

TÜRKİYE VE ALMANYA'DA VERİLEN TRAFİK GÜVENLİĞİ EĞİTİMLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI

DERLEME MAKALESİ

Abdullah SÜSLÜ¹

¹ Genel Müdür, MEB, Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü, a_suslu@msn.com, ORCID: 0000-0001-9870-234X.

Geliş Tarihi: 03.02.2021 Kabul Tarihi: 24.05.2021 DOI: 10.37669/milliegitim.874002

Öz: Trafik kazalarının önlenmesi ve trafikte sürücü ve yayaların davranışlarının düzenlenmesi için gerekli olan en önemli faktör eğitimidir. Eğitim, yaşamın her alanında olduğu gibi trafik kazalarının önlenmesi ve bireylerde trafik kültürünün oluşmasında son derece etkilidir. Ülkeler giderek büyüyen trafik sorununa ancak sistemli bir eğitim programıyla önlem alabilir. Trafikte nasıl davranacağını bilen, bilinçli ve dikkatli bireyler eğitim sayesinde yetişir. Bu çalışmada Türkiye ve Almanya'da trafik güvenliği eğitimleri alanyazın ışığında karşılaştırılmalı olarak incelenmiştir. Trafik güvenliğinin sağlanmasında insan faktörünün önemi sebebiyle okullarda verilen trafik güvenliği eğitimleri bilimsel çalışmalarla desteklenmiştir. Birçok ülke gibi Türkiye'nin ve Almanya'nın ortak düşünce ve ilkeye sahip olduğu araştırmadan elde edilen bulgular arasındadır. Ayrıca her iki ülke, trafik kazalarının önlenmesi için gerekli tedbirleri alma ve uygulamaya koyma konusunda benzer özelliklere sahiptir. Bununla birlikte çalışma kapsamında bir takım öneriler sunulmuştur. Söz konusu öneriler trafik güvenliği eğitiminin nasıl olması gerektiği, bu konuda başarılı programlar geliştiren ülkelerin kullandığı yöntemlerin incelenmesi şeklinde verilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Trafik, Trafik Güvenliği Eğitimi, Trafik Güvenliği.

COMPARISON OF TURKEY AND GERMANY IN TERMS OF TRAFFIC SAFETY

Abstract:

Education is the most important factor necessary to prevent traffic accidents and regulate the behavior of drivers and pedestrians in traffic. Education, as in all areas of life, is extremely effective in preventing traffic accidents and creating a traffic culture in individuals. Countries can only take measures against the growing traffic problem with a systematic training program. Conscious and attentive individuals who know how to behave in traffic are trained thanks to education. In this study, traffic safety trainings in Turkey and Germany were examined comparatively in the light of the literature. Due to the importance of the human factor in ensuring traffic safety, traffic safety trainings in schools have been supported by scientific studies. It is among the findings obtained from the research that Turkey and Germany, like many countries, have a common thought and principle. In addition, both countries have similar characteristics in taking and implementing the necessary measures to prevent traffic accidents. However, a number of recommendations have been made within the scope of the study. These suggestions are given in the form of examining how traffic safety education should be and the methods used by countries that have developed successful programs in this regard.

Keywords: Traffic, Traffic Safety Education, Traffic Safety.

Giriş

Ulaşım; ülkelerin ekonomik, sosyal ve kültürel ilerlemesini sağlayan en önemli faktörlerden biridir. Dünyada yaşanan gelişmeler, daha güvenli bir ulaşımın gerekliliğini ortaya koymaktadır. Güvenliğin sağlanması için ise trafiğin en önemli unsuru olan insan faktörünün eğitimi gerekmektedir. İnsanların trafikteki davranışlarını belirlemek ve kurallara uymalarını sağlamak, ancak sistemli bir eğitimle mümkündür.

İnsanlar; trafikte yaya, yolcu ve sürücü olmak üzere çeşitli rollerde bulunur. Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan, trafik kazalarından sonra düzenlenen tespit tutanakları sonucunda yayımlanan Trafik İstatistik Yıllıkları, trafik kazalarının büyük çoğunluğunun insanların hata, kusur ve dikkatsizlikleri sebebiyle meydana geldiğini ortaya çıkarmıştır. Trafik kaza sayılarının düşürülerek kurallara uyulan bir trafik ortamı oluşturulması, ancak bireylere yol ve trafik güvenliği hakkında eğitim verilmesi ile mümkündür (İnal, 2014).

Dünya Sağlık Örgütü'nün 2018 yılında yayımlanan raporuna göre, 2016 yılında kara yolu trafiğinden hayatını kaybedenlerin sayısı artmaya devam ederek 1,35 milyona ulaşmıştır. Bununla birlikte, dünya nüfusunun büyüklüğüne göre ölüm oranları son yıllarda istikrar kazanmıştır (WHO, 2018). Gelişmekte olan ülkeler arasında yer alan Türkiye'de, trafikte kayıtlı bulunan araç sayısı her geçen gün artış göstermekte, trafik güvenliği bir sorun olmakla birlikte giderek büyümektedir (Selvi ve Bıçak, 2013). Türkiye'de hatalı sürücülerin; %37'sinin ilköğretim mezunu, %15'inin ortaokul mezunu, %1'inin ilköğretim mezunu, %29'unun lise mezunu, %17'sinin yüksekokul mezunu olduğu, %1'inin ise eğitim durumu belirlenemeyenler olduğu bilinmektedir. Veriler incelendiğinde, ilköğretim mezunu sürücülerin diğer sürücülere oranla kaza yapma riskinin daha çok olduğu görülmektedir. Bu durum, tüm yaya ve sürücülere trafik güvenliği eğitimi verilmesi gerektiği sonucunu ortaya koymaktadır (Gökdağ ve Atalay, 2015).

Trafik güvenliği eğitiminin nihai amacı, yaya ve sürücülere trafikte yaşayabilecekleri sorunları yönetme becerisi kazandırmak ve böylece güvenli hareketliliklerini kolaylaştırmaktır (OECD, 2004). İnsan faktörü açısından tüm sürücü ve yayaların eğitimi, ülke çapında üzerinde durulması gereken asıl görevlerden biridir (Tekeş, 2020). Yaya ve sürücülerin en başında insan faktörü olduğu düşünüldüğünde, eğitimin gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

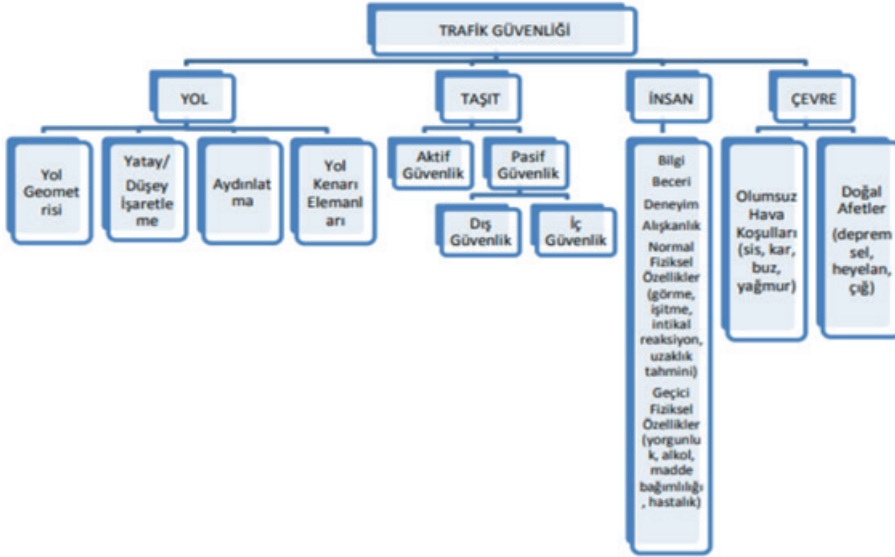
Bu çalışmanın amacı; Türkiye'de ve Almanya'da trafik güvenliği eğitiminin temel sorunlarının belirlenerek yaya ve sürücülerin trafikte bilinçli olarak yer almasına katkıda bulunmaktır. Türkiye ve Almanya'da trafik güvenliği eğitimleri karşılaştırılarak trafik güvenliği eğitiminin daha etkili olarak verilmesi için ilgili alanyazın ışığında bilimsel öneriler sunulması, çalışmanın önemini de ortaya koymaktadır.

Trafik Güvenliği

Trafik; yayaların, hayvanların ve araçların kara yolundaki davranışlarıdır. Öte yandan trafik, motorlu ve motorsuz taşıtlarla insanlar ve hayvanlar arasındaki var olan iletişimidir. Söz konusu iletişim karada, havada ve denizde belli yol durumlarında ortaya çıkmaktadır (MEB, 2018). Güvenlik ise genel bir ifadeyle kişinin ya da bir şeyin kaza, zarar, suç gibi sakıncalı durumlardan uzak olmasıdır (Kartal, 2007; Akt: Şimşek vd., 2009).

Kara yolu trafik güvenliği; trafiği oluşturan araç, yol, yaya, sürücü ve bunların yer aldığı fiziksel ve sosyal çevre arasındaki ilişkinin birlikte düşünülmesini, risk teşkil eden konuların düzeltilmesini kapsamaktadır. Türkiye'de yük ve yolcu taşımacılığının yaklaşık % 90'ının kara yolları vasıtasıyla gerçekleştirilmesi ve yeni araçların trafiğe hızla katılması, trafik kazası riskinin yüksek seviyelerde seyretmesine neden olmaktadır ve kara yolu trafik güvenliğini daha önemli hale getirmektedir (Kavıracı, 2018). Araç kullanımında ortaya çıkan bu artış, beraberinde birden fazla sorunu da doğurmuştur. Bunlardan en önemlisi şüphesiz kara yolu trafik güvenliğidir. Her yıl ülkemizdeki kara yollarında çok fazla trafik kazası oluşmakta ve bu kazalarda birçok insan hayatını kaybetmektedir (Selvi ve Bıçak, 2013).

Trafik güvenliği; yol, taşıt çevre ve insanın iletişimi sonucu oluşabilecek olası sorunları ve bu sorunlara ait çözümlerini içeren çok yönlü bir konudur (Ekici, 2014). Söz konusu trafik güvenliği unsurları Şekil 1.’de açıklanmaktadır.



Şekil 1. Trafik Güvenliğini Etkileyen Faktörler (Kaynak: Ekici, 2014).

Şekil 1.’de belirtildiği gibi, insan faktörünün birçok açıdan diğer faktörlerden trafik güvenliğinde daha fazla öneme sahip olduğu görülmektedir.

Bireyler, yaşamın her evresinde eğitilmektedir. Bu bağlamda trafik eğitimi, okul dönemlerinde bireylere kalıcı bir eğitimle verilmektedir. Seviyelerine uygun trafik eğitim programlarıyla insanların bilgi ve becerileri belli bir düzeye getirilebilir (Tütüncü, 2001). Trafikte insan faktörü, gün geçtikçe öneminin daha çok farkına varılan, trafik güvenliği için kritik bir konudur. Tüm dünyada yapılan uygulamalar, yol ve araç sistemleri mükemmel olsa bile güvenli bir trafik sistemi için tek başına yeterli olmamaktadır (Tekeş, 2020).

Türkiye’de Trafik Güvenliği

Türkiye’de trafik kazalarının başlıca sebeplerinden biri sürücü-yaya-yolcu olarak sistemde yer alan bireylerin davranışlarıdır. Trafikte oluşabilecek sorunlar hakkında bilgisiz olmak, trafik eğitimi hakkında yanlışlar, güvenli trafik bilincinin oluşması konusunda karşılaşılan sorunlar, kişilerin yaşı, beden yapısı, görme, işitme ve ruhsal durumlar, yolu kullananların özellikleri olarak sıralanabilir (Ekici, 2014).

Trafik kazalarındaki insan faktörü boyutu; sürücülerini, yolcularını, yayaları ve trafik polislerini kapsamaktadır. Ancak bunlar arasında en önemli pay sürücülere aittir (Güngör ve Çilingiroğlu, 2001). Türkiye’de yapılan farklı çalışmalara göre sürücü, yaya ve yolcu davranışları kazaların meydana gelmesinde % 95 - % 98 oranında aktif bir faktördür. Trafik kazalarındaki dört temel unsurun (insan, taşıt, çevre ve yol) bir kaçında meydana gelen bir sorunun önlenmesi durumunda kaza oluşumu engellenebilir (Gökdağ ve Atalay, 2015).

Türkiye’de Trafik Güvenliği Eğitimi

Birçok ülkede, trafik güvenliğinin tam olarak bireylere kavratılabilmek amacıyla erken çocuklukta trafik bilinci oluşumu hakkında trafik güvenliği eğitimi verilmektedir. Araştırmacılar, eğitim ile kaza arasındaki etkileşime dikkat çekip eğitimin önemli olduğuna odaklanmaktadır (Payam, 2018). Eğitim, yetiştirme ve bilgilendirme, kapsamlı bir kara yolu trafik ve yol güvenliği politikası, trafik güvenliği kültürünün vazgeçilmez unsurlarıdır. Bu unsurlar mevzuat, altyapı, onay, denetleme ve araç mühendisliği gibi uygulama ve önlemlerin etkili ve verimli olabilmesi için de bir ön koşuldur. Trafik ve yol güvenliği eğitimi, okul öncesinden başlamak suretiyle yol kullanıcısı olarak (sürücü, yolcu, yaya, bisikletli, engelli, motosikletli) yaşam boyu sürdürülebilir bir biçimde sağlanmalıdır (Kalkınma Bakanlığı, 2018).

1996’da ilköğretim okullarının 4. sınıflarında zorunlu olarak verilmeye başlanan “İlköğretim Çevre, Sağlık, Trafik, Okuma” dersi öğretim programı, 2006 yılında güncellenerek “Trafik ve İlk Yardım” dersi olarak uygulanmaya başlanmıştır. 2012-2013 eğitim-öğretim yılından itibaren trafik konuları ilkokul 4. sınıflarda “Trafik Güvenliği” dersi adı altında zorunlu ders olarak verilmekte, ilkokulların 1. 2. ve 3. sınıflarında ise Hayat Bilgisi dersi içerisinde işlenmektedir (MEB, 2018).

Trafik güvenliği eğitimi, bireylerde oluşturulmak istenen bilgi, beceri ve davranışlar, trafik kazalarını ve bu kazalar sonucu oluşan maddi ve manevi kayıpları azaltmaktadır. Bundan dolayı halk sağlığına yönelik önemli olan trafik eğitiminin okul öncesi dönemden itibaren, hatta çok erken yaşta başlamasının önemi daha iyi anlaşılmaktadır (Şimşek vd., 2009).

Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığının 29.01.1992 tarihli ve 131 sayılı Kurul Kararı ile Trafik Bilgisi dersi seçmeli ders olarak yer almaktayken, 2007 - 2008 öğretim yılından başlayarak 11. sınıflarda Trafik ve İlk Yardım dersi olarak haftada bir saat zorunlu ders olmuştur. Daha sonra 04.11.2011 tarihli ve 160 sayılı Karar ile Trafik ve İlk Yardım dersi olarak 12. sınıfta haftada bir saat zorunlu ders olarak okutulmaya başlanmıştır. En son 30.05.2017 tarihli ve 53 sayılı Karar ile Trafik ve İlk Yardım dersinin adı Sağlık Bilgisi ve Trafik Kültürü olarak değiştirilmiştir ve 2017-2018 öğretim yılından itibaren 9. sınıflarında zorunlu ders olarak okutulmaya başlanmıştır (MEB, 2018).

Trafik Güvenliği Dersi Öğretim Programı’nın içeriği; dünyada ve Türkiye’de trafik eğitimi hakkındaki çalışmalar, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin “trafik eğitimi

öğretim programları” ile örgün ve yaygın eğitimdeki yaşanan olaylardan yola çıkarak oluşturulmuştur. Öğretim programı; genel amaçlar, kavramlar, beceriler ve değerler ile ünite ve kazanım bağlamında meydana getirilmiştir (MEB, 2018).

Almanya’da Trafik Güvenliği

1972 yılında Almanya Eğitim ve Kültür İşleri Bakanı’nın aldığı ilk kararda federal eyaletler, trafik eğitiminin müfredata dahil edileceğini kabul etmiştir. Trafik eğitimi, başlangıçta yalnızca güvenlik eğitimi içermektedir. Trafik eğitimi, trafik kuralları ve yol işaretleri öğrenmeyle sınırlıydı. 1994 yılında, eğitim bakanlarının tavsiyesi ile sosyal, sağlık ve çevre eğitimi trafik eğitimine dahil edilmiştir (Deutscher Bundestag, 2007).

Almanya Federal Hükümeti ulaşım politikasının amacı, tüm vatandaşları için güvenli ve emniyetli hareketliliği kolaylaştırmak, aynı zamanda bu hareketliliği çevre dostu hale getirmek ve iklim değişikliğinin etkisini azaltmaktır. Bu amaçla oluşturulan yol güvenliği programı şöyledir:

- Yol güvenliğini sürekli olarak artırmak;
- Çevresel olarak kabul edilebilir ve sürdürülebilir hareketliliği kolaylaştırmak;
- Hareket gücünü çeken kişilerin kamusal alanda güvenli ve mümkün olduğunca az engelle hareket etmelerine yardımcı olmak;
- Otomotiv ve yol güvenliği sektörlerinde Alman endüstrisinin teknolojik yeniliklerine olumlu destek vermek ve Alman otomotiv sektörünün rekabet gücünü artırmak için çerçeve oluşturmak (Federal Minister of Transport, Building and Urban development, 2011).

Avrupa Birliği’nin en kalabalık ülkesi olan Almanya, önceki iki yılda görülen iyi performansın ardından, 2014 yılında %1’in biraz üzerinde küçük bir artışla 3377 kara yolu ölümüne tanık olmuştur. Daha ılıman geçen kışlar ve ekonomik duruma bağlı olarak artan trafik hacmi, dikkate alınması gereken faktörlerdir. Beş yıl boyunca, Almanya’nın kara yolu güvenliği stratejisi, kırsal yollarda motosikletçiler ve araba yolcuları için güvenliğe ve kentsel alanlardaki yayalar ve bisikletliler gibi savunmasız kullanıcıları korumaya yönelik önlemlere odaklanacaktır (OECD/ITF, 2016).

Almanya’da mevcut kara yolu ağı, çoğu büyükşehirde belirli zamanlarda sınırlarına ulaşmış bulunmaktadır. Bununla birlikte yol ağı kapasitesinin bitmiş durumda olduğu görülmektedir (Aberle, 2005; Akt: Baumler ve Kotzab,2020). Kara yolları trafiğinde güven prensibine dayalı kuralların geçerli olduğu düşünüldüğünde, trafiğe kayıtlı araç sayısı 50 milyonun üzerinde bulunan ülkede bilimsel kuralların ve tanınmaların olmasına ihtiyaç duyulmaktadır (Keller, 2018).

Almanya’nın nüfusu ve araç sayısı dikkate alındığında; trafik kazalarını önlemek amacıyla yaya ve sürücülerin eğitime önem vermesinin kaçınılmaz olduğu görülmek-

tedir. Okullarda, erken yaşlardan başlayarak verilen trafik güvenliği eğitimi, yol güvenliğini sağlayan en önemli faktörlerden biridir. Ayrıca çocuklarda trafik bilinci ve trafik kültürü gibi özelliklerin oluşmasında trafik güvenliği eğitiminin büyük ölçüde katkı sunacağı söylenebilir.

Almanya’da Trafik Güvenliği Eğitimi

Kazaların ve ölümlerin sayısındaki düşüş, kara yolu güvenliğinin tüm alanlarında meydana gelen çeşitli değişikliklerden kaynaklanmaktadır. Bunlar; trafik güvenliği ile ilgili davranış, eğitim ile altyapı ve araç güvenliğidir. Yol güvenliğindeki gelişmeler, son 10 yılda alınan çeşitli önlemler ve uygulamaya konulan düzenlemelerden kaynaklanmaktadır. Bazı önemli noktalar aşağıdaki gibidir:

- Okullarda kara yolu güvenliği eğitimi,
- Acemi sürücüler için eşlik eden sürüş programı ve alkol yasağı,
- Yol güvenliği denetimleri,
- Kaza siyah noktalarının tedavisi,
- Pasif ve aktif araç güvenliğinde iyileştirmeler,
- Özel yol güvenliği alanlarını belirlemek ve çözümler bulmak, yol kenarındaki ağaçları korumak ve ciddi motosiklet kazalarını önlemek için korkuluklara alt koruma eklemek (OECD/ITF, 2016).

Avrupa Birliği (AB) ülkelerinde, trafik bilincinin erken çocukluk döneminde oluşması için ilköğretim seviyesinde ve okul öncesi dönemde ulusal eğitim programlarına dersler eklenmiştir (Payam, 2018). Trafik güvenliği eğitimi, yaşam boyu sürecek bir öğrenme sürecidir. Çocuklar için eğitim, farklı gelişim aşamalarında başlatılan belirli kara yolu güvenliği eğitim programlarını içerir. Trafik sisteminin temel unsurlarını ve trafik davranışını örtük olarak anlamak, eğitime yönelik becerilere ve kurallara dayalı yaklaşımın temelini oluşturur (OECD, 2004).

Trafik güvenliği eğitimi, Almanya’da 1972’den bu yana okullarda mecburi bir derstir. Almanya’da trafik güvenliği eğitimi, sadece trafik güvenliği sorunu değil; çevre, sağlık ve sosyal eğitim gibi daha büyük ölçüde düşünülmektedir. Bu kapsamda, “Hareketlilik Eğitimi” kavramı gündeme getirilmiştir (Payam, 2018).

1969 yılından bu güne kadar, Almanya’da her sınıf bireye yönelik sürdürülen yaygın ve olumlu bir trafik eğitimi faaliyeti, 1980 yılından itibaren ilköğretim okullarında zorunlu trafik dersi olarak okutulmakla beraber, 3. ve 4. sınıfta test yapılarak bisiklet sürücü sertifikası da verilmektedir. Ayrıca, aile fertleri de trafik konusunda yeterli bilgiye sahiptir (Dindar, 2009).

Almanya, trafik güvenliği eğitiminde Trafik Güvenlik Konseyi ile koordinasyonu sağlanmaktadır (European Commission, 2005). Almanya’da okul öncesinde trafik gü-

venliği_ eğitimi mecburi olmayıp resmi öğretim programı da yoktur. 6-7 yaş grubu öğrenciler için hem trafik güvenliği eğitimi zorunludur hem de trafik güvenliği eğitiminin resmi öğretim programı bulunmaktadır. 6-7 yaş grubu öğrenciler için eğitimsel ilkeler dikkate alınarak 1972 yılında trafik güvenliği eğitimi kılavuzu oluşturulmuştur. Bununla birlikte trafik güvenliği eğitimi diğer derslerle bütünleştirilmiş ve yılda ortalama zorunlu 20 saat trafik güvenliği eğitimi dersi verilmektedir (Payam, 2012).

Trafik eğitiminde ders saatleri, derslerin işleniş tarzları, derslerin içeriği gibi konularda ülkeler arasında belirgin farklılıklar olmasına rağmen ülkeler trafik kazalarını önemli bir sorun olarak görmekte ve eğitimin trafik kazalarının önlenmesinde önemli bir çözüm yolu olduğunu kabul etmektedir (Özdemir, 2010). Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan Rose 25 projesi final raporuna göre Almanya'da zorunlu trafik güvenliği eğitimi ders saati Tablo 1'de verilmiştir.

Tablo 1. Almanya'da Zorunlu Trafik Güvenliği Eğitimi Ders Saati

Yaş aralığı	Yıllık ders saati
6-7, 9-10, 11-12, 14-15	20 saat
7-9, 10-11, 12-14, 15-16	10 saat

(Avrupa Komisyonu, Rose 25, Final Raporu)

Tablo 1 incelendiğinde, Almanya'da bireyler 6 yaşında trafik eğitimi almaya başlamaktadır. Ayrıca verilen trafik eğitiminin, yıllık ders saati süresi bakımından gereken bilgi ve becerileri kazandırmada yeterli düzeyde olduğu söylenebilir.

Almanya'da polisler, çocukların trafik eğitimi alması konusunda önemli bir görev üstlenmektedir. Çocuk trafik parklarında polisler tarafından öğrencilere tüm trafik eğitimleri uygulamalı olarak verilmektedir. 8-14 yaş aralığındaki çocuklar için yaz aylarında öğretmenlerin ve velilerin gözetiminde 7 günlük süre zarfında trafik güvenliği eğitim kampları yapılmaktadır (European Commission, 2005).

Almanya'da, bazı üniversitelerde trafik güvenliği eğitimi dersi bulunmakta ve Bavaria şehrinde meslek liselerinde öğretmenler trafik güvenliği eğitimi konusunda mesleki eğitim almaktadır. Trafik güvenliği eğitiminde hizmet içi eğitim bağlamında öğretmenler için daha iyi bir durum söz konusudur (Payam, 2012).

Türkiye ve Almanya'da Trafik Güvenliği Eğitimlerinin Karşılaştırılması

Hızla değişen ve gelişen teknolojiye ayak uydurabilmek, gelişmiş ülkelerin refah düzeyine ulaşabilmek için yapılması gereken faktörlerden biri yeterli bir eğitim almaktır. Trafikte temel unsurun insan olduğu düşünüldüğünde, trafik güvenliğinin sağlanmasında ve düzenli bir trafik ortamının oluşmasında trafik güvenliği eğitiminin önemi ortaya çıkmaktadır.

Dünyada meydana gelen trafik kazalarında kusur oranlarında en büyük etken insan boyutudur. İnsan boyutunun ön plana çıkması ise eğitimin önemini göstermektedir. Trafik eğitiminin, trafik kazalarının önlenmesinde daha kalıcı çözümler ürettiği bilimsel çalışmalarla da ortaya konulmuştur (Özdemir, 2010).

İnsan hayatının merkezinde yer alan trafik, bir yaşam belirtisi olduğu kadar insan hayatını tehdit eden küresel bir sorundur. Dünya sağlık örgütü tarafından halk sağlığı sorunu olarak tanımlanan trafik kazaları dünyada her yıl 1 milyon 350 bin kişinin hayatını kaybetmesine, yaklaşık 78 milyon insanın da yaralanmasına sebep olmaktadır. Trafik kazaları dünya genelinde ölüm sebepleri arasında 8. sırada, 5-29 yaş aralığındaki ölüm sebepleri arasında 1. sırada yer almaktadır (EGM, 2021).

2010 ile 2020 yılları arasında trafik kazalarına neden olan etkenler incelendiğinde ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının meydana gelmesinde; sürücü % 89,2, yaya % 8,8, yolcu % 0,6, karayolu %0,7 ve araç kusur payı % 0,7 olarak tespit edilmiştir. Bir başka ifadeyle son 10 yılda meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının % 98,6'sı insan kusurundan kaynaklanmaktadır (EGM, 2021).

Dünya Sağlık Örgütü (WHO) tarafından 2018 yılında yayımlanan rapora göre Türkiye ve Almanya için yayaların ve bisikletçilerin güvenliğine yönelik standartlar belirlenmiştir. Bununla birlikte her ülke yüksek riskli bölgelerin güvenliği için gerekli yatırımlar yapmaktadır. Tablo 2'de her iki ülkeye ait nüfus ve trafik kazalarında ölüm oranları verilmiştir.

Tablo 2. 2017- 2018-2019-2020 Verilerine Göre Almanya ve Türkiye'de Kaza Sayıları

Ülke	Yıl	Toplam kaza sayısı	Yaralanmalı kaza sayısı	Maddi hasarlı kaza sayısı	Ölü sayısı
Almanya	2017	2 643 098	302 656	2 340 442	3180
	2018	2 636 468	308 721	2 327 747	3275
	2019	2 685 661	300 143	2 385 518	3046
	2020	2 245 078	264 423	1 982 655	2719
Türkiye	2017	1 202 716	182 669	1 020 047	7427
	2018	1 229 364	186 532	1 042 832	6675
	2019	1 168 144	174 896	993 248	5473
	2020	306 559	125 837	179 093	1883

Tablo 2 incelendiğinde, Almanya ve Türkiye'ye ait bazı sayısal değerler verilmiştir. Buna göre Almanya'nın son yaralanmalı kaza sayısı ve ölü sayısı azalırken, toplam

kaza sayısı maddi hasarlı kaza sayıları değişkenlik göstermektedir. Türkiye'de ise yaralanmalı kaza sayısı, maddi hasarlı kaza sayısı ve ölü sayısı azalırken, toplam kaza sayısı değişkenlik göstermektedir. Her iki ülkenin ortak özelliği yaralanmalı kaza sayılarının ve ölü sayılarının yıllara göre azalma göstermesidir.

Türkiye'de sistematik trafik güvenliği çalışmalarına 1953 yılında yürürlüğe giren 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile başlanmış 1983 yılında kabul edilen 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile devam edilmiştir. Zamanla taşımacılık mevzuatı düzenlenmiş ve diğer alt düzenleyici işlemler ile trafik mevzuatının içeriği zenginleştirilmiştir (EGM, 2021).

Türkiye'de 2019 yılında gerçekleşen 174.896 yaralanmalı trafik kazasında 5473 kişi hayatını kaybetmiştir. Bir başka ifadeyle günde ortalama 479, saatte 20, 3 dakikada ise yaklaşık olarak 1 kaza meydana gelmiştir. Can kaybı, yaralanma ve kazaların ülke ekonomisine maliyeti yaklaşık olarak 64.2 milyar TL olup Gayri Safi Yurtiçi Hasılanın %1.5'ini oluşturmaktadır (EGM, 2021).

2018 yılında AB ülkelerinde 100 bin kişiye düşen can kaybı ortalama 4,9, Türkiye'de 6,6 iken Almanya'da 3,9 olarak gerçekleşmiştir (EGM, 2021). Trafik kazalarının gerçekleşme oranı gelişmiş ülkelerde her geçen gün azalırken, gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkelerde ise hala yüksek oranlardadır.

Sonuç ve Tartışma

Gelişmekte olan ülkelerin kara yolu güvenliği kayıtlarına göre, trafik kazaları ölümlerin başlıca nedenlerinden biridir. Çocukların karıştığı kazalar ise toplam kazaların en yüksek yüzdesine sahiptir. Yetersiz trafik güvenliği eğitimi söz konusu durumun en önemli nedenleri arasında gösterilebilir (Abbas, 1996). Trafik güvenliği eğitim programının verimliliğinin artması amacıyla birden fazla yaklaşım ortaya atılmıştır. Söz konusu bu yaklaşımlarda farklılık olsa dahi hepsinin ortak özellikleri bulunmaktadır. Bunlardan en önemlisi çocukların yaş, gelişim özellikleri, ilgi ve ihtiyaçlarına uygun olarak hazırlanmasıdır (Payam, 2010).

Dünyanın hemen her ülkesinde çocuklar için kara yolu güvenliği eğitimi, ulusal trafik güvenliği politikasının önemli bir parçasıdır. Ancak, ülkeler arasında kara yolu güvenliği eğitiminin organizasyonunda bazı farklılıklar vardır (Dragutinovic ve Twisk, 2006).

İlgili alanyazın çerçevesinde, Türkiye ve Almanya'da trafik güvenliği eğitiminin ortak amacı özetlenecek olursa, trafik kurallarını bilmeyen ve uygulamanın önemini kavratmak, sorumlu yaya ve sürücü olmanın gerektirdiği becerilere sahip olmak ve trafik güvenliği eğitiminde öğrenilen bilgileri davranışa dönüştürebilmektir. Söz konusu elde edilen bulgular, iki ülke arasında yapılan karşılaştırma sonucunda elde edilen olumlu özellikler arasında yer almaktadır. Birçok ülke gibi Türkiye'nin ve Almanya'nın da bu ortak düşünce ve ilkeye sahip olduğu söylenebilir. Bununla birlikte

her iki ülke, trafik kazalarının önlenmesi için gerekli tedbirleri alma ve uygulamaya koyma konusunda benzerlikler göstermektedir.

Öneriler

Bu araştırma kapsamında ulaşılan sonuçlardan yola çıkarak yapılan öneriler şu şekilde sıralanmıştır:

- Trafik güvenliği eğitimi dersinde öğrenciler trafik eğitim parklarına götürülerek öğrencilerin gerçek yaşam koşullarında trafik içerisinde gösterecekleri davranışlar gözlemlenebilir ve öğrencilere dersler uygulamalı olarak verilebilir.
- Trafik güvenliği eğitiminin nasıl olması gerektiği konusunda paydaşların birlikte yer aldığı örneklerde araştırmalar yapılabilir.
- Trafik güvenliği eğitimi açısından başarılı programlar geliştiren ülkelerin kullandığı yöntemler yeniden yapılandırılarak düzenlenebilir.
- Trafik güvenliği eğitimi ders kitabının içeriği zenginleştirilebilir.
- Okullarda trafik güvenliği dersi verecek eğitimcilere yönelik trafik güvenliği alanında hizmet içi eğitimler verilerek bu eğitimlerin sürekliliği sağlanabilir.
- Trafik güvenliği dersi okul öncesi, ilkokul, ortaokul ve ortaöğretimin bütün sınıflarında zorunlu hale getirilebilir.
- Üniversitelerin ulaştırma ve trafik hizmetleri programlarından mezun olan öğrencilerin okullarda ve sürücü kurslarında trafik güvenliği dersi vermesi için yasal düzenlemeler yapılabilir.
- Eğitim programlarında bisiklet kullanımı eğitimine yer verilerek eğitimlere erken yaşlarda başlanabilir.
- Okul servis araç şoförlerinin trafik ve ilk yardım ile trafik adabı konularında eğitime alınması zorunlu hale getirilebilir.
- Yükseköğretim programlarının tamamında öğrencilere trafik ve ilk yardım ile trafik adabı konularında eğitim verilebilir.
- Yükseköğretime geçiş sınavında trafik güvenliği ders müfredatından sorulan soruların sayısı artırılabilir.
- Belediyelerle iş birliği yapılarak çocuk trafik eğitim parkları yaygınlaştırılabilir.
- Okullarda trafik güvenliği konulu yarışma, karikatür, resim, slogan vb. yarışmalar düzenlenebilir.
- Basın, radyo ve televizyonlarda sürücü ve yayalara yönelik düzenlenen trafik programları yapılabilir.

Türkiye ve Almanya'da Verilen Trafik Güvenliği Eğitimlerinin Karşılaştırılması

- Sürücülerin ve yayaların bilgilendirilmesi için el kitapçığı, el ilanı, broşür vb. hazırlanabilir.
- Sosyal sorumluluk projesi yapılarak okullarda trafik eğitimi ile ilgili etkinliklerde velilerin de yer alması sağlanabilir.

Kaynakça

- ABBAS, K., Mabrouk, I. ve El-Araby, K. (1996). School Children as Pedestrians in Cairo: Proxies For Improving Road Safety, *Journal of Transportation Engineering*, 122(4), 291-299.
- DEUTSCHER BUNDESTAG (2007). *Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr*, <https://www.bundestag.de/resource/blob/407060/083c04d59a127fb41145f55107aa9e45/WD-7-128-07-pdf-data.pdf>. (Erişim Tarihi: 30.10.2020).
- DİNDAR, R. (2009). Örgün eğitim sistemi içinde trafik eğitiminde oyunla öğretimin önemi, İstanbul: Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- DRAGUTİNOVIĆ, N. ve Twisk, D. (2006). *The effectiveness of road safety education. A literature review*, The Netherlands: SWOV Institute for Road Safety Research.
- EMNİYET GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (2021). Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı.
- EMNİYET GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (2021). Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi.
- EKİCİ, A. (2014). *Trafik güvenliği kampanya modeli ve uygulaması*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Ankara: Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- FEDERAL MİNİSTER of Transport, Building and Urban development. (2011). *Road safety programme 2011*. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/20151210_2_germany_road-safety-programme-2011.pdf. (Erişim Tarihi: 25.10.2020).
- GÖKDAĞ, M. ve Atalay, A. (2015). Trafik eğitiminin trafik kazaları üzerindeki etkisi, *EÜFBED - Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 8-2, 272-283.
- GÜNGÖR, N. D. ve Çilingiroğlu, N. D. (2001). Trafik kazalarının nedenleri. *Toplum Hekimliği Bülteni*. Ankara: Hacettepe Üniversitesi, 3-4.
- İNAL, K. (2014). Sürücü eğitiminde informal öğrenmenin rolü: Türkiye Örneği, *Mediterranean Journal of Humanities*, IV/1, 181-189.
- KALKINMA BAKANLIĞI (2018). 11. Kalkınma Planı, *Karayolu Trafik Güvenliği Çalışma Grubu Raporu*: Ankara.
- KAVSIRACI, O. (2018). Güncel politikalar çerçevesinde kent içi karayolu trafik güvenliği, *Kent Araştırmaları Dergisi*, 25-9, 960-979.
- KELLER, K. (2018). *Sürücü kursu eğitim rehberi*, Heinrich Vogel Yayınevi: Almanya.
- MEB. (2018). Trafik güvenliği dersi öğretim programı.
- MEB (2018a). Trafik adabı dersi öğretim programı.

- OECD/ITF. (2016). *Road safety annual report 2016*, OECD Publishing, Paris. <http://dx.doi.org/10.1787/irtad-2016-en>.
- OECD (2004). *Keeping children safe in traffic*. OECD Publishing, Paris.
- ÖZDEMİR, S. (2010). *Türkiye’de örgün eğitim sistemi içerisinde trafik eğitiminin durumu; Avrupa ve Dünya ülkeleri ışığında geliştirilmesi*, (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi) Ankara: Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü.
- PAYAM, M. M. (2012). İlk ve ortaöğretim okullarında trafik eğitimindeki temel sorunlar: Siirt ili örneği, (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Ankara: Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü.
- PAYAM, M. M. (2018). *Avrupa Birliği ve Türkiye’de trafik güvenliği eğitimi*, İksad Yayınevi: Adıyaman.
- SELVİ, H. ve Bıçak, B. (2013). Milli Eğitim Bakanlığı sürücü kurslarında kullanılan sürücü eğitim programının değerlendirilmesi, *Mersin Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 9(2), 315-325.
- ŞİMŞEK, Ö., Gültekin Akduman, G. ve Alisinanoplu, F. (2009). Çocuklarda trafik güvenliği eğitiminin önemi, *Ulaşım ve Trafik Güvenliği Dergisi*, 3(1), 5-15.
- TEKEŞ, B. (2020). *Trafik psikolojisi*, Ayrıntı Basım Yayım: Ankara.
- TÜTÜNCÜ, M. (2001). *Türkiye’de örgün eğitim sistemi içinde trafik eğitiminin önemi*, (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi) Ankara: Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- WORLD HEALTH ORGANIZATION (2018). *Global Status Report on Road Safety*. Geneva: World Health Organization.
- YİĞİTEL, Z. (2019). Cinsiyet faktörünün trafik güvenliğine etkisi: Ankara örneği. (Yükselisans Tezi). Konya: Necmettin Erbakan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.