

TRAFİK EĞİTİMİNİN TRAFİK KAZALARI ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

TRAFFIC EDUCATION AND EFFECTIVE ON THE TRAFFIC ACCIDENTS

Mahir GÖKDAĞ^{1*} , Ahmet ATALAY²

¹Atatürk Üniversitesi Mühendislik Fakültesi İnşaat Mühendisliği Bölümü
Erzurum/Türkiye

² Atatürk Üniversitesi, Narman Meslek Yüksek Okulu, Erzurum/Türkiye

Geliş Tarihi (Received): 07/08/2015 **Kabul Tarihi (Accepted):** 18/09/2015

ÖZET

Her ülke, yük ve yolcu taşımacılığında, karayolu dışında, demiryolu, deniz ve havayollarına öncelik vermek istese de, çeşitli nedenlerle, karayolunu kullanma zorunluluğu duymaktadır. Bu zorunluluk, karayolu trafik güvenliğini sağlayacak tedbirlerin alınmasını gerektirmektedir. İstenilen düzeyde alınamayan tedbirler, altyapı, eğitim ve denetim alanındaki yetersizlikler, trafik kazalarına yol açmaktadır. Trafik kazaları ulaşım sistemlerinin arzu edilmeyen yönlerinden biri olup, sonuçları itibariyle ülkemiz açısından en önemlilerinden biridir.

Bu çalışmada amaç ülkemiz açısından büyük bir sorun olan trafik kazalarının olumsuzluklarını vurgulamak, trafik düzensizliğini ortadan kaldırmak, trafik güvenliğini ve disiplinini sağlamak, karayolunda yürüyen ve araç süren insanları koruyucu bilgilere kavuşturmakla mümkün olacağını belirtmektir. Belirtilen durum etkili bir trafik eğitimiyle elde edilecek ve trafik eğitiminin kazalar üzerindeki azaltıcı etkileri gösterilecektir.

Anahtar Kelime: Trafik eğitimi, Trafik kazası, Karayolu, Trafik güvenliği

ABSTRACT

Every Country feels necessity to use highways because of various reasons although it wants to give priority to railroad, maritime lines, and airlines at load and passenger transportation apart from highway. This necessity requires some measures providing highway safety. Measures that are not taken at desirable level and insufficiencies at substructure, education and inspection are cause traffic accidents. While traffic accidents are one of the undesirable sides of transportation systems, they are one of the most important aspects in our country in respect to results.

The aim of this study is to emphasize negativeness of traffic accidents that are very important problem for our country and to eliminate untidiness of traffic and to provide safety and discipline of traffic and to explain that it will be possible when pedestrians and drivers should obtain

*Sorumlu Yazar: mgokdag@atauni.edu.tr

protective knowledge. Thanks to effective traffic education, it will be possible to get the best result, and traffic education will be effective on the decrease in accidents.

Keywords: Traffic education, traffic accidents, highways, traffic safety

1. GİRİŞ

Hızla gelişen teknoloji sonucunda otomobil ve trafik hacminde artışlar olmuştur. Sayısı ve hızı artan araçlar hayatın vazgeçilmez bir parçası olurken, diğer taraftan birçok insanın hayatına son vermekte onları sakatlamakta ve maddi zararlara neden olmaktadır. Çağdaş insanın yer değiştirme ihtiyacından kaynaklanan trafik olgusunun ülkemizde savaşılar kadar kayıp ve acılara neden olması, herkesi bu konuda düşünmeye ve çözüm yolları aramaya sevk etmektedir. Nitekim Türkiye Büyük Millet Meclisi Trafik Araştırma Komisyonu'nun 2001 Ocak Ayı'nda hazırladığı raporda trafik terörünün bölücü terör ve depremlerin aldığı candan fazla can aldığı şu rakamlarla ifade edilmektedir: "Terörde 15 yılda 30 bin, depremlerde ise 50 yılda 50 bin vatandaşımız ölmüştür. Oysa trafik felaketinde kaybettiğimiz yurttaşlarımızın sayısı 10 yılda 100 bini aşmıştır." Sadece 1999 yılında 100 bini aşkın vatandaşımız yaralanmıştır. Ülkemizde halen 8 milyondan fazla araç olup, buna her yıl 500 bin dolayında yeni araç eklenmekte ve her yıl 1 milyon vatandaşımız sürücü belgesi almaktadır. Ülkemizde kentçi yollar dışında 65 bin km.yi aşan karayollarında denetimin yalnızca trafik polisleri tarafından sağlanmasının zorluğu açıktır.

Kazaların büyük bir kısmını teşkil eden trafik kazalarının temelinde insan unsurunun yatması, bu konuya verilmesi gereken önemi açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Evanston Illinois'de yapılan bir etütte kazaların %54'ünün insan faktöründen, %36'sının yol koşullarının yetersizliğinden %10'unun araçlardaki hatalardan kaynaklandığı tespit edilmiştir (Acar 1992).

Ülkemizde ise çeşitli yıllarda yapılan araştırmalara göre sürücü, yaya ve yolcu davranışları kazaların oluşumunda %95-98 oranında etkin bir öğedir. Trafik kazalarındaki dört temel unsurdan (insan, taşıt, çevre ve yol) biri veya bir kaçında meydana gelen eksiklik veya yetersizliğin giderilmesi (örneğin yol ve taşıtın iyileştirilmesi ile sürücü, yaya ve yolcu olarak insanın eğitilmesi, kurallara tam uymaları, üzerlerine düşen sorumluluğu yerine

Trafik Eğitiminin Trafik Kazaları Üzerindeki Etkisi

getirmeleri, başkalarının haklarına tecavüz etmemeleri, saygılı davranmaları) durumunda kazaların büyük ölçüde azalacağı açıktır.

Türkiye genelinde kusurlu sürücülerin eğitim düzeylerine göre sıralaması yapıldığında; %37'ini ilköğretim, %15'ini ortaokul, %1'ini ilköğretim, %29'unu lise, %17'ini yüksekokul ve %1'ini ise eğitim seviyesi tespit edilemeyenler meydana getirdiği görülür. Bu veriler ilköğretim mezunu sürücülerin kaza yapma oranının diğer sürücülere göre daha fazla olduğunu göstermektedir. Bu durum, başta sürücüler olmak üzere tüm yol kullanıcılarının eğitimlerine ağırlık verilmesi gerektiği sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Bu veriler ışığında trafik eğitiminin önemi, bu eğitimin hangi kurumlarda verilmesi ve kazalar üzerindeki olumlu etkileri rakamlarla vurgulanacaktır.

2. MATERYAL VE YÖNTEM

2.1 Trafik Kazaları ve Sonuçları

Ülkemiz ulaşımında, uygulanan yanlış politikalar nedeni ile dengesiz bir paya sahip olan karayolu ulaştırmasının ortaya çıkardığı olumsuzlukların başında trafik kazaları gelmektedir (Pampal 1998). Trafik kazaları, boyutları çok büyük maddi ve manevi kayıplarla ülkemizde sürekli olarak gündemde kalan sorunlardan biridir. 1996-2001 yıllarına ait kaza bilgileri Tablo 1.de verilmiştir. Verilen bu istatistikî bilgilere göre günde 1000 den fazla kaza da 15 kişinin ölmesi, 291 kişinin yaralanması konunun önemini ortaya koymaktadır. Ancak bu ölü sayısı kaza yerinde ölenleri göstermektedir. Hastanelerde ölenleri de katınca günlük ortalama ölü sayısı 25'i bulduğu tahmin edilmektedir.

Tablo 1. Yıllar İtibariyle Trafik Kazaları (Anonim, 2001).

Yıllar	Kaza Sayısı	Ölü Sayısı	Yaralı Sayısı	Maddi Hasar Miktarı(US\$)
1996	344.641	5.428	104599	200.525.273
1997	387.533	5.181	106.146	222.862.434
1998	440.149	4.935	114.552	355.509.589
1999	438.338	4.596	109.899	261.200.321
2000	466.385	3.941	115.877	341.685.292
2001	443.215	4.381	115.672	358.620.689

Çok önemli olan bir nokta da ülkemizde trafik hacmine göre kaza oranı ile kazalarda meydana gelen ölüm ve yaralanma oranının çok yüksek oluşudur. Bu durum gelişmiş ülkelerle karşılaştırılarak Tablo 2 de verilmiştir.

Ülkemizin ulaştırma sistemini incelerken taşıma türlerinin dağılımını göz önüne almak gerekir (Evren 1999). Türkiye, coğrafi yapısı itibariyle her tür taşımanın yapılabileceği bir ülkedir. Buna karşın ülkemizde 2000 yılı verilerine göre taşımacılık yolcуда % 95, yükte % 89,9 oranında karayolu ile yapılmaktadır. Bu durum ülkemizdeki trafik kargaşasının ve güvensizliğinin yani kazalarının en önemli nedenlerinden biridir.

Tablo 2. Bazı Ülkelere Ait İstatistikler (Anonim, 2001).

Ülkeler	Nüfus Bin Kişi	Araç Sayısı Bin Taşıt	Kaza Sayısı Ölümlü+Yarala nmal	Ölü	100 Milyon Taşıt- Km Başına	
					Kaza	Ölü
Avusturya	8.087	4.207	39.225	963	57,1	1,4
İngiltere	57.334	27.446	238.923	3.421	54,7	0,8
Finlandiya	5.147	3.454	6.871	396	15,9	0,9
Fransa	58.700	29.487	124.387	8.437	24,1	1,6
Almanya	82.012	49.586	377.257	7.772	60,9	1,3
Danimarka	5.314	2.203	7.444	454	17,9	1,1
Norveç	4.446	2.582	8.668	352	36,7	1,5
Türkiye	63.452	8.359	65.245	4.935	135,9	10,3

Tablo 3. Ülkemiz İle Bazı Gelişmiş Ülkelerde Yolcu Taşımacılığının Ulaşım Türleri Yönünden Durumu (%)

Ülkeler	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
ABD	27,2	38,3	24	10,5
ALMANYA	58,2	22	12	7,3
TÜRKİYE	95	3,2	0,1	1,7

Trafik Eğitiminin Trafik Kazaları Üzerindeki Etkisi

Trafik kazalarının daha az olduğu ülkelerde ulaşım türleri arasında uygun bir denge vardır. Tablo 3 bazı gelişmiş ülkeler ile ülkemizin durumunu göstermektedir (Jadaan 1993). Ülkemizde meydana gelen trafik kazalarında ve kazalar sonucu meydana gelen ölüm oranlarında son yıllarda azalmalar olmuştur. Buna göre, 2001 yılında Türkiye genelinde toplam 443.215 adet trafik kazasında, 4.381 vatandaşımız hayatını kaybetmiş, 115.672 vatandaşımız yaralanmıştır. 2001 yılında 2000'e göre, kaza sayılarında azalma, ölü sayısında biraz artış, yaralı sayısında ise, azalma olmasına rağmen, gelişmiş ülkelerle mukayese ettiğimizde, karşımıza hiç iyimser bir tablo çıkmamaktadır (Anonim, 2001).

Diğer ülkelere nazaran ülkemizdeki kazalar da ölüm oranının yüksek olmasının nedenlerinin başında trafiği oluşturan 4 temel unsurdan (insan, taşıt, çevre ve yol) insan unsurunun trafik konusunda yeterince yetiştirilmemiş olması, özellikle şoförlerimizin taşıt kullanma hakkını kolayca elde edebilmeleri gelmektedir. Emniyet Genel Müdürlüğü Bilgi İşlem Merkezi tarafından yapılan değerlendirmede trafik kazalarına sebep olan birinci derecedeki unsurun insan (sürücü-yaya) olduğu vurgulanmıştır. Kazaların büyük bir bölümünü teşkil eden trafik kazalarının temelinde insan unsurunun yatması bu konuya verilmesi gereken önemi açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Trafik kazalarının nedenleri incelendiğinde; diğer sebeplerin yanında trafik bilinci ve eğitim eksikliğinin ilk sıraları aldığı, yapılan araştırmalar ve istatistikler sonucu ortaya çıkmaktadır. Örneğin 1996-2000 yıllarının istatistik sonuçları, trafik kazalarının ortalama olarak % 0,17 yol , % 0.50 araç ve % 99.33 insan faktöründen kaynaklandığını göstermektedir.

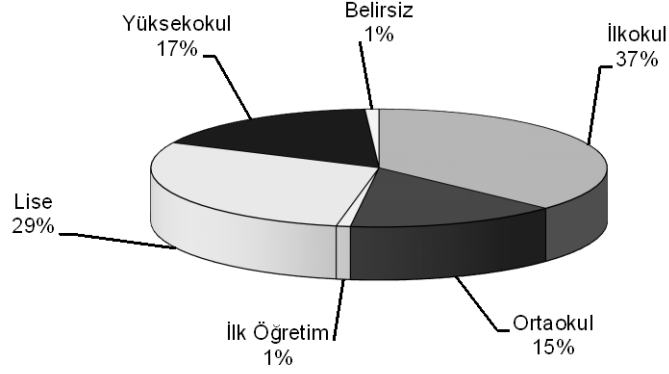
Taşıt hareketlerinin güvenli bir biçimde gerçekleştirilebilmesini sağlayacak olan yol, kavşaklar, işaretler, kurplar gibi elemanları kapsayan trafik alt yapısının kazalardaki rolü her ne kadar ülkemizde az olarak gösterilse de gelişmiş ülkelerde yapılan araştırmalar bu rakamın %30 civarında olduğunu göstermektedir. Tablo 4. kazalarda insan merkezli sorunun ön plana çıktığını doğrulamaktadır.

Tablo 4: Trafik Kazalarının Meydana Gelmesinde Kusur Oranları (Anonim 2000).

Yıllar	Şoför Faktörü (%)	Yolcu Faktörü (%)	Yaya Faktörü (%)	Araç Faktörü (%)	Yol Faktörü (%)
1997	96.60	0.22	2.61	0.56	0.01
1998	96.48	0.21	2.77	0.53	0.01
1999	96.59	0.18	2.77	0.45	0.01
2000	96.21	0.17	2.49	0.46	0.67
Ortalama	96.47	0.20	2.66	0.50	0.17
Genel Ortalama	99.33 İnsan Faktörü			0.50	0.17

Gerek ülkemiz, gerekse diğer ülkelerin şartları göz önünde bulundurularak bir değerlendirme yaptığımız zaman trafik sorunlarının temelinde; trafik alt yapısı yetersizliği, trafik eğitimi yetersizliği, yasal düzenleme ve polis denetimi yetersizliği başlıkları altında üç unsurun yattığını söylemek mümkündür (Ege 1997).

Türkiye genelinde kusurlu sürücülerin eğitim düzeylerine göre tasnifi yapıldığında; %37'ini ilköğretim, %15'sini ortaokul, %1'ini ilköğretim, %29'unu lise, %17'ini yüksekokul ve %1'ini ise eğitim seviyesi tespit edilemeyenler meydana getirdiği görülür. Aynı oranlar Jandarma Trafik Sorumluluk bölgesinde incelendiğinde; trafik kazalarına karışan kusurlu sürücülerin; %54'ünü ilköğretim, %11'ini ortaokul, %1'ini ilköğretim, %13'ünü lise, %4'ünü yüksekokul ve %17'ini de eğitim seviyesi tespit edilemeyenlerin meydana getirdiği görülür (Anonim, 2001).



Şekil 1: Türkiye Geneline Kusurlu Sürücülerin Eğitim Düzeylerine Göre Dağılımı

Kaza nedenlerinin doğru bir şekilde belirlenmesi çözüm yollarının da doğru olarak bulunabilmesini sağlayacaktır. Bulunacak çözümler ülkelerin toplumsal, kültürel ve sosyal durumlarına göre çeşitlilik arz etse de, genel bir değerlendirme yapıldığında bazı benzerlikler taşır.

Trafik kazalarının azaltılması konusunda alınabilecek bazı önlemler sıralanırsa;

- Hatalı ulaşım politikalarının sonucu olarak, taşımacılıkta taşıma türleri arasında oluşan dengesizliğin giderilmesi
- Yol kullanıcıları ve denetleyicileri ile eğitimcilerin eğitimlerinin daha detaylı ve bilimsel eğitim seviyesine çıkarılması,
- Yolların projelerine uygun inşaa edilmesi, trafik işaretlemelerin tam ve görünür halde olması ve bakım onarım sisteminin daha iyi seviyeye getirilmesi,
- Yasalara uygun, caydırıcı ancak, eğitici, öğretici ve ikna edici trafik denetimlerinin yapılması,
- Trafik kazaları sonrası meydana gelen ölüm oranlarının azaltılması için ise; ilk yardım ve acil tahliye hizmetlerinin yeterli seviyeye çıkarılması olarak yazılabilir.

Yukarıdaki veriler kazaların azaltılmasında trafik eğitiminin etken rolünü göstermektedir. İlkokul mezunu sürücülerin kaza yapma oranının diğer sürücülere göre daha fazla olduğu açıktır. Bu durum, başta sürücüler olmak üzere tüm yol kullanıcılarının eğitimlerine ağırlık verilmesi gerektiği sonucunu ortaya çıkarmaktadır.

3. Trafik Eğitimi

3.1. Yolu Kullananların Eğitimi

Kazalarda esas unsur olan olumsuz insan davranışlarının giderilmesi, dolayısıyla trafik güvenliğinin sağlanmasında en önemli konu eğitimidir. Ülkemizde kazaların % 99'unu oluşturan insan faktörünün kazalara etkisi Avrupa ülkelerinde %50 seviyesindedir. Bu açıdan bakıldığında sürücü, yaya ve yolcu olarak insan merkezli sorunun çözümlenmesinde eğitimin önemi daha da artmaktadır. Trafikte eğitim; sürücü eğitimi, yaya eğitimi, yolcu eğitimi, uygulatma ve denetimi yapan polis ve jandarmanın eğitimi gibi birçok kesimi kapsar. Yeterli düzeydeki bir trafik eğitimi, kazaların azalması yanında, yollarda sürekli ve hızlı bir trafik akışının sağlanabilmesi, dolayısıyla yolun kapasitesinde kullanılabilmesi bakımından da önemlidir.

3.1.1. Çocukların Eğitimi

İstatistiklerle vurgulandığı gibi özellikle şehiriçi kazalara daha çok çocuklar karışmaktadır. Ayrıca çocuklar geleceğin sürücüsü, trafiği denetleyeni, hatta trafik düzeni hakkında karar vereni olacaktır. Bu nedenle çocuklara verilecek doğru ve kalıcı bir trafik eğitiminin önemi büyüktür ve pek çok sorunu başlangıçta çözecektir. Trafik eğitiminin, uygulanabilirliği araştırıldığında, okul öncesi eğitimden yükseköğretime kadar uzanan eğitimdeki yetersizlikler sadece bilgilendirme kampanyaları ile yapılmaktadır. Ülkemiz de halen; Anaokullarında; trafik dersi ön bilgi olarak ve oyunlarla pratik yaptırılarak verilmektedir. İlköğretim okullarının 6 ve 8 nci sınıflarında haftada birer saat olmak üzere "Trafik ve İlk Yardım Eğitimi" isimli ders okutulmaya başlanmıştır. Orta öğretim okullarının 9, 10 ve 11'nci sınıflarında; "Trafik Bilgisi" ve "İlk Yardım" dersi seçmeli ders olarak okutulmaktadır.

Ülkemizde okul öncesinde pek az ailede trafik bilgisi verilmektedir. Bunun yanında, 2918 Sayılı Trafik Kanununun 125. Maddesi Milli Eğitim Bakanlığına ilk ve orta dereceli okullarda trafik eğitimi konusunda yükümlülük getirmiştir [9]. Buna karşın okullarda etkin ve kalıcı bir eğitim sağlanması için yapılması gereken çok iş vardır. Müfredat sürekli gözden geçirilerek görülen aksaklıklar giderilmeli ve okullarda eğitimi yapacak eleman, araç-gereç sağlanarak, uygulamalı bir eğitim yapılmaya çalışılmalıdır.

3.1.2. Sürücü Eğitimi

Sürücü eğitimi Milli Eğitim Bakanlığının denetiminde olmak üzere özel sürücü kurslarında verilmektedir, fakat ülkemizde sürücü kursu açacak kişilerde eğitim koşulu aranmamakta ve kurs açılmasında sınırlama bulunmamaktadır. Bu nedenle sürücü okullarında verilen eğitimin daha iyi seviyeye çıkarılabilmesi için batı ülkelerinde olduğu gibi sürücü kursu açacak kişide eğitim koşulu aranmalı, kurs açılmasında nüfusa orantılı olarak sınır konulmalıdır. Ülke genelinde yaygınlaşan bu okullardaki eğitim düzeyi ve sınavlar denetlenmelidir. Sürücü okullarından belge alanlarla almayanlar arasındaki farkı ortaya koyabilecek istatistiksel veriler toplanıp değerlendirilmelidir. Profesyonel sürücülerde ek nitelikler aranması ve ileri sürücülük eğitimi almaları zorunlu olmalıdır.

3.1.3. Yaygın Eğitim

Bu eğitimde hedef tüm vatandaşlar (çocuklar, sürücüler, yetişkinler) olmalı ve eğitim programları buna göre hazırlanmalıdır. Yaygın eğitimde en büyük yardımcı yazılı basın, TV ve radyodur. Trafiğe bir şekilde katılanlar için hazırlanacak broşür, kitap, afiş, film, TV programları, sempozyumlar, seminerler, konferanslar, sergiler ve basının desteği ile yurt çapında yapılacak uzun süreli ve etkin bir eğitimin parçaları olmalıdır. Bu eğitim kampanyalar halinde sürekli yapılmalıdır. Bu eğitimde resmi ve özel tüm kurumlar görev almalıdır. Özellikle vakıf ve dernekler gibi gönüllü sivil kuruluşların, katılımı sağlanmalıdır.

3.1.4. Mühendislik Eğitimi

Yerel Yönetimler ve Merkezi Yönetim birimlerinin karayolu ve trafik hizmetlerinde çalışan personelinin çoğunluğunun, bu konularda eğitim almadığı açıktır. Bu durum, güvenliğin ve verimin

düşmesine neden olmaktadır. Ülkemizde üniversitelerimizin İnşaat mühendisliği lisans eğitimi veren bölümlerinin bazılarında Karayolu ve Trafik Mühendisliği konularını içeren dersler verilmektedir. Karayolu inşaatı ile ilgili görevlerde inşaat mühendisleri çalışırken, trafik ile ilgili görevlerde inşaat mühendislerinin yanı sıra makine ve elektrik mühendislerinin de görev almaktadır. Bu mühendislerin bu görevlerde çalışabilmeleri için gördükleri bir tek dersin yeterli olması beklenemez. Bu nedenle eksiklerinin meslek içi eğitim kursları ile giderilmesi gereklidir. Bunun için de ilk göreve başlarken özellikle trafik mühendisliğinin ve trafik güvenliğinin temel konularında en az 6 ay süreli eğitim zorunlu olmalı ve daha sonra düzenli aralıklarla yeni gelişmeler için meslek içi kurslara devam etmelidirler. Bu eğitimi almayanlara imza yetkisi verilmemelidir.

3.1.5. Trafik Polisi ve Jandarma Eğitimi

Trafik eğitiminde diğer önemli bir unsur ise trafik denetçilerinin eğitimidir. Vatandaşla yüz yüze gelen, trafik suçu işleyenler hakkında suç veya ceza tutanağı düzenleme yetkisi bulunan trafik polisi ve jandarmanın eğitimi, devlet otoritesinin sağlanması, polis ve jandarmanın itibarını yitirmemesi, adaletsiz cezaların önlenmesi ve sonuçta polis ve jandarmanın halk ile ilişkilerinin geliştirilmesini sağlayacak bir şekilde geliştirilmelidir. Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı bünyesinde çalışan personelin farklı birimlerde görevlendirilmesi mümkün olduğundan, ilk defa trafik polisi olarak atananlar, en az 3 ay süreli bir temel eğitime tabi tutulmalıdır. Bu eğitimde uygulanacak müfredat programı, konunun uzmanı kişilerin yer alacağı heyetlerce düzenlenmeli ve bunun için hazırlanacak ders kitapları da aynı heyet tarafından incelenerek uygun görülmesi halinde basılmalıdır. Eğitimde özellikle trafik polisinin etkinliğini artıracak konuların üzerinde durulmalıdır. Ayrıca bu eğitimi almış olanlarda dâhil olmak üzere trafik konusunda hizmet veren tüm personele iki yılda bir kısa süreli meslek içi eğitimi verilerek başarı durumları sicil dosyalarına konulmalıdır. Başarılı elemanların bu görevlerinde sürekliliği sağlanmalıdır.

4. Sonuçlar ve Öneriler

Kazaların % 100 olarak önlenmesi mümkün değildir. Ulaşım sistemlerinin düzenli bir yönetim, denetim ve koordinasyon

Trafik Eğitiminin Trafik Kazaları Üzerindeki Etkisi

İNİNDE yapılmasıyla trafik kazalarında önemli ölçüde azalmalar olacaktır. Trafik düzensizliğini ortadan kaldırmak, trafik güvenliğini ve disiplinini sağlamak, karayolunda yürüyen ve araç süren insanları koruyucu bilgilere kavuşturmakla mümkündür. Bu durumda etkili bir eğitimle sağlanabilir. 2001 ölümle sonuçlanan trafik kazalarının nedenleri incelendiğinde; diğer sebeplerin yanında trafik bilinci ve eğitim eksikliğinin ilk sıraları aldığı, yapılan araştırmalar ve istatistikler sonucu ortaya çıkmaktadır. Eğitim eksikliği trafik kazalarını doğrudan etkileyen bir faktördür. Veriler son yıllarda sürücülerin eğitim düzeyinin artırılmasına yönelik çalışmaların, kazaları ve bilhassa ölümlü kazaları azaltması bu konudaki çalışmalara hız verilmesi tezini doğrulamaktadır. Bu nedenle trafik eğitimini; sürücülerin eğitimi ile birlikte, trafikte yer alan bireylerin tümünün eğitimi olarak ele almak gerekir.

Çocukların, anne ve baba üzerinde son derece etkili bir kontrol mekanizması olduğu dikkate alındığında trafik eğitiminin; küçük yaşta verilmesini önemli kılmaktadır. Okul öncesi eğitimler sırasında doğru ve etkin bir trafik eğitimi almış olan çocuk, o andan itibaren ebeveynlerini, sürücü, yolcu veya yaya olarak uyarmaya başlayacaktır. Okul öncesi eğitimin çok önemli olduğu gerçeğinden hareketle, trafik eğitimi bireyin aile çevresinde edindiği eğitimin yanı sıra, sistematik olarak ve bilimsel tekniklerle desteklenerek, örgün eğitim kapsamında çocuklara verilmelidir.

Yurt dışında yapılan çalışmalar, ülkemiz koşulları göz önüne alınarak, eğitim sistemimizle bütünleşmelidir. Bu amaçla;

- Trafik eğitiminin öncelikli safhaları günün şartlarına uygun olarak belirlenmeli ve sürücülerin yeniden eğitilmesi maksadıyla yaygın öğretim sistemi kurulmalı,
- Trafik eğitim parkları yaygınlaştırılmalı okutulan trafik ve ilk yardım derslerinin müfredatları zenginleştirilerek öğrenciler için daha çekici hale getirilmeli,
- Sürücü kurslarında verilen teorik bilgilerin geniş uygulamalarla desteklenmeli, direksiyon eğitimi ders saatleri artırılmalı, deneme süresi uygulamasına başlanmalı ve denetim çok iyi yapılmalı,
- Sürücü eğitiminde görev alacak eğitimcilerin taşıt dinamiği, trafik ve çevre koşullarına göre sürüş pratiği konularında etkin eğitim almaları sağlanmalıdır.

Eğitim, sonuçları uzun sürede alınabilen pahalı bir uğraştır. Bu nedenle, insan merkezli problemin temelini oluşturan eğitime yönelik çalışmalar, medyanın desteği de sağlanarak hükümet politikaları ile netleştirilmeli, eğitime; yolu kullananlarının bilinçli davranışlarını geliştirmek, bilgi, yetenek ve alışkanlık kazandırmak amacıyla erken yaşta başlamalı ve arzu edilen davranış modeli kazandırılana kadar uzun bir süreci kapsamalıdır.

KAYNAKLAR

Acar, İ.H., 1992. "Kentiçi Trafik Sorunlarının Hafifletilmesinde Güncel Yöntemler ve İstanbul'un Durumu" 2. *Kentiçi Ulaşım Kongresi*, Aralık, s.468-480, İstanbul.

Pampal, S.,1998. Ülkemizde Trafik ve Trafik kazaları, Gazi Üniversitesi Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı Aylık Bülteni, Yaz özel sayısı Ağustos, 1-3, Ankara.

Anonim, (2000). Karayolları İstatistik Yıllığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Ankara, 2000.

Anonim, (2001). Trafik yıllığı. T.C. Emniyet Genel Müdürlüğü, Ankara, Haziran 2001.

Anonim, (2001). Karayolları Trafik Kaza İstatistikleri, DİE, Ankara, 2001.

Ege, R.,1997. "Türkiye'nin trafik sorunu" 2. *Uluslararası Trafik Sorunları ve Trafik Kazaları Kongresi*, 4(8), s.52-59, Ankara, 1977.

Evren, G.,1999. "Türkiye Ulaştırma Politikalarına Eleştirel Bir Bakış" II. *Ulaşım ve Trafik Kongresi*, 29 Eylül - 2 Ekim, s.3-14, Ankara, 1999.

Jadaan, K.S., and Bener, A., 1993. Pedestrian accidents in rich developing countries. *Journal of Traffic Medicine*, 21, s.157-163.

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve Yönetmeliği.