

# İLKÖĞRETİM ÖĞRENCİLERİNİN TRAFİK HAKKINDAKİ BİLGİ VE DAVRANIŞLARININ BELİRLENMESİ

İlkay ULUTAŞ\*

Çağlayan DİNÇER\*\*

## Özet

Ülkemizde gelişen teknoloji ve eğitim yaklaşımlarına rağmen trafik kazalarının görülme oranı oldukça fazladır. Güvenli ulaşımı sağlamak amacıyla önce yaya ve araç yolları düzenlenmiş, araçlar ise daha donanımlı ve dayanıklı hale getirilmeye çalışılmıştır. Buna rağmen yine de trafik kazalarında ölenlerin sayısının artması, trafik güvenliğinin yollar veya araçlar gibi fiziksel koşulların düzenlenmesiyle değil, yaya ve sürücülerin eğitimle bilinçlendirilmesiyle sağlanabileceğini göstermiştir. Şüphesiz ki bu eğitime ne kadar erken yaşta başlanırsa o kadar etkili ve kalıcı olacaktır. İlköğretim okulu 3. ve 5. sınıfa devam eden öğrencilerin trafik hakkındaki bilgi düzeylerini ve davranışlarını belirlemek amacıyla yapılan bu çalışmada 600 öğrenci örnekleme alınmıştır. Çalışma sonucunda, öğrencilerin trafik ile ilgili tanımları, trafik işaretlerini, karşıdan karşıya geçme ve toplu taşıma araçları ile yolculuk sırasındaki davranışları çoğunlukla doğru bildikleri, erkek öğrencilerin trafik işaretlerini kız öğrencilere göre büyük oranda doğru bildikleri ve 5. sınıfa devam eden öğrencilerin trafik hakkındaki bilgi ve davranışlarının 3. sınıf öğrencilerinden daha yüksek olduğu belirlenmiştir.

**Anahtar Sözcükler:** Trafik, trafik güvenliği, ilköğretim öğrencileri

## Giriş

Gelişen teknoloji insanoğlunun yaşamını kolaylaştırmışsa da, beraberinde daha değişik sorunlar getirmiştir. İnsanoğlu tekerleği icat ettiğinde onu doğru kullanmadığında yaşamını tehlikeye sokacağını düşünmemiştir (Kuşhan 1985). Başlangıçta araçlar ve yollar ulaşımın daha hızlı olmasını sağlamak amacıyla yapılmış, fakat artan nüfus ve kentleşme ile hızlı ulaşımdan çok, güvenli ulaşım gündeme gelmiştir. Çeşitli yollar ve işaretler yardımıyla insanoğlu sağlıklı ve güvenli bir şekilde istediği noktaya ulaşmaya çalışmaktadır.

Trafik sadece araçları içeren bir kavram değildir. Trafik, motorlu, motorsuz araçların, insanların ve hayvanların karayolları üzerindeki hal ve hareketlerini içine alan bir kavramdır (Taşkıran vd., 1999). Bu tanıma göre yayalar da trafiğin akışından sorumlu olmaktadır.

Araçların ve yolların kullanılması sırasında görülen bilgi ve eğitim eksiklikleri bir çok problemi beraberinde getirmektedir. Bunun sonucu olarak ülkemizde çok

\* Arş. Gör.; Gazi Üniversitesi, Mesleki Eğitim Fakültesi, Çocuk Gelişimi ve Eğitimi Bölümü, Okul Öncesi Eğitimi Ana Bilim Dalı, Ankara

\*\* Doç. Dr.; Ankara Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Fakültesi, İlköğretim Bölümü, Okul Öncesi Eğitimi Ana Bilim Dalı, Ankara

sık rastlanan trafik kazaları, binlerce insanın ölmesine veya sakat kalmasına ve çok büyük maddi kayıplara neden olmaktadır (Balkız, 1999).

Trafik kazalarının nedenleri incelendiğinde, kazaların bir kısmının yolların yapısı ve donanımı nedeniyle, bir kısmının araçlardaki yetersizlikler nedeniyle, en önemli kısmının ise yaya ve sürücülerin trafik kurallarına karşı olan tutumlarından kaynaklandığı belirlenmiştir. Birleşmiş Milletlerin 1994 verilerine göre kaza olma olasılığını doğrudan artıran faktörler; yaya ve sürücülerin trafik kurallarına karşı olan tutumları; yolların durumu (yolun yüzeyi, levhalar, işaretler vb.), yaya yollarının koşulları, araçların koşulları ve tipleri, polis ve trafik yoğunluğu şeklinde sıralanmıştır (Abbas vd., 1996).

Günümüzde çeşitlenen yollar ve hızlı akan trafik, ulaşımı kolaylaştırıyor gibi görünse de eğitimsiz insanların trafikte yer alması kaza ve ölüm oranını da artırmaktadır. 1996 yılı istatistiklerine göre Türkiye trafik kazalarında ölen çocuklar sıralamasında, ABD, Japonya ve 15 Avrupa ülkesi arasında ilk sırada yer almaktadır. Bu oran Almanya'da %4.09, İngiltere'de %5.86, ABD'de %6.59, Yunistan'da %2.59 olduğu göz önüne alındığında, ülkemizde çocukların trafik eğitimi ve trafik güvenliği konusunda bilgilerinin yetersiz olduğu dikkati çekmektedir. 1996 yılında ülkemizde meydana gelen trafik kazalarında ölen çocukların sayısı 11 batılı ülkenin genel toplamına yakındır. 0-14 yaş arası çocukların trafik kazaları sonucu hayatlarını kaybetme oranı %14.7'dir. Emniyet Genel Müdürlüğü'nün istatistiklerine göre 2001 yılında ise Türkiye genelinde şehir içinde 1309 kişi ölmüş, 62 290 kişi de yaralanmıştır. Ölenlerin 213'ü 1-15 yaş grubu olup, en fazla ölüm ise okulların dağılım saatlerine işaret eden 14.00-18.00 saatleri arasında gerçekleşmiştir (aktaran; Tombaklar 05.04.2004, Hatipoğlu 05.04.2004). Başka bir çalışmada ise 5-15 yaş grubu çocukların kazaya karışma oranı %27.7 olarak verilmiştir (Balkız, 1999).

Trafik kazaları çocukların ölümüne veya sakatlanmasına neden olmanın yanı sıra onların psikolojik yapılarını da etkilemektedir. Araştırmalar kaza geçiren veya kaza hali içinde bulunan çocuklarda travmaya bağlı stres bozukluklarının görüldüğüne dikkati çekmektedir (Stallard vd., 2001).

Çocukların yaya olarak trafikteki davranışları üç unsur ile biçimlenmektedir. Bu unsurlardan ilki çocukların aldıkları trafik eğitimidir. Bu eğitim yoluyla çocuklar trafik işaretlerini ve kurallarını öğrenmekte, trafik içinde tedbirli olmayı ve kurallara uyan davranışları kazanmaktadırlar. Çocukların davranışlarını etkileyen ikinci unsur ise onların tehlike durumundaki, algıları, sezgileri ve tepkilerini içeren bilişsel yetenekleridir. Çocuklar 9 yaşına kadar tehlike kavramını algılamakta güçlük çekerler. Zaman zaman gerçek ve hayali birbirine karıştırabilir, karışık trafik durumlarında tehlikeyi sezinleyemeyebilirler. Trafik kurallarını kabullenir fakat nedenlerini yorumlayamazlar. Son unsur ise çocukların trafik ile ilgili yaklaşımlarıdır. Bu yaklaşımlar karşılaştıkları yayaların, sürücülerin veya polislerin davranışları ile biçimlenmektedir (Abbas vd., 1996; Hatipoğlu 05.04.2004). Bu unsurlar, eğer yeterli eğitim almadılarsa çocukların trafik içinde sık sık tehlikeli durumlarla karşılaşmasına neden olabilir. Ayrıca çocukların ileride birer sürücü olacağı varsayıldığında, küçük yaşlarda trafik eğitiminin gelecekteki kazaların önlenmesinde etkili olacağı açıktır.

Çocukların trafik kazalarına karışmalarının en önemli bir nedeni de, trafik güvenliği konusunda yeterli bilgi ve becerileri zamanında kendilerine verilmemesinden kaynaklanabilmektedir. Bireylerde istendik davranış değiştirme ya da oluş-

turma süreci olarak tanımlanan eğitimin, erken yıllardan itibaren başlaması çocukların kazandıklarını davranışa dönüştürmelerini ve alışkanlık haline getirmelerini kolaylaştıracaktır. Trafikte her türlü tehlikeden çocukları korumada ve motorlu araçlarla iç içe sağlıklı bir şekilde yaşama alışkanlığı kazandırılmasında herkese büyük sorumluluklar düşmektedir (Yalçın, 1998). Bu amaçla da ülkemizde Millî Eğitim Bakanlığı ilköğretim okulu öğrencilerinin programlarında bazı düzenlemeler yapmıştır.

1996-1997 öğretim yılında temel eğitimin ilk beş yılında trafik eğitimi, haftada birer saat olmak üzere dönüşümlü olarak "Çevre, Sağlık, Trafik ve Okuma" dersleri içinde verilmiştir (Aktaran, Tombaklar 05.04.2004). Sekiz yıllık temel eğitim programının uygulanmaya başladığı 1998-1999 öğretim yılından itibaren ilköğretim okullarının 6. ve 8. sınıflarında haftada bir saat süre ile "Trafik ve İlk Yardım" dersi yer almış, ayrıca Hayat Bilgisi, Sosyal Bilgiler, İş Eğitimi, Beden Eğitimi derslerinde de trafik ve ilk yardım konularına yer verilmiştir (Tombaklar 05.04.2004, MEB 2001; Tanrıkulu 2002). İlköğretim programının yeniden gözden geçirildiği 2004-2005 öğretim yılı ise eğitimin ilk beş yılında, "Trafik ve İlk Yardım"a ilişkin bilgilere Hayat Bilgisi dersi başta olmak üzere, İş Eğitimi, Beden Eğitimi derslerinde yer verilmesine karar verilmiştir. 6.ve 8. sınıflarda yine haftada bir saat süre ile "Trafik ve İlk Yardım" dersi zorunlu ders olarak yer almaktadır (MEB TTKB 20.08.2004).

Çocukların daha etkin öğrendikleri bu yıllarda verilen trafik eğitimi oldukça yetersiz olmaktadır. Tanrıkulu (2002)'nin çalışmasında da ilköğretim öğrencileri, %56.5 oranında trafik dersinin müfredatını yeterli bulmadıklarını belirtmişlerdir.

Trafik Bilgisi ve İlk Yardım dersi ortaöğretim kurumlarında ise bazı alanlarda seçmeli ders olarak verilmekte olup, zorunlu trafik ve ilk yardım dersleri konulmasına yönelik çalışmalar devam etmektedir (MEB 2001).

Bu durum çocukların erken yıllarda aldıkları eğitimi davranışa dönüştürmelerini sağlayacağından önem taşımaktadır. Çocukların aldıkları trafik eğitimi dersi ile hem kazalar sonucu erken yaşta ölüm ve yaralanma olayları azalacak hem de geleceğin trafik kurallarına uyan yayaları ve sürücülerini yetiştirmiş olacaktır.

Bu araştırma, ilköğretim okulu 3. ve 5. sınıfa devam eden öğrencilerin trafik hakkındaki bilgi ve davranışlarını belirlemek amacıyla yapılmıştır.

### **Yöntem**

Araştırmanın evrenini Ankara ili merkez ilçelerindeki ilköğretim okullarına devam eden 3. ve 5. sınıf öğrencileri oluşturmuştur. Örneklem sayısı evrendeki öğrenci sayısı temel alınarak, tabakalı rasgele örnekleme yöntemi ile belirlenmiş olup, öğrenci sayısı az olan ilçelerden az, fazla olan ilçelerden fazla oranda öğrenci örnekleme alınmıştır. 3. sınıftan 298 (%49.7), 5 sınıftan 302 (%50.3) olmak üzere toplam 600 öğrenci araştırmanın örneklemini oluşturmuştur. Çocukların bulunduğu okullar rasgele örnekleme yöntemiyle belirlenmiştir. Veriler araştırmacılar tarafından geliştirilen ve çocuklara yüz yüze uygulanan bir anket formu ile elde edilmiştir. Anket formunda çocukların kişisel bilgileri, trafik hakkındaki bilgileri ve davranışları ile ilgili sorulara yer verilmiştir.

## Bulgular ve Tartışma

İlköğretim 3. ve 5. sınıf öğrencilerinin trafik hakkındaki bilgi ve davranışlarını belirlemek amacıyla yapılan bu çalışma sonucunda, araştırmaya alınan öğrencilerin %50.7'sinin kız, %49.3'ünün erkek olduğu, örnekleme alınan öğrencilerin annelerinin %43.5'inin ilkokul mezunu, babaların da %30.0'unun lise mezunu olduğu, annelerinin %82.9'unun ev hanımı olduğu, babalarının %97.8'inin çalıştığı ve bunların %34.9'unun serbest meslek, %16.8'inin memur, %15.5'inin güvenlikle ilgili (polis, bekleci, vb.), %11.0'inin de ulaşım ile ilgili (şoför, pilot vb.) mesleklerde görev yaptıkları belirlenmiştir. Ayrıca araştırmaya alınan öğrencilerin %20.8'inin trafik kazası geçirdiği tespit edilmiştir. Araştırmadan elde edilen diğer bulgular aşağıda verilmiştir.

Tablo 1. Öğrencilerin trafikle ilgili tanımlara ait bilgilerinin dağılımı

| TRAFİKLE İLGİLİ TANIMLAR  | 3. sınıf<br>sayı %                        | 5. sınıf<br>sayı %                      | TOPLAM<br>sayı %                           | $\chi^2$ p                   | Kız<br>sayı %                            | Erkek<br>sayı %                         | TOPLAM<br>sayı %                           | $\chi^2$ p                  |
|---|---|---|--|------------------------------|--|---|--|-----------------------------|
| <b>Trafiğin tanımı;</b><br>Yolda bulunan taşıtların tümü<br>Yolda bulunan yayaların tümü<br>Ulaşım yollarının taşıtlar ve yayalar tarafından kullanılması<br>Taşıtların karayolu üzerindeki seyri | 66 22.1<br>19 6.4<br>155 52.0<br>58 19.5  | 34 11.3<br>6 2.0<br>206 68.2<br>56 18.5 | 100 16.7<br>25 4.2<br>361 60.2<br>114 19.0 | $\chi^2=24.214$<br>$p<0.001$ | 48 15.8<br>19 6.3<br>191 62.8<br>46 15.1 | 52 17.6<br>6 2.0<br>170 57.4<br>68 23.0 | 100 16.7<br>25 4.2<br>361 60.2<br>114 19.0 | $\chi^2=12.283$<br>$p>0.05$ |
| <b>Kaldırımın tanımı;</b><br>(Yayaların yürütmesi için caddenin iki yanında biraz yüksek ve taştan yapılmış yol)<br>Doğru Bilenler<br>Yanlış Bilenler   | 239 80.2<br>59 19.8                       | 277 91.7<br>25 8.3                      | 516 86.0<br>84 14.0                        | $\chi^2=16.534$<br>$p<0.001$ | 264 86.8<br>40 13.2                      | 252 85.1<br>44 14.9                     | 516 86.0<br>84 14.0                        | $\chi^2=0.363$<br>$p>0.05$  |
| <b>Yaya geçidinin tanımı;</b> (Kara yolda yayaların karşıdan karşıya geçiş yerlerini belirlemek amacıyla birbirine paralel şekilde işaretlenmiş bölüm)<br>Doğru Bilenler<br>Yanlış Bilenler       | 172 57.7<br>126 42.3                      | 189 62.6<br>113 37.4                    | 361 60.2<br>239 39.8                       | $\chi^2=1.481$<br>$p>0.05$   | 171 56.3<br>133 43.8                     | 190 64.2<br>106 35.8                    | 361 60.2<br>239 39.8                       | $\chi^2=3.944$<br>$p<0.05$  |
| <b>Düzensiz trafiğin nedenleri;</b><br>Yayaların ve yolcuların kurallara uymaması<br>Sürücülerin kurallara uymaması<br>Bozuk yollar<br>Hepsi  | 41 13.8<br>65 21.8<br>30 10.1<br>162 54.4 | 24 7.9<br>45 14.9<br>16 5.3<br>217 71.9 | 65 10.8<br>110 18.3<br>46 7.7<br>379 63.2  | $\chi^2=20.299$<br>$p<0.001$ | 37 12.2<br>53 17.4<br>22 7.2<br>192 63.2 | 28 9.5<br>57 19.3<br>24 8.1<br>187 63.2 | 65 10.8<br>110 18.3<br>46 7.7<br>379 63.2  | $\chi^2=1.438$<br>$p>0.05$  |
| <b>TOPLAM</b>   | 298 49.7                                  | 302 50.3                                | 600 100.0                                  | $p<0.001$                    | 304 50.7                                 | 296 49.3                                | 600 100.0                                  | $p>0.05$                    |

Tablo 1'de "Trafik" in tanımına ilişkin bulgular incelendiğinde öğrencilerin çoğunlukla trafiğin "ulaşım yollarının taşıtlar ve yayalar tarafından kullanılması" şeklinde doğru tanımını verdikleri görülmektedir. Gruplar arası farklılık istatistiksel olarak önemli bulunmuştur ( $p<0.001$ ). 3. sınıf öğrencilerinin %22.1 gibi bir oranı da trafiği "yolda bulunan taşıtların tümü" olarak tanımlamışlardır. Öğrencilerin cinsiyetlerine göre trafiğin tanımına ilişkin bulgulara bakıldığında ise kız öğrencilerin %62.8'inin, erkek öğrencilerin %57.4'ünün doğru tanımını verdikleri, gruplar arası farkın istatistiksel olarak önemli olmadığı ( $p>0.05$ ) tespit edilmiştir.

“Kaldırım”ın tanıma ilişkin bilgilerde 5. sınıf öğrencileri 3. sınıf öğrencilerine oranla neredeyse tamamına yakını tanımu istatistiksel olarak önemli bir farkla doğru bilmişlerdir ( $p<0.001$ ). Cinsiyetlere göre gruplar arası farklılık önemli olmayıp ( $p>0.05$ ), kız ve erkek öğrencilerin tanımu doğru bilme oranlarının yüksek ve birbirine benzer olduğu (kız %86.8, erkek %85.1) görülmektedir.

“Yaya geçidi nedir?” diye sorulduğunda ise 5. sınıf öğrencileri (%62.6) 3. sınıf öğrencilerine oranla (%57.7) istatistiksel olarak önemli farklılık olmasa da yaya geçidinin tanımunu doğru olarak bilmişlerdir ( $p>0.05$ ). 3. sınıf öğrencilerinin vermiş oldukları cevaplara bakıldığında, doğru ve yanlış bilme oranının birbirine yakın olduğu dikkati çekmektedir. Öğrencilerin cinsiyetlerine göre yaya geçidinin tanımunu bakıldığında ise önemli farklılık bulunmuştur ( $p<0.05$ ), kızların %56.3’ü, erkeklerin %64.2’si tanımu doğru bilmişlerdir.

Düzensiz trafiğin nedenlerine ilişkin bulgulara bakıldığında, 3. sınıf öğrencilerinin %54.4’ünün, 5. sınıf öğrencilerinin %71.9’unun düzensiz trafiğin nedenini tek bir nedene değil tüm nedenlere bağlı olduğunu belirttikleri görülmektedir. Gruplar arası fark önemli bulunmuştur ( $p<0.001$ ). 3. sınıf öğrencilerinin yarıdan fazlası düzensiz trafiğin bir çok nedene bağlı olduğunu belirtmiş olsa da, %21.8 gibi bir oranla öğrenciler düzensiz trafiğin sürücülerin kurallara uymamasından kaynaklandığını da düşünmektedir. Bu çocukların 5. sınıftakilere göre daha az trafik eğitimi almış olmaları bu duruma neden olmuş olabilir. Düzensiz trafiğin nedenleri ile öğrencilerin cinsiyetleri arasında ise önemli farklılık olmadığı belirlenmiştir ( $p>0.05$ ), hem kızların hem de erkeklerin %63.2’si düzensiz trafiğin burada belirtilen tüm nedenlere bağlı olduğunu bildirmişleridir.

Tablo genel olarak değerlendirildiğinde, 5. sınıf öğrencilerinin aldıkları trafik bilgilerinin daha fazla olmasına bağlı olarak 3. sınıf öğrencilerinden daha yüksek oranlarda doğru cevaplar verdikleri düşünülmektedir.

**Tablo 2.** Öğrencilerin trafikle ilgili bazı işaretleri bilme durumlarının dağılımı

| TRAFİK İŞARETLERİ                    | 3. sınıf<br>sayı % | 5. sınıf<br>sayı % | TOPLAM<br>sayı % | $\chi^2$ p                   | Kız<br>sayı % | Erkek<br>sayı % | TOPLAM<br>sayı % | $\chi^2$ p                   |
|--------------------------------------|--------------------|--------------------|------------------|------------------------------|---------------|-----------------|------------------|------------------------------|
| <b>Okul geçidi işareti</b>           |                    |                    |                  |                              |               |                 |                  |                              |
| Doğru Bilenler                       | 152 51.0           | 220 72.8           | 372 62.0         | $\chi^2=30.370$<br>$p<0.001$ | 179 58.9      | 193 65.2        | 372 62.0         | $\chi^2=2.543$<br>$p>0.05$   |
| Yanlış Bilenler                      | 146 49.0           | 82 27.2            | 228 38.0         |                              | 125 41.1      | 103 34.8        | 228 38.0         |                              |
| <b>Yaya geçidi işareti</b>           |                    |                    |                  |                              |               |                 |                  |                              |
| Doğru Bilenler                       | 206 69.1           | 248 82.1           | 454 75.7         | $\chi^2=13.750$<br>$p<0.001$ | 212 69.7      | 242 81.8        | 454 75.7         | $\chi^2=11.768$<br>$p<0.001$ |
| Yanlış Bilenler                      | 92 30.9            | 54 17.9            | 146 24.3         |                              | 92 30.3       | 54 18.2         | 146 24.3         |                              |
| <b>Dikkat işareti</b>                |                    |                    |                  |                              |               |                 |                  |                              |
| Doğru Bilenler                       | 241 80.9           | 242 80.1           | 483 80.5         | $\chi^2=0.052$<br>$p>0.05$   | 243 79.9      | 240 81.1        | 483 80.5         | $\chi^2=0.126$<br>$p>0.05$   |
| Yanlış Bilenler                      | 57 19.1            | 60 19.9            | 117 19.5         |                              | 61 20.1       | 56 18.9         | 117 19.5         |                              |
| <b>Mecburi bisiklet yolu işareti</b> |                    |                    |                  |                              |               |                 |                  |                              |
| Doğru Bilenler                       | 135 45.3           | 156 51.7           | 291 48.5         | $\chi^2=2.424$<br>$p>0.05$   | 116 38.2      | 175 59.1        | 291 48.5         | $\chi^2=26.388$<br>$p<0.001$ |
| Yanlış Bilenler                      | 163 54.7           | 146 48.3           | 309 51.5         |                              | 188 61.8      | 121 40.9        | 309 51.5         |                              |
| <b>TOPLAM</b>                        | 298 49.7           | 302 50.3           | 600 100.0        |                              | 304 50.7      | 296 49.3        | 600 100.00       |                              |

Tablo 2 incelendiğinde, 3. ve 5. sınıf öğrencilerinin çoğunun trafik işaretlerini doğru bildikleri görülmektedir. Öğrenciler “Okul geçidi” ve “Yaya geçidi” işaretlerini istatistiksel olarak önemli farklılıkla doğru bilmişlerdir ( $p<0.001$ ). Okul geçidi işaretine ait oranlara bakıldığında 5. sınıf öğrencilerinin %27.2’sinin bu işareti yanlış bildiği, 3. sınıf öğrencilerinin ise %49.0’u yani yaklaşık yarısının yanlış bildiği görülmüştür. Cinsiyetlere göre dağılımda gruplar arası önemli bir farklılık olmayıp ( $p>0.05$ ), kızların %58.9’u, erkeklerin %65.2’si “okul geçidi” işaretini doğru bilmişlerdir.

“Yaya geçidi” işaretini öğrencilerin bilme durumlarına bakıldığında, 3. sınıf öğrencilerinin %30.9’unun, 5. sınıf öğrencilerinin %17.9’unun yanlış bildiği görülmektedir. Öğrencilerin yanıtları arasındaki fark istatistiksel olarak önemli bulunmuştur ( $p<0.001$ ). Öğrencilerin cinsiyetlerine göre yaya geçidi işaretini bilme durumlarına bakıldığında da önemli farklılık bulunmuştur ( $p<0.001$ ). Kızların %69.7’si, erkeklerin %81.8’i işareti doğru bilmişlerdir.

Araştırmamıza katılan öğrencilere okula nasıl gidip geldikleri sorulduğunda %86’0’sı yürüyerek %1.7’si otobüs, %8.8’i servis, %3.5’i özel otomobil ile okula gidip geldiklerini bildirmişlerdir. Öğrencilerin %86.0’sı okula yürüyerek gidip gelmelerine rağmen 3. sınıf öğrencilerinin okul geçidi işaretini yanlış bilmesinin nedeni, her ikisinde de insan figürü olması benzerliğiyle çocukların bu işareti “yaya geçidi” işareti ile karıştırmalarından kaynaklanmış olabilir.

“Dikkat işareti”ne ilişkin bulgular incelendiğinde, her iki sınıfta da bu işaretin büyük oranla doğru bilindiği, oranlarının birbirine yakın olduğu görülmektedir (3. sınıf %80.9, 5. sınıf %80.1). Yapılan istatistiksel analiz sonucu gruplar arasında önemli bir farklılık elde edilmemiştir ( $p>0.05$ ). Cinsiyetlere göre de doğru bilme oranları hem yüksek hem de birbirine yakındır (kız %79.9, erkek %81.1). Gruplar arası fark ise önemsizdir ( $p>0.05$ ). Bu işaret çocuklar için oldukça tanıdık olan ünlem işareti ile sembolize edildiği için ayrı bir özeliğe sahip olduğu düşünülebilir.

“Mecburi bisiklet yolu” işaretine ilişkin bulgulara bakıldığında, doğru bilme oranının doğal olarak 5. sınıfta daha yüksek (%51.7), 3. sınıfta daha düşük olduğu (%45.3) belirlenmiştir. Gruplar arası fark önemli olmasa da öğrencilerin yarıya yakını bu işareti yanlış bilmektedirler ( $p>0.05$ ). Bu çalışma şehir merkezindeki okullarda yapılmasına rağmen çocukların yarısının işareti bilememelerinin nedeni, çocukların bisiklet ile trafiğe çıkacak yaşta olmamaları ve çevrelerinde bisiklet yolu ve işareti bulunmamasından kaynaklanmış olabilir. Öğrencilerin cinsiyetlerine göre bakıldığında ise önemli farklılık bulunmuştur ( $p<0.001$ ), kızların %38.2’si işareti doğru bilirlerken, erkeklerin %59.1’i işareti doğru bilmişlerdir.

Tablo genel olarak değerlendirildiğinde, erkek öğrencilerin ve 5. sınıftaki öğrencilerin trafik işaretlerini doğru bilme oranlarının kız öğrencilerden daha yüksek olduğu dikkati çekmektedir.

**Tablo 3.** Öğrencilerin karşıdan karşıya geçiş ile ilgili bilgilerinin dağılımı

| KARŞIDAN KARŞIYA GEÇME                                       | 3. sınıf<br>sayı % | 5. sınıf<br>sayı % | TOPLAM<br>sayı % | $\chi^2$ p                   |
|--|--------------------|--------------------|------------------|------------------------------|
| <b>Karşıdan karşıya geçerken yapılması gereken davranış;</b> |                    |                    |                  |                              |
| Kırmızı ışıkta durulmalı, yeşil ışıkta geçilmeli             | 23 7.7             | 29 9.6             | 52 8.7           | $\chi^2=4.455$<br>$p>0.05$   |
| Hareket halindeki taşıtlara asılmamalı                       | 65 21.8            | 50 16.6            | 115 19.2         |                              |
| Trafik işaretlerine dikkat edilmeli                          | 9 3.0              | 5 1.7              | 14 2.3           |                              |
| Karşıdan karşıya geçerken koşmalı                            | 201 67.4           | 218 72.2           | 419 69.8         |                              |
| <b>Karşıdan karşıya geçerken yapılması gereken;</b>          |                    |                    |                  |                              |
| Sağ tarafa bakarak geçilmeli                                 | 5 1.7              | 5 1.7              | 10 1.7           | $\chi^2=21.947$<br>$p<0.001$ |
| Sağa-sola bakarak geçilmeli                                  | 61 20.5            | 22 7.3             | 83 13.8          |                              |
| Sola-sağa sonra tekrar sola bakarak geçilmeli                | 221 74.2           | 262 86.8           | 483 80.5         |                              |
| Sola-sağa bakarak geçilmeli                                  | 11 3.7             | 13 4.3             | 24 4.0           |                              |
| <b>Karşıdan karşıya geçerken önce sola bakmanın nedeni;</b>  |                    |                    |                  |                              |
| Soldan daha fazla taşıt geldiği için                         | 118 39.6           | 95 31.5            | 213 35.5         | $\chi^2=17.286$<br>$p<0.001$ |
| Sağdan daha fazla taşıt geldiği için                         | 28 9.4             | 14 4.6             | 42 7.0           |                              |
| Bize göre taşıtlar soldan geldiği için                       | 126 42.3           | 176 58.3           | 302 50.3         |                              |
| Sağ tarafa bakmak gerekmediği için                           | 26 8.7             | 17 5.6             | 43 7.2           |                              |
| <b>Karşıdan karşıya geçilmemesi gereken yer;</b>             |                    |                    |                  |                              |
| Trafik polisi veya trafik ışığının olduğu yer                | 57 19.1            | 32 10.6            | 89 14.8          | $\chi^2=22.737$<br>$p<0.001$ |
| Yaya geçidi  | 60 20.1            | 43 14.2            | 103 17.2         |                              |
| En sakin yer   | 34 11.4            | 21 7.0             | 55 9.2           |                              |
| Araçların en yoğun olduğu yer                                | 147 49.3           | 206 68.2           | 353 58.8         |                              |
| <b>Karşıdan karşıya geçerken yanması gereken ışık;</b>       |                    |                    |                  |                              |
| Yeşil ışık   | 213 71.5           | 207 68.5           | 420 70.0         | $\chi^2=0.692$<br>$p>0.05$   |
| Kırmızı ışık   | 74 24.8            | 84 27.8            | 158 26.3         |                              |
| Sarı ışık  | 5 1.7              | 5 1.7              | 10 1.7           |                              |
| Aralıklı yanıp sönen ışık                                    | 6 2.0              | 6 2.0              | 12 2.0           |                              |
| <b>Sokakta yürünmesi gereken yer;</b>                        |                    |                    |                  |                              |
| Kaldırım   | 251 84.2           | 256 84.8           | 507 84.5         | $\chi^2=1.544$<br>$p>0.05$   |
| Caddenin kenarı  | 9 3.0              | 5 1.7              | 14 2.3           |                              |
| Yaya geçidi  | 21 7.0             | 25 8.3             | 46 7.7           |                              |
| Sakin olan yer   | 17 5.7             | 16 5.3             | 33 5.5           |                              |
| <b>Karanlıkta yaya olarak yolculuk yaparken;</b>             |                    |                    |                  |                              |
| Açık renk giysi giyilmeli                                    | 34 11.4            | 36 11.9            | 70 11.7          | $\chi^2=17.493$<br>$p<0.001$ |
| El feneri kullanılmalı                                       | 129 43.3           | 83 27.5            | 212 35.3         |                              |
| Yansıtıcı takılmış çanta kullanılmalı                        | 5 1.7              | 5 1.7              | 10 1.7           |                              |
| Hepsi  | 130 43.6           | 178 58.9           | 308 51.3         |                              |
| <b>TOPLAM</b>  | 298 49.7           | 302 50.3           | 600 100.0        |                              |

Öğrencilerin karşıdan karşıya geçiş ile ilgili bilgilerini gösteren Tablo 3 incelendiğinde, hem 3. sınıf hem de 5. sınıf öğrencilerinin büyük oranının karşıdan karşıya geçerken koşmamak gerektiğini bildikleri tespit edilmiş (3. sınıf %67.4, 5. sınıf %72.2), gruplar arası fark istatistiksel olarak önemli bulunmamıştır ( $p>0.05$ ).

Hem 3. sınıf hem de 5. sınıf öğrencilerin büyük bir oranı karşıdan karşıya geçerken önce sola sonra sağa son olarak da tekrar sola bakarak geçilmesi gerektiğini bilmektedirler (3. sınıf %74.2, 5. sınıf % 86.8). Fakat 3. sınıf öğrencilerin %20.5 gibi bir oranı da sadece sağa-sola bakarak geçtiklerini bildirmişlerdir. Bu da çocukların trafik ile ilgili bilgilerinin yeterli olmadığını düşündürmektedir. Gruplar arası fark incelendiğinde istatistiksel olarak önemli olduğu tespit edilmiştir ( $p<0.001$ ). Bu tabloda da büyük yaş grubundaki çocukların büyük bir çoğunluğu karşıya geçişle ilgili bilgilerinin doğru olduğu görülmektedir. Briem ve Bengtsson (2000)'un yapmış oldukları çalışmada ise 6 yaş grubu çocukların 5 yaştakilere göre bir maket üzerinde oyuncak bebeklerini karşıdan karşıya geçirirken tehlikeli durumları daha iyi anlamalarına rağmen sola ve sağa bakarak geçirmeyi sık sık unuttukları görülmüştür.

Karşıdan karşıya geçmek, çocuklara zor görünen fakat önemli bir yaya davranışıdır. Çocuklar karşıya geçmeyi tehlikeli hale getiren durumları bilmemektedirler. Hill ve arkadaşlarının 4-9 yaş çocuklarıyla yapmış oldukları çalışmada çocukların karşıya geçişleri tehlikeli hale getiren durumlara dikkat etmekte güçlük çektikleri belirlenmiştir. Karşıdan karşıya geçişlerde, trafiğin yoğunluğu, hızı, yolun koşulları, ışık, işaret veya polis olması, uygun zamanın belirlenmesi ve dikkat gibi faktörler etkili olmaktadır (Aktaran; Tabibi ve Pfeffer 2003). Zeedyk (vd., 2001) 4-5 yaş çocuklarının aldıkları eğitimle karşıya geçişin tehlikeli olduğu durumları anladıklarını tespit etmiş, fakat trafikteki davranışlarına baktığında eğitim alanlarla almayan çocuklar arasında önemli farklılık olmadığını belirlemişlerdir. Abbas (vd., 1996)'da okul çocuklarının yaya olarak davranışlarını araştırdığı çalışmasında, çocuklara karşıdan karşıya geçerken genellikle neler yaptıklarını sormuş ve çocukların %68.0'inin güvenli olmayacak şekilde karşıdan karşıya geçtiklerini ortaya çıkarmıştır.

Öğrencilere karşıdan karşıya geçerken önce sola bakmanın nedeni sorulduğunda, her iki grup arasında anlamlı fark olduğu tespit edilmiştir ( $p < 0.001$ ). Karşıdan karşıya geçerken önce sola bakmanın nedenini, 3. sınıf öğrencilerinin %42.3'ü, 5. sınıf öğrencilerinin %58.3'ü "bize göre taşıtların soldan gelmesi" olarak açıklamışlardır. Buna rağmen ikinci sırada 3. sınıf öğrencilerinin %39.6'sı, 5. sınıf öğrencilerinin %31.5'i "soldan daha fazla taşıt geldiğini" de belirtmişlerdir. Özellikle 3. sınıf öğrencilerinde soldan daha fazla taşıt geldiği şeklindeki açıklamanın verdikleri doğru cevaba çok yakın olması da dikkat çekicidir.

Karşıdan karşıya geçilmemesi gereken yer ile ilgili bulgular incelendiğinde, gruplar arasında önemli fark bulunurken ( $p < 0.001$ ) yine 5. sınıf öğrencilerinin (%68.2), 3. sınıf öğrencilerinden (%49.3) daha yüksek bir oranda doğru cevap vererek karşıdan karşıya geçilmemesi gereken yeri, "araçların en yoğun olduğu yer" olarak belirtmişlerdir.

Ayrıca karşıdan karşıya geçerken yanması gereken ışığa ilişkin verilerde istatistiksel olarak önemli farklılıklar elde edilmemiştir ( $p > 0.05$ ). 3. sınıf öğrencilerinin %71.5'i, 5. sınıf öğrencilerinin %68.5'i karşıdan karşıya geçerken yanması gereken ışığı, yeşil ışık olarak belirtmişlerdir.

Güvenle yürünülebilecek yer olarak, 3. sınıf öğrencilerinin %84.2'sinin, 5. sınıf öğrencilerinin %84.8'inin kaldırımını tercih ettiği ve iki grup arasındaki farkın da önemsiz olduğu saptanmıştır ( $p > 0.05$ ).

Ampofo-Boateng (2003), 5, 7, 9 ve 11 yaş çocukları için tehlikeli olabilecek dört geçiş noktası düzenlemiş ve çocukların bu noktalarda karşıdan karşıya geçme davranışlarını gözlemiştir. Çalışma sonucunda, 5 ve 7 yaş çocuklarının güvenli bir şekilde karşıya geçmek için gerekli olan davranışları kabaca yapabildiklerini, 9 yaş çocuklarının biraz daha iyi, 11 yaş çocuklarının ise karşıdan karşıya geçerken bir yetişkin gibi güvenli geçiş tercihleri yaptıklarını tespit etmiş, bu tür geçiş noktalarının gerçek hayattakine benzer şekilde düzenlenerek, çocukların güvenli bir şekilde karşıdan karşıya geçmeyi öğrenmelerinde kullanılabileceğini vurgulamıştır.

Tabibi ve Pfeffer (2003), 6-10 yaşlarındaki çocukların bilgisayar ortamında karşıya geçiş ile ilgili durumlardan güvenli ve tehlikeli olanlarını ayırt edemedikle-



rini incelemiş ve çocukların yaşı arttıkça güvenli ve tehlikeli karşıya geçme davranışlarını ayırt etme yeteneklerinin de arttığını belirlemiştir.

Karanlıkta yaya olarak yolculuk yaparken alınması gereken önlemlere bakıldığında, 3. sınıf öğrencilerinin %43.3'ü el feneri, %43.6'sı da verilen seçeneklerin hepsinin olması gerektiğini belirtirlerken, 5. sınıf öğrencilerinin %58.9'u karanlıkta yolculuk yaparken verilen seçeneklerden hepsinin bulunmasını, %27.5'i ise el feneri bulunmasının daha güvenli olacağını belirttikleri saptanmıştır. Öğrencilerin tercihleri benzer olsa da 5. sınıf öğrencilerinin oranlarının daha yüksek olduğu, ve bu farklılığın istatistiksel olarak önemli olduğu görülmektedir ( $p<0.001$ ).

**Tablo 4.** Öğrencilerin toplu taşıma aracında yolculukla ilgili bilgilerinin dağılımı

| KARŞIDAN KARŞIYA GEÇME   | 3. sınıf<br>sayı %                       | 5. sınıf<br>sayı %                    | TOPLAM<br>sayı %                        | $\chi^2$ p                   |
|--|--|---------------------------------------|---|------------------------------|
| <b>Toplu taşıma aracında yapılması uygun olmayan davranış;</b><br>Hareket halindeki taşıta binmek<br>Taşıttan dışarı sarkmak<br>Taşıt içinde yüksek sesle konuşup gülmek<br>Hepsi  | 38 12.8<br>39 13.1<br>19 6.4<br>202 67.8 | 11 3.6<br>14 4.6<br>6 2.0<br>271 89.7 | 49 8.2<br>53 8.8<br>25 4.2<br>473 78.8  | $\chi^2=43.471$<br>$p<0.001$ |
| <b>Toplu taşıma aracında yapılması uygun olan davranış;</b><br>Otobüse binmek için sıraya girmek<br>Taşıtların içini kirletmek<br>Rahat yolculuk yapmak için büyüklere yer vermemek<br>Ön kapıdan inmek                                    | 260 87.2<br>5 1.7<br>27 9.1<br>6 2.0     | 264 87.4<br>7 2.3<br>26 8.6<br>5 1.7  | 524 87.3<br>12 2.0<br>53 8.8<br>11 1.8  | $\chi^2=0.447$<br>$p>0.05$   |
| <b>Toplu taşıma araçlarına binip inerken yapılması uygun olan davranış;</b><br>Araca binip inerken acele etmek<br>Ön kapıdan binip arka kapıdan inmek<br>Hangi kapı boşsa oradan inmek<br>Sıraya girmiş insanlar acele etmeleri için itmek | 20 6.7<br>209 70.1<br>52 17.4<br>17 5.7  | 22 7.3<br>242 80.1<br>29 9.6<br>9 3.0 | 42 7.0<br>451 75.2<br>81 13.5<br>26 4.3 | $\chi^2=11.476$<br>$p<0.001$ |
| <b>TOPLAM</b>  | 298 49.7                                 | 302 50.3                              | 600 100.0                               |                              |

Toplu taşıma araçlarında yapılması uygun olmayan davranışlar incelendiğinde, hem 3. sınıf öğrencilerinin (%67.8) hem de 5. sınıf öğrencilerinin (%89.7) büyük bir oranının burada belirtilen davranışlardan hepsinin yapılmasının uygun olmadığını belirtmişlerdir. Gruplar arası fark önemli bulunmuştur ( $p<0.001$ ).

Toplu taşıma aracında yapılması uygun olan davranışa bakıldığında ise, hem 3. sınıf, hem de 5. sınıf öğrencilerinin aynı oranda (%87) "otobüse binmek için sıraya girmek" şeklindeki uygun davranışı belirttikleri ve gruplar arası farklılığın önemli olmadığı saptanmıştır ( $p>0.05$ ).

Taşıtlara binip inerken yapılması gereken davranış dağılımında, öğrencilerin büyük çoğunluğunun (3. sınıf %70.1, 5. sınıf %80.1) yine yanlış davranışlar arasından doğru davranış olan "ön kapıdan binip arka kapıdan inmek" seçeneğini tercih ettikleri, gruplar arası farkın önemli olduğu belirlenmiştir ( $p<0.001$ ). Ayrıca 3. sınıf öğrencilerinin ikinci sırada (%17.4) "hangi kapı boşsa oradan inmek" seçeneğini tercih etmeleri de dikkat çekicidir.

Tablo 5. Öğrencilerin bisiklet kullanımıyla ilgili davranışlarının dağılımı

| BİSİKLET KULLANIMI   | 3. sınıf |      | 5. sınıf |      | TOPLAM |       | $\chi^2$ p                   |
|--|----------|------|----------|------|--------|-------|------------------------------|
|  | sayı     | %    | sayı     | %    | sayı   | %     |                              |
| <b>Bisiklet kullanırken;</b>                                 |          |      |          |      |        |       |                              |
| Tek elle oturarak kullananlar                                | 8        | 2.7  | 5        | 1.7  | 13     | 2.0   | $\chi^2=12.339$<br>$p<0.001$ |
| Çift elle ayakta kullananlar                                 | 35       | 11.7 | 13       | 4.3  | 48     | 8.0   |                              |
| Çift elle oturarak kullananlar                               | 250      | 83.9 | 279      | 92.4 | 529    | 88.2  |                              |
| Tek elle ayakta kullananlar                                  | 5        | 1.7  | 2        | 0.7  | 7      | 1.7   |                              |
| <b>Bisiklet kullandıkları yerler;</b>                        |          |      |          |      |        |       |                              |
| Yaya kaldırımı   | 31       | 10.4 | 17       | 5.6  | 48     | 8.0   | $\chi^2=26.089$<br>$p<0.001$ |
| Ara sokaklar   | 20       | 6.7  | 18       | 6.0  | 38     | 6.3   |                              |
| Boş arazi  | 81       | 27.2 | 128      | 42.4 | 209    | 34.8  |                              |
| Park veya oyun bahçesi                                       | 148      | 49.7 | 106      | 35.1 | 254    | 42.3  |                              |
| Okul bahçesi   | 18       | 6.0  | 33       | 10.9 | 51     | 8.5   |                              |
| <b>Bisiklet giremez işaretini görünce yapılması gereken;</b> |          |      |          |      |        |       |                              |
| Bisikletle ilerlemeye devam edenler                          | 23       | 7.7  | 11       | 3.6  | 34     | 5.7   | $\chi^2=9.310$<br>$p<0.05$   |
| Bisikletle işaretin olduğu yola girmeyenler                  | 230      | 77.2 | 260      | 86.1 | 490    | 81.7  |                              |
| İşarete dikkat etmeyenler                                    | 16       | 5.4  | 14       | 4.6  | 30     | 5.0   |                              |
| Bu işaretin ne anlama geldiğini bilmeyenler                  | 29       | 9.7  | 17       | 5.6  | 46     | 7.7   |                              |
| <b>TOPLAM</b>  | 298      | 49.7 | 302      | 50.3 | 600    | 100.0 |                              |

Tablo 5’de öğrencilerin bisiklet kullanma ile ilgili davranışları incelendiğinde, iki grup arasında anlamlı farklılık olduğu bulunmuş ( $p<0.001$ ) ve öğrencilerin büyük oranı bisikleti çift elle ve oturarak kullandıklarını belirtmişlerdir (3. sınıf %83.9, 5. sınıf %92.4). Öğrencilerin büyük çoğunluğu bisikletlerini güvenli şekilde kullanmayı tercih etmektedirler.

Çocuklara bisikleti nerede kullandıkları sorulduğunda ise istatistiksel olarak önemli farklılıklar elde edilmiştir ( $p<0.001$ ). 3. sınıf öğrencilerinin %49.7’si park veya oyun bahçesinde, 5. sınıf öğrencilerinin %42.4’ü boş arazide bisiklet kullandıklarını bildirmişlerdir. Öğrenciler bisikletlerini trafik açısından tehlikeli olmayan yerlerde kullanmaktadırlar.

“Bisiklet giremez” işaretini görünce neler yaptıklarına bakıldığında, 3. sınıf öğrencilerinin %77.2’si, 5. sınıf öğrencilerinin %86.1’i bisikletle işaretin olduğu yola girmediklerini belirttikleri ve gruplar arası farkın önemli olduğu tespit edilmiştir ( $p<0.05$ ). Ayrıca 3. sınıf öğrencilerinin %9.7’si bu işaretin ne anlama geldiğini bilmediklerini, %7.7’si bisikletle ilerlemeye devam ettiklerini, %5.4’ü de işarete dikkat etmediklerini belirtmişlerdir. Bu bulgulardan öğrencilerin yaklaşık dörtte birinin “bisiklet giremez” işaretini tanımadıkları anlaşılmaktadır. Trafik işaretleriyle ilgili Tablo 2 incelendiğinde, “mecburi bisiklet yolu” işaretini her iki sınıf öğrencilerinin yarısının bilmediği bulgusu da (3. sınıf %45.3, 5. sınıf %51.7) bu bulguyu destekler niteliktedir.

İsveç’te 0-10 yaş arasında olan çocukların oluşturduğu bir grubun trafik kazalarına karışma şekli incelendiğinde, bu kazaların 1/3’ünün bisiklete binen çocuklardan kaynaklandığı gözlenmiştir (Aktaran; Tombaklar 05.04.2004). Kimmel ve Nagel (1990) okul çocuklarının güvenli bisiklet kullanımı konusunda bilgi ve tutumlarını araştırdıkları çalışmalarında, çocukların temel bisiklet kullanım kurallarını az bilmeleri ile bisiklet kazası geçirme durumları arasında anlamlı bir ilişki olduğunu tespit etmişlerdir. Colwell ve Culverwell (2002) de 10-11 yaş çocuklarının bisiklet kullanımı eğitimi ile bisiklet kazaları, bisiklet tutumları ve davranışları arasındaki ilişkiyi araştırdıkları çalışmalarında, bisiklet eğitimi ile kazalar arasında ilişki olmamasına

rağmen güvenli bisiklet kullanan çocukların daha az kaza geçirdiklerini belirlemiştir.

Araştırmaya alınan çocukların bisikletlerini tehlikesiz alanlarda kullanmaları güvenlik bilincinin oluşması açısından sevindirici bir sonuçtur. Araştırmaya alınan çocuklar sadece bisiklet kullanmak için güvenli yerleri tercih etmeyip, büyük bir oranı (%73.3) oyunlarını da çocuk bahçesinde oynamayı tercih ettiklerini bildirmişlerdir.

### Sonuç ve Öneriler

İlköğretim okulu 3. ve 5. sınıfa devam eden öğrencilerin trafik hakkındaki bilgi ve davranışlarını belirlemek amacıyla yapılan çalışma sonucunda,

- öğrencilerin trafik ile ilgili tanımlara (trafik, kaldırım, yaya geçidi) çoğunlukla doğru yanıt verdikleri,
- düzensiz trafiğin tek bir nedene değil belirtilen tüm nedenlere bağlı olduğunu bildirdikleri,
- “okul geçidi”, “Yaya geçidi”, “Dikkat” gibi trafik işaretlerini öğrencilerin çoğunlukla doğru bildikleri, 5. sınıf öğrencilerinin “Okul geçidi”, “Yaya geçidi” işaretlerini daha yüksek oranlarla doğru bildikleri, 3. sınıf öğrencilerinin ise “mecburi bisiklet yolu” işaretini yanlış bilme oranının yüksek olduğu,
- erkek öğrencilerin trafik işaretlerini kız öğrencilere göre büyük oranda doğru bildikleri,
- karşıdan karşıya geçerken yapılması ve yapılmaması gereken davranışlar, karşıdan karşıya geçilmemesi gereken yer, karşıdan karşıya geçerken yanması gereken ışık, sokakta yürünmesi gereken yer ve karanlıkta yaya olarak yolculuk yaparken dikkat etmeleri gereken davranışlar konusunda yoğunlaştıkları seçeneklerin aynı olduğu ve öğrencilerin çoğunlukla doğru bildikleri,
- öğrencilerin toplu taşıma araçlarında yolculuk sırasında yapılması uygun olan ve uygun olmayan davranışlar ile ve araçlara binip inerken yapılması uygun olan davranışları yüksek oranda doğru bildikleri,
- bisiklet kullanırken tamamına yakını çift elle oturarak bisiklet kullandıkları, büyük çoğunluğunun da “bisiklet giremez” işaretini doğru bildikleri saptanmıştır.

Ayrıca çalışma çocukların sınıflarına göre değerlendirildiğinde, 5. sınıfa devam eden öğrencilerin trafik hakkındaki bilgi ve davranışlarının 3. sınıf öğrencilerinden daha yüksek olduğu belirlenmiştir.

Bu sonuçlar doğrultusunda trafik ile ilgili kurumlara, eğitimcilere ve anne-babalara aşağıdaki öneriler verilebilir;

- küçük yaşlardan itibaren çocuklara trafik eğitimi verilerek, öğrendiklerini davranışa dönüştürmeleri sağlanabilir. Bu amaçla okul öncesinden başlayarak çocukların trafik konusunda somut deneyimlerle bilgilendirilmeleri gerekmektedir. İlköğretim öğrencilerinin müfredat programlarında trafik dersi yer almasına rağmen buna ayrılan zamanın da artırılması gerekmektedir.

tedir. İlköğretim yıllarında sınırlı süre ile verilen trafik eğitimi lise yıllarında “seçmeli” olarak değerlendirilmekte, trafik eğitimine verilen önem azalmaktadır. Eğitimin yaşam boyu olması gerektiği düşünüldüğünde trafik eğitiminin de sürekliliğinin sağlanması yararlı olacaktır.

- çocukların trafik kurallarını öğrenebilmeleri, trafikteki problemleri durumları görmeleri ve hatalarını düzeltmelerini sağlamak amacıyla okulun bahçesine mini bir trafik eğitim parkı yapılabileceği gibi, maketler, filmler veya bilgisayar animasyonları gibi materyallerden yararlanılarak okul içinde de ayrı bir ortam hazırlanabilir.
- ülkemiz genelinde çocukların büyük bir kısmı okullarına yaya olarak gidip gelmektedirler. Bu nedenle çocukların okullarına ulaşımı kolaylaştırmak için kaldırımlar iyi düzenlenmeli, okulların çevrelerinde okul geçidi, üst/alt geçit vb. gibi önlemler alınmalıdır. Bunun yanı sıra bazı kesimlerde öğrencilerin okullarına ulaşmada okul servislerini kullandıkları da bilinmektedir. Okul servisi hizmeti veren sürücülerin bu konuyla ilgili bilinçlendirilmeleri ve araçta mutlaka bir yardımcı görevlinin bulunmasına özen gösterilmelidir.
- çocuklar toplu taşıma araçlarında nasıl davranacakları konusunda bilgilendirilmelidir.
- trafik işaretleri çocukların dikkatini çekmeyebilmektedir. Okul ve yakın çevreye yapılacak küçük bir gezi ile çocukların dikkatleri trafik işaretlerine çekilerek, bu işaretleri gördüğünde nasıl davranacakları ile ilgili uygulamalar yapılabilir.
- karşıdan karşıya geçme çocuklar için tehlikeli bir durum olduğundan, çocuklarla birlikte okulun çevresinde karşıdan karşıya geçmeleri için uygun olan yerlerde nasıl geçecekleri ile ilgili örnek uygulamalar yapılabilir.
- zaman zaman okula trafik polisi davet edilerek çocukların trafik ile ilgili bilgileri bu alanda uzman kişilerden almaları sağlanabilir.
- çocukların televizyonu yoğun olarak izledikleri saatlerde program aralarına trafikle ilgili küçük spot cümleler veya animasyonlar yerleştirilebilir.
- çocukların yaşlarına uygun olarak trafik eğitimine yönelik hikaye kitabı, rehber kitap vb. yayınlar hazırlanabilir.
- okullar kampus veya site içinde, yoğun trafik ortamından ve tehlikesinden uzak yerlerde planlanmalıdır.
- çocukların okulda öğrendiklerini hayata geçirebilmesi için ebeveynlerinin de doğru örnek olması gerekmektedir.

Her yıl birçok insanın ölümüne ve sakatlanmasına neden olan trafik kazalarının önlenmesi, erken yıllarda verilecek eğitim ile engellenebilir. Bu doğrultuda geleceğin duyarlı sürücü ve yayalarını yetiştirmek amacıyla herkes üzerine düşen sorumluluğu yerine getirmelidir.

**Kaynakça**

- Abbas, K.A., Mabrouk, I., El-Araby, K.A. (1996). School children pedestrians in Cairo: proxies for improving road safety. *Journal of Transportation Engineering*, 122(4), 291-299.
- Ampofo-Boateng, K. (2003). Malaysian children's identification of safe routes to cross roads. *Australian Journal of Psychology*, 55; 162-163.
- Balkız, C. (1999). İlköğretimde trafik eğitiminin trafik kazalarının önlenmesi üzerindeki etkileri. Basılmamış Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Briem, V. ve Bengtsson H. (2000). Cognition and character traits as determinations of young children's behavior in traffic situations. *International Journal of Behavioral Development*, 24(4): 492-505.
- Colwell, J. ve Culverwell, A. (2002). An examination of the relationship between cycle training accidents, attitudes and cycling behavior among children. *Ergonomics*, 45(9); 640-648.
- Hatipoğlu, S. (05.04.2004). Okul öncesi çocuklarda trafik eğitiminin gerekliliği. [www.trafik.gov.tr](http://www.trafik.gov.tr).
- Kimmel, S.R. ve Nagel R.W. (1990). Bicycle safety knowledge and behavior in school age children. *Journal of Fam.Pract.*, 30(6);677-680.
- Kuşhan, M. (1985). 7-14 Yaş grubu çocuklarının karşılaştıkları trafik kazaları ve bunlara uygulanan trafik eğitimi. Basılmamış Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi, Kazaları Araştırma ve Önleme Enstitüsü, Ankara.
- M.E.B.(Milli Eğitim Bakanlığı).(2001). [www.meb.gov.tr/Stats/ist2001/Bolum4s1.htm](http://www.meb.gov.tr/Stats/ist2001/Bolum4s1.htm)
- M.E.B.T.T.K.B.(Mili Eğitim Bakanlığı Talim Terbiye Kurulu Başkanlığı). 20.08. 2004. [www.ttkb.meb.gov.tr/program.htm](http://www.ttkb.meb.gov.tr/program.htm)
- Tabibi, Z. ve Pfeffer, K. (2003). Choosing a safe place to cross the road: the relationship between attention and identification of safe and dangerous road-crossing sites. *Child:Care, Health and Development*, 29(4);237-244.
- Tanrıkulu, S. (2002). Trafik kazalarının önlenmesinde trafik güvenliği eğitiminin rolü. Basılmamış Yüksek Lisans Tezi. Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.
- Taşkıran, A., Erdemir A., Somyürek H.İ., Gürbüz, H. (1999). Yaşa-yaldız sürücü kursu sürücü eğitimi kitabı, Palme Yayıncılık, Ankara.
- Tombaklar, H. (05.04.2004). Çocuklar ve trafik kazaları. [www.trafik.gov.tr](http://www.trafik.gov.tr).
- Stallard, P., Velleman, R. ve Baldwin, S. (2001). Recovery from post-traumatic stress disorder in children following road traffic accidents. *Journal of Community & Applied Social Psychology*, 11: 37-41.
- Yalçın, İ. (1998). Okul Çocuklarına Trafik Eğitimi Verilmelidir. *Şöför ve trafik*, 32 (31); 8.
- Zeedyk, M.S., Wallace, L., Carcary, B., Jones, K. ve Larter, K. (2001). Children and road safety: increasing knowledge does not improve behavior. *British Journal of Educational Psychology*, 71: 573-594.

## DETERMINATION OF THE KNOWLEDGE AND BEHAVIOUR OF PRIMARY SCHOOL CHILDREN ABOUT TRAFFIC

İlkay ULUTAŞ\*

Çağlayan DİNÇER\*\*

### Abstract

In spite of developing technologies and educational approach in our country, there is still an increase in the traffic accident rates. In order to maintain safe transportation, at first, the pedestrian and vehicle ways have been developed, where as the vehicles have been improved to be more equipt and resistant. The increase in the mortal rates due to traffic accidents beyond these developments and improvements has proved that safety in traffic does not depend on the arrangement of pyhsical conditions, the pedestrians and the drivers have to be made conscious by education. This education should certainly be affective and permanent if started in early ages. A participation of 600 primary school children from 3. and 5. classes were sampled to determine their knowledge level and behaviour about traffic. The results of the study showed that the traffic definitions, traffic signs, road crossing behaviour and passenger behaviour in the mass transportation are mostly known among the children, the male students compared to female students know the traffic signs much better, where as the 5. class students have a higher level of knowledge and behaviour about traffic with respect to the 3. class students.

**Key Words:** Traffic, traffic safety, primary schools children

\* Assistant; Gazi University Faculty of Vocational Education

\*\* Ass. Prof.; Ankara University Faculty of Education Department of Primary Education