi ve temel eğitimde trafik eğitiminin önemi. 1. *Trafik Şurası Bildirileri, EGM Trafik Daire Başkanlığı*, 30-31.

- Sözbilir, M. (2016). M. Metin (Ed). Kuramdan uygulamaya eğitimde bilimsel araştırma yöntemleri (3. Baskı). Ankara: Pegem Akademi
- Şan, A. (2012). *İlköğretimde taşınmalı eğitim öğrencilerinin sorunları* (Doctoral dissertation, DEÜ Eğitim Bilimleri Enstitüsü).
- Tabaroğulları, M. (1999). *İlköğretim okullarında trafik eğitimi* (Master's thesis, İnönü Üniversitesi).
- Tanrıkulu, S.(2002). Trafik Kazalarının Önlenmesinde Trafik Güvenliği Eğitiminin Rolü, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Kütahya.
- T.C. Sayıştay Başkanlığı Performans Denetimi Raporu (2008). Trafik Kazalarını Önleme Faaliyetleri, Ankara Sayıştay Başkanlığı
- Temple, C., Martinez, M.,& Yokota, J. (2004). *Childrens Books in Childrens Hands An Introduction to Their Literature* (3rd Ed.). Boston: Pearson Education.
- Tombaklar, Ö. H. (2002). Çocuklar ve trafik kazaları. *Proceedings of Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi, Ankara.*
- Tolunay, M. K. (2002). Sürücü, yaya, yolcu ve trafik polisleri anketleri.
- Tolunay, M. Kemal ve Gökdeniz, İsmail, (2002), “Trafik Bilincinin Oluşması ve Kurallara Uyumu Sağlamada Kampanyaların Yeri ve Önemi”, *Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi ve Fuarı, 8–12 Mayıs 2002, Ankara: Gazi Üniversitesi.*
- Türnüklü, A. (2000). Eğitimbilim araştırmalarında etkin olarak kullanılabilen nitel bir araştırma tekniği: Görüşme. *Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi Dergisi, 6(4), 543-559.*
- Tütüncü, M. (2001). Türkiye'de örgün eğitim sistemi içinde trafik eğitiminin önemi. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.*

- Tüylüce, B. F. (2001). İlköğretim Trafik ve İlk Yardım Eğitimi Dersinin Eğitim Teknolojisinin Temel Öğeleri Açısından Değerlendirilmesi, Çanakkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale.
- Uluğ, F. (1999). Eğitimde grup süreçleri. *TODAİE Yayın*, (295).
- Ünsaldı (2015). Trafik Eğitimleri El Kitabı.
- World Health Organization (WHO). (2007). Youth and Road safety. Geneva.
- Erişim : 15.04.2010. www.who.int/violence_injury_prevention/publication.
- Yavuzer, H. (2000). Eğitim ve gelişim özellikleri ile okul çağı çocuğu. *Basım. Remzi Kitapevi, stanbul*. Yelmen,
- Yelmen, Y. (2010). *Türkiye'de Okul Öncesi Çocukların Trafik Bilgi ve Alışkanlıklarının Belirlenmesi*, Yüksek Lisans Tezi, Trafik Planlaması ve Uygulaması Gazi üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Haziran, Ankara.
- Yetkin, D., & Daşcan, Ö. (2006). Son Değişikliklerle İlköğretim Programı (1-5 Sınıflar). *Anı Yayıncılık, Ankara*.
- Yetkin, D., ve Daşcan, Ö. (2008). Son Değişikliklerle İlköğretim Programı 1- 5 Sınıflar (Güncellenmiş 2. Baskı), Anı Yayıncılık, Ankara.
- Yıldırım, A. G. K. (2016). Yol Ve Trafik Güvenliği Açısından Lojistik Merkez Oluşumlarının Değerlendirilmesi: Ankara Lojistik Üssü Örneği. *Bildiri Kitabı*, 88.
- Yıldız, S. (2004). Yaralanmaların epidemiyolojisi: Hemşirenin bakışı. *Klinik Çocuk Forumu*, 4(2), 1-5.
- Yıldız, S. A. (2004). Ebeveyn tutumları ve saldırganlık. *Polis Bilimleri Dergisi*, 6 (3-4), 131-150.
- Yılmaz, H. (2014). Türk Eğitim Sisteminde Trafik Eğitiminin Yeri ve Yapılması Gerekenler. *Uluslararası Yönetim ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 1(2), 11-21.

Tahiroğlu, M. (2012). Deđerler eğitiminin ilköğretim 4. sınıf öğrencilerinin trafik kurallarına yönelik tutumlarına etkisi. *Mersin Üniversitesi Eğitim Fakóltesi Dergisi*, 8(1), 123-136.

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) (2012). Karayolları trafik yönetmeliği. Erişim: 05.01.2017
www.trafik.gov.tr/mevzuat/karayollari_trafik_yonetmeliği.aspx

Motorlu Araçlar ve Yol Trafik Yasası (1974). Erişim: 07.05.2017
[http://www.vergi.gov.ct.tr/i/mozka/vergi/20150623/MOTORLU%20ARA%C3%87LAR%20VE%20YOL%20TRAF%C4%B0K%20YASASI%20\(B%C4%B0RLE%C5%9ET%C4%B0R%C4%B0LM%C4%B0%C5%9E\)%2021-1974.doc](http://www.vergi.gov.ct.tr/i/mozka/vergi/20150623/MOTORLU%20ARA%C3%87LAR%20VE%20YOL%20TRAF%C4%B0K%20YASASI%20(B%C4%B0RLE%C5%9ET%C4%B0R%C4%B0LM%C4%B0%C5%9E)%2021-1974.doc)

Ergün, M. (2009). *Eğitim felsefesi*. Ankara: Pegem Akademi.

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) (2012). Karayolları trafik yönetmeliği. Erişim: 05.01.2012 www.trafik.gov.tr/mevzuat/karayollari_trafik_yonetmeliği.aspx

Işık A., & Erdem, M. (2004). Türkiye’de karayolu trafik kazalarına etkili faktörlerin çoklu regresyon analiziyle incelenmesi. İkinci Trafik şurası Serbest Bildirileri, 22 Ekim 2004, Ankara, s.442.

Saunders, E., & Miller, A. (2009). *Principles for School Road Safety Education: A Research Summary*. SDERA.

TRAKAYAD., (2016a). Anasınıf ve ilkokullar için trafik güvenliği eğitimi. Lefkoşa

TRAKAYAD., (2016b). Anasınıf ve İlkokul 1-2-3 trafik güvenliği eğitimi. Lefkoşa

EK-1



KUZEY KIBRIS TÜRK CUMHURİYETİ
MİLLÎ EĞİTİM VE KÜLTÜR BAKANLIĞI
İLKÖĞRETİM DAİRESİ MÜDÜRLÜĞÜ

Sayı: İÖD.0.00-35/2017/1B-1022

Lefkoşa, 03 Nisan 2017

Sayın Pembe KAVAZ,
Yakın Doğu Üniversitesi,
Lefkoşa.

Müdürlüğümüze bağlı İlçe okullarındaki öğrencilere uygulamak istediği “İlkokul Öğrencilerine Yönelik Trafik Kuralları Tutum Ölçeği” konulu anket soruları, Talim ve Terbiye Dairesi Müdürlüğü tarafından incelenmiş olup gizlilik ve gönüllülük ilkelerine riayet edilerek uygulanması uygun görülmüştür.

Çalışma uygulamadan önce okul müdürlükleri ile temas kurulması ve tamamlandıktan sonra da sonuçların Talim ve Terbiye Dairesi Müdürlüğü'ne iletilmesi hususunda gereğini saygı ile rica ederim.


Ali BOLATCAN
Müdür

/FB

Tel (90) (392) 228 3136 - 228 6893
Fax (90) (392) 228 7158
E-mail meb@mebnet.net

Lefkoşa-KKTC

EK-2

17.05.2018

Turnitin Originality Report

Turnitin Originality Report

pembe kavaz tez by Pembe Kavaz

From pembe (tezler)

• Processed on 17-May-2018 12:12 EEST
• ID: 964998091
• Word Count: 14473

Similarity Index
12%
Similarity by Source

Internet Sources:
12%
Publications:
6%
Student Papers:
N/A

sources:

- 1 2% match (Internet from 26-Nov-2015)
http://www.researchgate.net/publication/267406026_Deerler_Eitiminin_Ikretim_4_Snf_rencilerinin_Trafik_Kurallarna_Ynelik_Tut
- 2 2% match (Internet from 06-Apr-2016)
<http://acikarsiv.ankara.edu.tr/browse/27727/RAPOR.pdf>
- 3 1% match (Internet from 12-Mar-2012)
<http://www.pegemdergi.net/index.php/EO/article/viewFile/143/29>
- 4 1% match (Internet from 07-Apr-2016)
<http://dergipark.ulakbim.gov.tr/aibuefd/article/download/5000091303/5000084675>
- 5 1% match (Internet from 16-Apr-2018)
<http://docs.neu.edu.tr/library/6503447461.pdf>
- 6 1% match (Internet from 11-Apr-2018)
<http://aktiviteparki.com/tag/kibris/>
- 7 1% match (Internet from 16-Apr-2018)
<http://docs.neu.edu.tr/library/6581969428.pdf>
- 8 1% match (Internet from 16-Apr-2018)
<http://docs.neu.edu.tr/library/6419615768.pdf>
- 9 1% match (Internet from 16-Apr-2018)
<http://docs.neu.edu.tr/library/6414775567.pdf>
- 10 1% match (Internet from 23-May-2015)
<http://josc.selcuk.edu.tr/josc/article/download/53/50>
- 11 1% match (publications)
ESGJ, Necmi, "Aile-çocuk internet bağımlılık ölçeği nin Türkçeye uyarlanması: Geçerlik ve güvenilirlik çalışması", Kastamonu Üniversitesi, 2014.

paper text:

BÖLÜM 1 GİRİŞ 1.1. Problem Durumu Bu araştırmada problem durumunu betimleyebilmek için özetle trafik, eğitim, trafik sorunu, trafik düzensizliği, trafik eğitimi, trafik kuralı, trafik denetimi, trafik güvenliği, trafik güvenliği eğitimi, trafik eğitim programı ve ilkokullarda trafik dersi konuları üzerinde durulmuştur. Trafik, motorlu araç ve yayaların aktif olarak ulaşım yollarındaki hal ve hareketleridir. Bir başka deyişle, her çeşit motorlu araç, bisiklet, romörkte çekilen, sürülen veya güdülen tüm hayvanlar ve yayaları anlatır (Motorlu Araçlar ve Yol Trafik Yasası, 1974). Trafik, toplumdaki bireylerin bir şekilde etkileşimidir. Yalnızca içerisinde

file:///E:/Downloads/Turnitin_Originality_Report%20Pembe.html

1/26