

# TRAFİK KAZALARININ ÖNLENMESİ BAĞLAMINDA TRAFİK GÜVENLİĞİ EĞİTİMİNİN ROLÜ VE TRAFİK KÜLTÜRÜ

The Role of Traffic Security Education Within the Context of Prevention of Traffic Accident  
and Traffic Culture

Sait TANRIKULU\*

## Özet

Yaşamakta olduğumuz bilgi ve iletişim çağında trafik kazaları, ülkemizde yıllardır güncelliğini koruyan bir olgu olmaya devam etmektedir. Teknolojinin her alanda hızla yenilikler yaratması, özellikle büyük kentlerde yaşayan her yaş ve seviyedeki insanın, zamanı etkin ve verimli kullanma isteği, ulaşım kavramını ön plana çıkarmaktadır. Zamanı etkin ve verimli kullanabilme sürecinde insanlar, “hızlı” araçları tercih etmektedirler. Çoğu kez bir iş görüşmesi, toplantı v.b yerlerine zamanında ulaşabilmek açısından raylı sistem ve toplu taşıma araçları yerine hususi otomobil veya taksi kullanımı, yani karayolu kullanımı tercih edilmektedir.

Hayatın her alanında olduğu gibi, trafik kazalarının önlenmesi çalışmaları ve insanlarda “trafik kültürü” nün oluşması için de eğitimin önemi büyüktür. Öğrenme olmadan bilmek, bilmeden uygulamak, uygulamadan olumlu sonuca varmak imkansızdır.

Ülkemizde trafik kazalarının önlenmesi için, çağdaş ülkelerde uygulanan trafik eğitim modellerini ülkemize adapte edebilmemiz gerekir.

**Anahtar Kelimeler:** Trafik, Trafik Kazası, Trafik Kültürü, Trafik Eğitimi.

## Abstract

*In the informatics and connection era we live, traffic accidents are concepts, which keep its currency. Making changes in every area of technology, willingness of using time effectively by the people in every age and level especially in big cities, gives priority to the concept of transportation. In the process of using time effectively, people prefer fast cars. In many times, to go to a meeting, business meeting etc. on time, using of private cars or taxi, in spite of railway system and public transportation is preferred.*

*Like in every area in life, education has a big role in the studies of protection of the traffic accidents and providing “traffic culture” to the people. It is impossible that to know without learning, practice without information, reach and affirmative result without practice.*

*To protect traffic accidents in our country, we have to adapt education models in contemporary countries to our country.*

**Key Words:** Traffic, Traffic Accidents, Traffic Culture, Traffic Education.

## Giriş

İnsanların gelirlerinin yükselmesi sonucunda refah seviyesinin artması, özel araç edinme ve kullanma isteği artmış ve dolayısıyla, karayolu kullanma ve yapma süreci hızlanmış, beraberinde trafik sorunu ortaya çıkmıştır.

Trafik sorunu; sadece Türkiye’de değil, dünyanın birçok ülkesinin öncelikli sorunlarından. Türkiye’nin son on yılda alabildiği Trafik Güvenliği tedbirleri sonucunda; motorlu araç sayısı 2,12 kat, sürücü sayısı 2,08 kat artmasına rağmen, ölü sayısı % 36,75 oranında azalmıştır.

Cumhuriyetin kuruluşu ile birlikte karayolu yapımının artması ve dünyada motorlu taşıt üretiminin hızlanması sonucunda ülkemizde, karayolu trafik güvenliği kavramı ön plana çıkmıştır.

Ülkemizde yük ve yolcu taşımacılığında karayolu kullanım oranı: % 95’tir. Sadece bu oran dikkate alındığında bile, trafik ve trafik kazalarının ne denli önemli olduğu ortaya çıkar. Bu oranları açabiliriz. Şöyle ki: karayolunda yolcu taşımacılığı oranı % 95, yük taşımacılığı oranı % 92,5’tir. Demiryolunda yolcu taşıma oranı %3,5 yük taşıma oranı ise, % 7,1’dır. Denizyolu ile yolcu taşıma oranı %1,6 yük taşıma oranı ise % 0,2’dır. Oysa ülkemizin 3 tarafını çeviren, 8300 km deniz kıyı şeridi olup, 29 ilimiz deniz ile ilişkilidir (Bingöl, 1999:20).

Son 10 yıllık istatistik veriler, yollarımıza devamlı olarak yaklaşık 1 milyona yakın sayıda yeni sürücünün katıldığını (çoğunlukla sürücü kurslarından yeni mezun olmuş, sürücü belgesini yeni almış deneyimsiz sürücülerdir) görmekteyiz. Zaman kavramının çok önemli olduğu günümüz iletişim ve teknoloji çağında, ulaşım faktörünün en az zaman diliminde gerçekleştirme gereksinimi (buna, konfor içinde müstakil seyahat etme isteği de hesaba katılırsa) vardır. Bu nedenle, araç kullanımı engellenemeyeceğine veya kısıtlanamayacağına göre; trafiği en güvenli bir şekilde insanımıza nasıl kullandırabiliriz? sorusu çerçevesinde etkin ve verimli bir trafik eğitim ve denetleme organizasyonunu gerçekleştirmek ve uygulamada işler kılabilirmeliyiz.

Türkiye’nin trafik güvenliği olgusu içeriğinde en önemli hususun eğitim olgusu olduğunu düşünmekteyiz. Zira; insanın sosyal yaşamı içerisinde sağlıklı iletişim kurabilmesi, hayatını idame ettirebilmesi, yaşamını mutlu ve sağlıklı bir şekilde sürdürmesinin temelinde, eğitim olgusu yatmaktadır. Sürüş teknikleri, trafik yön ve uyarı levhalarının içeriği hakkında bilgi sahibi olan sürücünün teknik olarak hata yapma olasılığı son derece azdır. Ancak; her şeyden önce trafik güvenliği, trafikte kendisinden başkalarının (araç, yaya ve sürücü) haklarına saygılı olabilmek, empatik davranabilmek gerekliliği ve zorunluluğunu ortaya koymaktadır.

## Türkiye’de Trafik Kazalarının Nedenleri

Trafik kazalarının en önemli nedeni sürücü kusur ve ihmalleridir. Sürücü kusur oranı: 1999 yılı itibariyle % 96.89’dur. Bu oran 2000 yılı itibariyle % 96.21, 2001 yılı itibariyle % 96,08’dir. Son 3 yılın sürücü kusur oranları (sürücü asli ve tali kusurları birlikte hesaplanmıştır) gösteriyor ki; sürücü (insan) kusurları oransal

olarak önemli bir ağırlık teşkil etmektedir. 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğünün kurulmasıyla birlikte, ülkemizde karayolu yapımına ağırlık verilmiş bu süreç, diğer ulaşım sektörleri aleyhine sürekli gelişme göstermiştir. 1950-1970 yılları arasında toplam 317 km demiryolu yapılmıştır. 1950-1980 yılları arasında toplam karayolu uzunluğu %325 artarken, demiryolumuzdaki artış ise %5'lerde kalmıştır (Trafik İstatistik Yıllığı, 2001).

Türkiye'de, 1980-2002 yılları arasında meydana gelen trafik kazalarının sayısı, ölü, yaralı ve maddi hasar durumları aşağıdaki tabloda verilmiştir:

Tablo 1: Türkiye'deki Trafik Kazalarının Yıllara Göre Dağılımı

(A. Kaza	B. Ölü	C. Yaralı	D. Maddi	Hasar Miktarı (ABD \$))
<b>Yıllar</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>
<b>1980</b>	36.914	4.199	24.608	26.975.551
<b>1981</b>	40.953	4.441	29.744	25.262.837
<b>1982</b>	46.249	4.884	35.976	24.919.543
<b>1983</b>	55.208	5.201	44.769	27.988.064
<b>1984</b>	60.840	5.731	50.521	25.765.732
<b>1985</b>	65.831	5.680	51.586	29.543.888
<b>1986</b>	92.625	7.315	71.264	51.617.404
<b>1987</b>	110.207	7.530	80.321	70.517.061
<b>1988</b>	107.651	6.846	79.174	69.394.070
<b>1989</b>	103.758	6.332	80.013	82.058.905
<b>1990</b>	115.295	6.286	87.693	111.836.782
<b>1991</b>	142.145	6.231	90.520	119.267.346
<b>1992</b>	171.741	6.214	94.824	135.548.680
<b>1993</b>	208.823	6.457	104.330	156.782.527
<b>1994</b>	233.803	5.942	104.717	124.453.944
<b>1995</b>	279.663	6.004	114.319	161.621.324
<b>1996</b>	344.641	5.428	104.599	200.525.273
<b>1997</b>	387.533	5.181	106.146	222.862.434
<b>1998</b>	440.149	4.935	114.552	293.973.383
<b>1999</b>	438.338	4.596	109.899	261.200.318
<b>2000</b>	466.385	3.941	115.877	341.685.292
<b>2001*</b>	409.662	2.949	93.967	180.131.174
<b>2002**</b>	32.663	164	5.211	17.666.838

**Kaynak:** <http://www.tam.egm.gov.tr/>

**NOT:\*** Maddi hasar miktarında baz olarak alınan ABD\$ kuru T.C. Merkez Bankasından alınmış olup, yıl sonu itibariyledir.

\* 2001 yılı Kaza, Ölü, Yaralı ve Maddi Hasar miktarları Trafik İstatistik Yılı lığı basımı gerçekleştirilinceye kadar geçici bilgi niteliği taşımaktadır.

\*\* 2002 yılı Kaza, Ölü, Yaralı ve Maddi Hasar miktarları Ocak ayı sonu itibariyledir.

Yukarıdaki tablo incelendiğinde görülecektir ki; her geçen yıl ölen kişi sayısı azalsa da, meydana gelen kaza sayısında artma mevcuttur. Ülkemizde terör örgütlerine verilen kurban sayısından fazla yurttaşımızın trafik kazalarında ölmesi, ölen yurttaşların sayısının yarısına yakını da sakat ve yaralı kalmakla, trafik kazaları olgusu, “trafik terörü” adlandırmasını hak eder durumdadır.

İstatistiksel veriler, kazaların baş sorumlusu olarak sürücülerin (bilinçli ya da bilinçsiz) ihlal ve ihmallerini ön plana çıkarıyor olsa da, karşı karşıya gelinen durumu basitçe, sürücüler tarafından yapılan norm ihlali ya da umursamazlık olarak algılamak ta yanıltıcı olur. Vurgulamak gerekir ki; gelişmiş ülkeler özellikle iç ulaşımda (yük ve yolcu taşımacılığında) çoğunlukla demiryollarını kullanmaktadır. Hem ucuz hem kaza risk oranı düşük olan bu ulaşım şekli ülkemizde oransal olarak çok az seviyede (% 4) kullanıldığı gibi, mevcut karayolu ve otoyol ağımız ülkemizdeki nüfus ve araç sayısına göre çok az bir oranı teşkil etmektedir. 2000 yılına ait son verilere göre Türkiye’de trafiğe kayıtlı motorlu araç sayısı 9.554.868’dir. Bu kadar araca toplam 60.000 km yol mevcuttur (% 85’i asfalt, 1.528 km’si otoyol) (Irmak, 1999:55).

### **Trafik Kazalarının Ülke Ekonomisine Verdiği Zararlar**

Türkiye’nin en önemli sorunlarından birisi olan trafik kazalarının, ülke ekonomisine her yıl verdiği toplam yıllık zararın, Marmara depreminden daha büyük olduğu tahmin edilmektedir. Dünyanın 9 büyük projesi arasından 8. kabul edilen GAP projesinin maliyetinin 1/3 üne yakın bir parayı alıp götüren trafik canavarının durdurulması halinde binlerce insanımıza iş, binlerce evsizede ev, binlerce km yol, yüzlerce okul, hastane yapılabileceği gerçeği yetkili-yetkisiz tüm vatandaşlarımızın yadsıyamayacağı bir gerçek olarak önümüzde durmaktadır.

Türkiye’de meydana gelen trafik kazalarında her yıl ortalama olarak 5 bin insan ölüyor, 100 binden fazla insan yaralanıyor veya sakat kalıyor. Kazalarda yalnız insanlarımızı kaybetmiyoruz; onlar kayboluyor, geride acılı yakınlar kalıyor. Yine istatistiklere göre; her kaybettiğimiz kişinin yakınlarından % 4’ü, sakat kalanların % 7’si uyuşturucuya alışıyor. Yine yakınlarını trafik kazalarında kaybedenlerin % 37’si, sakat kalanların % 17’si ilk 3 yıl içinde intihar teşebbüsünde bulunuyor (Bingöl, 1999).

Örneğin, 1999 yılında Türkiye’de meydana gelen trafik kazalarının ülke ekonomisine maliyeti 8 milyar 703 milyon 239 bin ABD Doları (5 katrilyon 396 trilyon Türk Lirası) oldu. Marmara depreminde ortaya çıkan maddi zarardan daha büyük olan bu rakamın ekonomiye yönlendirilmesiyle ülkemizin pek çok önemli yatırımı gerçekleştirebileceği açık bir gerçektir.

Trafik kazalarının maddi boyutta ülke ekonomisine yaptığı zararları bu şekilde açıkladıktan sonra, sadece 1999 yılında ülke çapında meydana gelen trafik kazalarında yaklaşık 9 milyar ABD doları tutarında maddi zarar meydana gelmiş, kazaların önlenmesi halinde;

- 681 bin 473 kaloriferli, 779 bin 242 kalorifersiz konut yapılabileceği,
- 33-44 metre genişliğinde 1913 km uzunluğunda otoyol, 12 metre platform genişliğinde, beton asfalt kaplama yol olarak 23 bin 574 km yol, asfalt kaplama bölünmüş duble Devlet yolu olarak ta 13 bin 96 km yol ,
- 57 milyon 250 bin 333 işçi 1 ay süreyle; 4 milyon 770 bin 861 işçi de 1 yıl boyunca asgari ücretle (2000 yılı asgari ücret rakamları ile) iş sahibi olabileceği hesaplanmıştır (Şoför ve Trafik Dergisi, 2000:9).

### **Trafik Güvenliği Kavramı ve Trafik Güvenliği Eğitimi**

Trafik dar anlamda; “taşıtların, yayaların ve hayvanların gidiş-gelişlerini düzenleyen kuralların tümüdür.” (Kara Yolları Trafik Kanunu, 1999:2). Eğitim ise “Bireyin yaşadığı toplumda yeteneğini, tutumlarını ve olumlu değerlerdeki diğer davranış biçimlerini geliştirdiği süreçler toplamıdır.” (Tezcan, 1999:3).

Trafik Eğitimi de şu şekilde tanımlanabilir: “Yasal koşulların belirlediği trafik kurallarını, kişinin yaşantısı sırasında doğal davranışlar şekline dönüştürebilmek, kişilerin can ve mal güvenliğini sağlamak için yapılması gereken çalışmaların tümüdür.” (Balkız,1999:23).

Trafik Güvenliği; “Ülkede, ulaşımın güvenlik ve sağlıklı (kazasız) bir şekilde yapılabilmesi için; mühendislik (engineering), eğitim (education), denetleme (enforcement) hizmetlerinin bilimsel anlamda yapılmasıdır.” (SweRoad-KİTKİ Projesi, 2001).

Bir başka anlatımla; trafik kazalarının olmaması veya en az seviyeye indirilebilmesi yönünde planlama, eğitim, altyapı, denetleme ve düzenleme, sağlık (ilkyardımlı) çalışmalarının bilimsel anlamda icra edilmesidir.

Trafik kurallarına uyum sağlamanın önemli bir unsuru eğitimidir. Eğitilen insan, toplum kurallarına uyan insandır. Eğitimin temel kuralı, hayat boyu istenilen davranışların sağlanmasıdır. Birçok sorunun kaynağında, yetersiz eğitim ve öğretim vardır (Yeşilkaya, 2002:28).

**Tablo 2:** Öğrenim Durumlarına Göre Sürücülerin Sebebiyet Verdikleri (Ölümlü+Yaralanmalı) Kazalar ve Sonuçları

- A. (Ölümlü+Yaralanmalı) Kazaya sebebiyet veren toplam sürücü sayısı**  
**B. Ölümlü kazaya sebebiyet veren sürücü sayısı**  
**C. Yaralanmalı kazaya sebebiyet veren sürücü sayısı**  
**E. Ölen sürücü sayısı**  
**F. Yaralanan sürücü sayısı**

**YERLEŞİM YERİ**

	A	%	B	%	C	%	E	%	F	%
<b>İLKOKUL</b>	23.560	48,77	758	53,84	22.802	48,61	186	44,71	10.009	47,89
<b>ORTAOKUL</b>	5.659	11,71	102	7,24	5.557	11,85	18	4,33	2.186	10,46
<b>İLKÖĞRETİM</b>	610	1,26	12	0,85	598	1,27	3	0,72	297	1,42
<b>LİSE</b>	9.136	18,91	162	11,51	8.974	19,14	23	5,53	3.352	16,04
<b>YÜKSEKOKUL</b>	3.938	8,15	78	5,54	3.860	8,23	16	3,85	1.262	6,04
<b>BELİRSİZ</b>	5.410	11,20	296	21,02	5.114	10,90	170	40,86	3.794	18,15
<b>TOPLAM</b>	<b>48.313</b>	<b>100,00</b>	<b>1.408</b>	<b>100,00</b>	<b>46.905</b>	<b>100,00</b>	<b>416</b>	<b>100,00</b>	<b>20.900</b>	<b>100,00</b>

**YERLEŞİM YERİ DIŞI**

	A	%	B	%	C	%	E	%	F	%
<b>İLKOKUL</b>	8.983	47,35	775	46,10	8.208	47,47	261	36,01	5.082	44,44
<b>ORTAOKUL</b>	1.996	10,52	134	7,97	1.862	10,77	40	5,52	1.108	9,69
<b>İLKÖĞRETİM</b>	241	1,27	12	0,71	229	1,32	3	0,41	150	1,31
<b>LİSE</b>	3.151	16,61	165	9,82	2.986	17,27	58	8,00	1.912	16,72
<b>YÜKSEKOKUL</b>	1.946	10,26	99	5,89	1.847	10,68	51	7,03	1.162	10,16
<b>BELİRSİZ</b>	2.656	14,00	496	29,51	2.160	12,49	312	43,03	2.022	17,68
<b>TOPLAM</b>	<b>18.973</b>	<b>100,00</b>	<b>1.681</b>	<b>100,00</b>	<b>17.292</b>	<b>100,00</b>	<b>725</b>	<b>100,00</b>	<b>11.436</b>	<b>100,00</b>

**TOPLAM**

	A	%	B	%	C	%	E	%	F	%
<b>İLKOKUL</b>	32.543	48,37	1.533	49,62	31.010	48,30	447	39,18	15.091	46,68
<b>ORTAOKUL</b>	7.655	11,38	236	7,64	7.419	11,56	58	5,08	3.294	10,19
<b>İLKÖĞRETİM</b>	851	1,26	24	0,78	827	1,29	6	0,53	447	1,38
<b>LİSE</b>	12.287	18,26	327	10,59	11.960	18,63	81	7,10	5.264	16,28
<b>YÜKSEKOKUL</b>	5.884	8,74	177	5,73	5.707	8,89	67	5,87	2.424	7,50
<b>BELİRSİZ</b>	8.066	11,99	792	25,64	7.274	11,33	482	42,24	5.816	17,99
<b>TOPLAM</b>	<b>67.286</b>	<b>100,00</b>	<b>3.089</b>	<b>100,00</b>	<b>64.197</b>	<b>100,00</b>	<b>1.141</b>	<b>100,00</b>	<b>32.336</b>	<b>100,00</b>

**Kaynak:** EGM 2000 Yılı Trafik İstatistik Yıllığı, s.232

**Tablo 3:** Öğrenim Durumlarına Göre, Sürücülerin Karşılaştıkları (Ölümlü, Yaralanmalı) Kazalar ve Sonuçları\*

**AÇIKLAMALAR:** A. Kazaya karışan toplam sürücü sayısı B. Ölümlü kazaya karışan sürücü sayısı C. Yaralanmalı kazaya karışan sürücü sayısı D. Maddi hasarlı kazaya karışan sürücü sayısı E. Ölen sürücü sayısı F. Yaralanan sürücü sayısı

**YERLEŞİM YERİ**

TAHSİL DURUMU	A	B	C	D	E	F
İLKOKUL	34.429	1.021	33.408	244.635	237	13.052
ORTAOKUL	8.293	154	8.139	104.042	22	2.846
İLKÖĞRETİM	906	19	887	15.092	5	368
LİSE	13.557	233	13.324	195.779	31	4.436
YÜKSEKOKUL	6.053	110	5.943	108.889	23	1.656
BELİRSİZ	7.089	393	6.696	—	220	4.786
<b>TOPLAM</b>	<b>70.327</b>	<b>1.930</b>	<b>68.397</b>	<b>668.447</b>	<b>538</b>	<b>27.144</b>

**YERLEŞİM YERİ DIŞI**

TAHSİL DURUMU	A	B	C	D	E	F
İLKOKUL	13.589	1.223	12.366	31.119	311	6.409
ORTAOKUL	2.965	10.71	2.721	9.737	50	1.399
İLKÖĞRETİM	362	19	343	1.047	5	190
LİSE	4.498	257	4.241	18.958	68	2.420
YÜKSEKOKUL	2.756	154	2.602	13.703	64	1.467
BELİRSİZ	3.503	695	2.6	808	—	412
<b>TOPLAM</b>	<b>27.637</b>	<b>2.592</b>	<b>25.081</b>	<b>74.564</b>	<b>910</b>	<b>14.408</b>

**TOPLAM**

TAHSİL DURUMU	A	B	C	D	E	F
İLKOKUL	48.018	2.244	45.774	275.754	548	19.461
ORTAOKUL	11.258	398	10.860	113.779	72	4.245
İLKÖĞRETİM	1.268	38	1.230	16.139	10	558
LİSE	18.055	490	17.565	214.737	99	6.856
YÜKSEKOKUL	8.809	264	8.545	122.602	87	3.123
BELİRSİZ	10.592	1.088	9.504	—	632	7.309
<b>TOPLAM</b>	<b>98.000</b>	<b>4.522</b>	<b>93.478</b>	<b>743.011</b>	<b>1.448</b>	<b>41.552</b>

**Kaynak:** 2000 Yılı Trafik İstatistik Yıllığı s.255 EGM, 2001, Ankara.

**Trafik Güvenliği Eğitiminin Amaçları**

Trafik Güvenliği Eğitiminin genel amaçlarını; Genel Amaçlar ve ayrıntılı amaçlar olarak 2 grup halinde değerlendirmemiz mümkündür. Bunlar:

### **Genel Amaçlar**

-Arzu edilen karayolu davranışını teşvik etmek, insan hayatına karşı saygılı olmayı teşvik etmek, kazaları ve kişilerin yaralanmaları ve kazalara bağlı mülkiyet zararlarını önlemeye çalışmak,

-Ulaşım sistemi içinde kişinin rolü ve hız sınırlaması konusundaki duyarlılığının geliştirilmesi yönünden bilinçlendirmek,

-Trafik ve karayolu güvenliği kurallarını bildirmek, bu konuların daha iyi anlaşılmasını, kuralların önemini vurgulamak ve gerektirdiği davranışları bildirmek,

-Karayollarının; yaya, sürücü ya da yolcu olarak veya kişisel gereksinimlerde gerektiği zaman kullanılmasında ulaşım çevresi içindeki diğer yol kullanıcılarının davranışlarına saygı göstererek, kişisel bir sorumluluk taşımayı teşvik etmek,

-Karayolu üzerinde çeşitli durumlarda, doğru kararlar alabilme yeteneğini teşvik etmek.

### **Ayrıntılı Amaçlar**

Burada, "Tutum ve Değerler Alanındaki Amaçlar" önemlidir, çünkü; trafik güvenliği eğitiminin temel amacı, insanların (sürücü ve yaya) karayolu trafiğini kullanmaları durumunda kurallara uygun davranışlar göstermelerini sağlama yönündedir. Tutum ve Değerler Alanındaki Amaçlar, anaokulundan 12. sınıfa kadar olan tüm öğrencileri kapsamaktadır.

Bu amaçlar şöyle sıralanabilir:

-Karayolu güvenliği içerisinde kendi tavır ve davranışları için öğrenciler, kendi sorumluluklarını hatırlayacaklardır (kişisel sorumluluk).

-Öğrencilerin, karayolu güvenliğini sağlama ve kazaları önleme yönünde gönüllü tutum kazanmaları sağlanır.

-Öğrenciler, güvenlik kurallarına uyma ve karayolu güvenliğini teşvik eden ve kazaları önleyen davranışlarda bulunma konularında kendilerini sorumlu hissedeceklerdir.

-Yollarda ve oyun alanlarında öğrenciler, diğer insanların davranışlarına saygı göstereceklerdir.

-Diğer yol kullanıcılarının haklarına saygılı olacaklardır.

-Karayolunda karşılıklı yardımlaşma ve ortaklığın önemi kavranacaktır.

-Karayolunda iken sosyal baskının varlığı ve etkisinin farkına varılacaktır.

-Risk taşıyan ve güvensiz davranışa neden olabilecek grup baskısına karşı, direnme eğilimleri kazanılacaktır.

-Hayatın korunmasının kutsallığı, diğer insanların yaşamlarına saygılı davranma gibi değerleri öğrenciler benimseyecek ve karayolunu kullanırken bu ilkelere ışığında hareket edeceklerdir.



-Öğrenciler, kazaları önlemek ve karayolu güvenliğini gerçekleştirmek için birlikte hareket edecekler, karayolunda saygı ve hoşgörü ortamını teşvik eden etkinlikler başlatacaklardır.

Türkiye’de trafik sorununun ana nedeni insan unsurudur. İnsan unsurunun da sürücü ve yayalardan oluşan bölümünün daha çok önem arz ettiği kanaatindeyim. Yukarıdaki istatistik verilerini incelersek; trafik kazalarının temel nedeninin “İnsan” unsuru olduğu kanaati yaygınlaşmaktadır. Ortalama olarak, % 95 oranındaki sürücü ve yaya hataları (istatistiklere 5-10 puanlık hata payı verilse bile) kaza nedenleri arasında önemli bir yer işgal ettiğinden, insanın (sürücü ve yaya) eğitimi (trafik güvenliği lehinde) önemlidir.

Trafik Güvenliği Eğitimindeki amaç; trafikte rol alan insanın (sürücü-yaya-yolcu) trafik kurallarını öğrenip, trafikte kurallara uygun davranışlar göstermek ve başkalarının can ve mal güvenliğini tehlikeye düşürmeden seyahat etme yönünde bilinç ve uygulama yeteneğini kazandırmaktır.

### **Empati Yoğunluklu Eğitim**

Trafik güvenliği sorununa temel çözüm önerisi olarak, (istatistik verilerde, trafik kazalarında sürücü kusur oranlarının yüksek olması gerçeği ile) “Eğitim” boyutu yoğunluklu ele alındı.

Trafik Güvenliği alanında, “Eğitim” olgusunun temel gereklilik olduğu kabul görmüş bir gerçektir ancak, nasıl bir trafik eğitimi? Sorusunun yanıtı, etkili bir eğitim modelini açıklayacaktır. Trafik Güvenliği Eğitiminin “Empati” ağırlıklı sunulması, trafik kurallarına uyma ve trafik kültürü oluşturabilme açısından çok verimli sonuçlar ortaya çıkaracaktır.

Empati; “Bir insanın kendisini karşısındaki insanın yerine koyarak onun duygularını ve düşüncelerini doğru olarak anlamasıdır” (Dökmen, 2001). Bir başka tanımla empati; bir kişinin kendisini, karşısındaki kişinin yerine koyarak olaylara onun bakış açısıyla bakması, o kişinin duygu ve düşüncelerini hissetmesi sürecidir. Empati kurabilmenin ön şartı, ben-merkezcilikten (bencil yaklaşım) kurtulmaktır.

Trafik eğitiminde, sosyal psikoloji dersleri verilmeli ve bu bilimin alanı olan empatik iletişimin öğrencilere benimsetilmesi gerekir. Örneğin, kırmızı ışıkta geçen bir sürücüye kırmızı ışık yandığına göre, yayalar ve diğer kavşakta bekleyen sürücülere yeşil ışık yandığı gerçektir. Acaba, kırmızı ışıkta beklemeden geçiş yapan sürücü bir an kendisini diğer kişilerin (kendilerine yeşil ışık yanan sürücü ve yayalar) yerine koysa acaba sinirlenmez mi? İçinden olumsuz duygular, kızgınlık ve öfke depreşmez mi?

Sürücü kursları ve İlköğretim Okulları, en mükemmel teorik ve pratik eğitimi sunsalar ve öğrenci ve kursiyerler bu eğitimlerden en yüksek puanlarla mezun olsalar bile; trafikte, kurallara uyma yönündeki iradenin eyleme dönüşmemesi halinde daha çok kaza haberleriyle üzülmürüz, aileler dağılır, maddi-manevi kayıplar yaşarız.

## Trafik Kültürü

Buraya kadar olan bölüm ve konu başlıklarında; Türkiye’de trafik sorununun çözümü sürecinde, AB ülkeleri ve diğer çağdaş ülkelerindeki trafik eğitim sistemleri model alınarak, kaliteli bir trafik güvenliği eğitiminin, ülkemizde uygulanma gerekliliği üzerinde duruldu.

Ancak; eğitim sistemimizde ne kadar modern ve çağdaş bir trafik güvenliği eğitimi icra edersek edelim, okullarımızda trafik güvenliği eğitimi gören öğrenciler bu dersleri çok iyi anlayıp çok yüksek puanlar alarak bu dersi başarıyla tamamlasalar bile, insanlarda “trafik kültürü” oluşmadığı/oluşturulmadığı süreçte, Türkiye’nin trafik sorununa yeterli derecede çözüm getirilebileceği mümkün değildir.

Ülkemizde trafik kültürünün oluşması ve trafik probleminin kalıcı olarak çözümlenebilmesi için, toplumsal bilinçlenmenin gerekliliği ortadadır. Bu anlamda bir çok çalışma yürütülmektedir Toplumsal bilinçlenme ve ortak duyarlılığın oluşabilmesi için;

- Sivil baskı grubu oluşturma,
- Topluma geniş tabanlı çağrı,
- Özdenetim,
- Soruna dahil olma ve sahiplenme,
- Yaygın şikayet sistemi,
- Akıllı iletişim,
- Medya ve iletişim araçlarının katılımı,
- Kurallara uyanların ödüllendirilmesi,
- Kampanyalar düzenlemek,
- İlköğretim okullarında yarışma ve etkinlikler düzenleme v.b çalışmaların yapılması gerekir (Pampal ve diğ, 1999).

Trafik kültürünün insanların bilinç ve bilinçaltında oluşturulabilmesi için, ilk ve orta öğretim müfredatındaki “Trafik ve İlk Yardım bilgisi” dersleri ve konularının çağdaş ülkelerde uygulandığı şekliyle yeniden düzenlenmesi gerekir.

Buna göre: “Trafik ve İlk Yardım bilgisi” ders programları içerisinde şu konuların işlenmesi gerekir:

- 1- Sosyal psikoloji, trafik psikolojisi (İsveç örneği),
- 2- Hayata saygının kutsallığının ahlaki değerleri, diğer insanları, saygınlıkları ve işbirliğini düşünmek (İsrail örneği),
- 3- Trafik akışı içerisinde, başkalarının haklarına saygılı olmak ve öncelik sırası kuralını ihlal etmemek,
- 4- Sağlıklı, saygılı ve sevgiye dayalı bir “iletişim” kurmak.

Trafik sorunu, sadece denetleme ve cezalandırma ile çözülemeyecek kadar kompleks bir sorundur. “Sadece cezalanmamak için birtakım toplumsal kurallara uymak, ceza veren birinin yokluğunda kurallara uyulmaması, dolayısıyla

da düzenin bozulması sonucunu doğurur. Ancak bireyin kurallara uymaya gönüllü olması için, kurulan düzene ve o düzenin sağlanması için uyulması gereken kurallara inanması yani, trafik kültürü ve bilincini kavramış olması, istismar edilmediğini, eşit haklara sahip olduğunu düşünmesi gerekir” (Çilingiroğlu, 1996).

Trafiğin en önemli unsuru olan insan (sürücü, yaya, yolcu), trafik sorununu kendi kişisel sorunu olarak görmeli, trafikte kurallara uygun olarak ve yekdiğerlerinin haklarına saygılı davrandığı zaman, trafik sorununa önce kendi can güvenliği sonra yakınları, komşuları ve iş arkadaşlarının can güvenliklerine olumlu katkıda bulunduğu duygusunu bilincinde hissetmesi gerekir.

Trafik ile ilgili az sayıda ilkeyi tam kavramadıkça, ne bu ne de başka sorunları çözmek mümkün değildir. Az sayıdaki faktör -pareto kuralı uyarınca- çok sayıda sonuç yaratıyor. Saygı ve bilgi gibi iki faktördeki yetersizlikler, trafiğin çeşitli sorunları da dahil olmak üzere yüzlerce sorun yaratıyor (Titiz, 2001).

Yasa çıkarmak, mevcut trafik yasalarındaki ceza oranlarını artırmak gibi önlemler, trafik terörünü azaltmaya yetmemektedir. Hiçbir kanun, üzerinde mutabakat sağlanacak yazılı olmayan kurallar –ortak anlayış (kolektif şuur)- olmadan ülkedeki trafik karmaşasına son verilemez. Halkın trafik yönetimine katılımı, rastladığı trafik eğriliklerini doğrudan ihbar edebileceği ve sonuçlarını da izleyebileceği sivil girişimler gerekir. Ayrıca sürücü ve yayalar, trafikte seyir halindeyken trafik polisi veya ceza korkusu ile değil, kendisinin ve bir başkasının can güvenliği açısından kurallara uymak zorunda olduğu bilinciyle hareket etmesi gerekir. Kurallara uymama ya da bazen “es” geçme eğiliminin sadece kendisinde değil, tüm sürücülerde olabileceğini, bu “kötü” isteğin mutlak kendi can güvenliğine zarar verebilecek karşı reaksiyon olarak dönebileceğini unutmamalıdır.

Türkiye’de insanlarımızda “Trafik Kültürü”nü ancak, ezberci bir eğitim sistemi yerine, “bilinen”leri, “yapılan”lara dönüştürerek oluşturabiliriz. Bu ise, geniş çaplı bir otokontrol sistemiyle icra edebiliriz. Kurallara hem kendimiz uyacağız, hem de uymayanları kibar ve sevecen bir dille uyaracağız. Kural ihlal edeni uyarmadaki iletişim dili çok önemlidir. İletişim tüm hayatın anahtar kavramıdır.

Sosyal kurallar zaman içinde değişebilir. Fakat, her toplum mevcut kurallarını korumak, onların zaman içinde değişmesini -en azından hızla değişmesini- önlemek ister. Bunu sağlayabilmek için de kurallara uyanlar ödüllendirilir, uymayanlara değişik ağırlıkta cezalar uygulanır. Suçun ağırlık ve ayıplanma derecesine göre, toplum tarafından kınanma, ayıplanma, toplumdaki soyutlanma v.b ceza uygulanır. Eskilerin deyimiyle; “Her şeyin bir adabı vardır.” Kahvede, evde, yolculukta, iş yerinde her ortamın yazılı olmayan kuralları vardır (Dökmen, 2001).

## Sonuç ve Öneriler

Türkiye'nin trafik sorununa çözüm önerileri şöyle sıralanabilir:

Trafik sorununun çözüm süreci (her alanda olduğu gibi) öncelikle, çağdaş batı ülkelerinde uygulanan trafik eğitim modelleri analiz edilerek ülkemizde de iyi bir "trafik güvenliği eğitimi" sistemi kurulabilir. Kurum ve kuruluşların işleyişlerindeki olumsuzluklar eleştirilirken çözümün -hemen- "Eğitim"de olduğu söylenir. Oysa, ülkemizde çoğu alanda verilen eğitim müfredatı ve ders sayısı Avrupa ülkelerinden bile fazladır. Burada eğitim gerekliliği vurgulanırken, "Eğitim, ama nasıl bir eğitim?" sorusu akla gelmektedir. Örneğin; Japonya ve İsrail'de uygulandığı gibi, sosyal-psikoloji ve davranış biçimlerini düzenleyen ders ve konular ilköğretimde trafik derslerini konulabilir. Trafikğin bütün kurallarını öğrenmiş olmasına rağmen kişi (sürücü veya yaya iken) bencil davranıp başkalarının hakkını çiğneyebiliyor ve bunu makam-mevki sahibi, kültürlü kişiler de çoğunlukla yapabiliyor. (sosyal hayatta zaman zaman karşılaşıyoruz). O halde, trafik eğitimi öncelikle davranış ve etik boyutlu olmalıdır.

İyi bir "Trafik Eğitimi Modeli"ni kurduktan sonra, toplumda "trafik kültürü"nü oluşturması/oluşturulması yönünde etkili-yetkili ve her seviyedeki insanın seferberlik başlatması gerekir. Özellikle ülkemizde trafik kazaları her gün can kaybına neden olmaktadır. "Haşlanmış Kurbağa"<sup>1</sup> meseline olduğu gibi, her gün ortalama 10-20 kişi ölmekte ve ölüm sonrasındaki önlem çabaları çabuk unutulmakta, kazalar "kanıksanmakta"dır. Toplum hafızası, trafikte ölümlerin her an her şahsa gelebileceği konusunda sürekli uyarılmalıdır.

Toplum hafızasının trafik sorununa sürekli olarak duyarlı tutulması, öncelikle her ev ve işyerinde her yaş ve kültür seviyesindeki insanın izlediği T.V'ler, gün ortası dinlenen radyolar aracılığı ile olabilir. Okul eğitiminde verilen trafik eğitimleri, okul bittikten sonra unutulabilir ancak, T.V'lerde her akşam 5'er dakikalık reklamlar veya kısa parodiler çok etkili olacaktır. T.V'lerdeki trafik reklamlarında -özellikle de ünlü sanatçıların oynayacağı- çocukların hafızalarında trafik olgusu hassasiyetle canlı tutulabilir. Özellikle çocuklarda, ünlü sanatçıları örnek alma eğilimleri, onların her hareketini büyük bir özenle takip etme arzusu trafik bilincinin yerleşmesi konusunda çok etkili olacaktır.

Çağdaş ülkelerde özellikle metropol şehirlerde şehir içi trafiğin takip ve kontrolünde kullanılan ve adına, "Telematik" denilen; elektronik cihazlarla ve görüntülü kamera sistemleriyle şehirdeki trafik akışının gözlenmesi olayı ülkemizdeki tüm Büyükşehirlerde uygulanmalıdır. Bu sistem trafik polislerinin denetleme ve düzenleme görevlerini kolaylaştırabileceği gibi günün yoğun saatlerinde trafik akışının kolay düzenlenebilmesine de imkan sağlayacaktır.

Özellikle Büyükşehirlerde önemli bir sorun olan, "otopark" sorununun öncelikle ve ivedilikle çözülmesi gerekir. Yerel yönetimlerin politik kaygıları bir kenara bırakarak toplumsal bir yara halini alan trafik sorununa bu anlamda katkı

<sup>1</sup> Anlatıma göre; kurbağa sıcak suya atılınca zıplayıp çıkmakta ve haşlanmaktan kurtulmakta ancak soğuk suya atılıp yavaş yavaş altı ısıtılınca haşlanmaktadır.

sağlamaları gerekir. Başta başkent Ankara olmak üzere, büyük kentlerde araçlar yaya kaldırımları üzerine park etmiş halde çok kötü bir görünüm ve karmaşık durum sergilemektedir. Şehir merkezlerine yakın yerlerde, hatta ana cadde üzerlerinde büyük otoparklar yap, işlet, devret modeliyle inşa edilebilir bu şekilde, para kazanma olgusu da gerçekleşmiş olur.

Ülkemizde son yıllarda uygulamaya konulan, "Fahri Trafik Müfettişliği" sistemi, geliştirilerek yaygınlaştırılmalıdır. Fahri Trafik Müfettişliği sistemi faydalı sonuçlar doğurmuştur. Trafik polisini etrafta göremeyince bencil (ben merkezci) davranıp kural ihlal eden sürücü ve yayalar, etrafta sivil (gizli) bir denetçinin olabileceği kaygısıyla kural ihlalden çekinmelidir ve çekinmektedirler.

Sürücüler bağlamında; AB ülkelerinde olduğu gibi, "hata yapan sürücülerin tekrar eğitimi" modeli ülkemizde de uygulanmalıdır. Çeşitli nedenlerle sürücü ehliyetine yasal olarak el konan sürücüler, -nasıl olsa gerekli sürenin dolmasından sonra- ehliyetini kolayca geri alabilecekleri inancıyla, rahatlıkla kural ihlali yapabilmektedir. Özellikle; alkol ve hız limitini sürekli aşarak kural ihlal eden sürücülerin tekrar eğitimine alınması gerekir.

"Psiko-teknik Değerlendirme" adı verilen, "sürücü davranış, kavrayış ve yeteneklerinin ölçümü", sadece sürekli kural ihlal eden uslanmaz sürücü tipleri için değil, sürücü ehliyeti alacak tüm adaylara uygulanmalıdır. Psikiyatrik bir değerlendirme olmayıp, sürücülerin sağlıklı davranabilme yeteneklerinin ölçüldüğü bu model ülkemizde, sürekli kural ihlali nedeniyle ehliyetine el konulan sürücülere uygulanmaktadır (hız limitini birkaç kez ihlal, alkol sınırını sürekli aşma v.b), oysa çağdaş ülkelerin çoğunda, daha sürücü adaylığı aşamasında uygulanmaktadır,

Trafiği denetleyenlerin (Trafik Polisi ve jandarma trafik görevlilerinin) özellikle şehirlerarası yol güzergahlarında göreve sevk aşamasında, trafik ve davranış psikolojisi alanında eğitilmiş, halkla ilişkileri ve insana yaklaşımları üst seviyede Amir/Komutan yönetiminde göreve sevk edilmeleri gerekir. Amirsiz/komutansız trafik ekibi sevk edilmemelidir. T.C. Devletini temsil eden bu görevlilerin, devletin en uç temsilcileri olduğunun, ıssız yollarda, dağ başlarında her türlü tehlikeye karşı devletin şefkatini ve otoritesini temsil ettikleri bilinciyle; sürücülere kibar, gerektiğinde yardımsever ve yol arkadaşı gibi davranmaları gerekir (ki çoğunlukla zaten böyledir). Burada vurgulamak istediğimiz nokta; yollarda her yaş ve kültürden, -T.C vatandaşı veya yabancı- her seviyedeki insanla iletişime hazır ve devlet sorumluluğunu sürekli hisseden davranış modeli uygulanmalıdır.

"Trafik Kültürü"nü oluşturma yönünde gerek yöneticilerimiz gerekse eğitim kurumlarımız ve yazılı-görsel medyanın tanınmış ve etkili isimleri seferberlik başlatılmalıdır. Mükemmel bir trafik eğitimi verildiği düşünülse ve bu gerçekleşse bile, tutum ve değerler alanında (İsrail modeli) eğitilmese, trafikte başkalarının yaşam ve hareket alanlarına saygılı olmak, karşılıklı saygı esasıyla "empatik iletişim" kurmak, v.b teorik alanda öğrenilenlerin bir hükmü kalmayacağı açıktır.

Çünkü trafik eğitiminden amaç; kuralları öğrenip onları uygulama yönünde tutum ve davranış modeli kazanmak, bencil davranmamaktır. Bu amaçla, İlköğretim Okulları ve sürücü kurslarında uygulanmakta olan ders müfredatı yeniden gözden geçirilerek; iletişim, empati, sosyal psikoloji, konularının da müfredata dahil edilmesi ve hem İlköğretimde hem de sürücü kurslarında, “Trafik Eğitimi” dersini sunan öğretmenlerin, ek iş (ikinci iş) yapan kişiler olmaktan çıkarılıp, üniversitelerden ve diğer uzman kuruluşlardan, konularının uzmanı kişilerin ders vermeleri sağlanmalıdır.

**Kaynakça**

- Akçay, Osman, (1994), *Trafik Kazalarında İdarenin Sorumluluğu*, Yayımlanmamış Y.Lisans Tezi, Gazi Ü.Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Aydın, A.Hamdi ve Akkale, Arif, (2001), "Trafik Kazalarının Önlenmesinde Denetimin Rolü ve Önemi", *Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi*, 25-27 Nisan-2001 Ankara: Bildiri Özet/metinleri Kitabı, Gazi Ü. Yay.
- Balkız, H Cemal, (1999), *İlköğretimde Trafik Eğitiminin Trafik Kazalarının Önlenmesi Üzerindeki Etkileri*, Yayımlanmamış Y.Lisans Tezi, Gazi Ü, Fen. Bil. Enst., Ankara.
- Bişen, Selim, (1999), "Trafik Kazalarında Polis Yönetimi, Sürücü Davranışları", *Polis Bilimleri Dergisi*, cilt:1, sayı: 3, s.92.
- Bingöl, Şener, (1999), "Trafik Hizmetlerinde Verimlilik Yaklaşımı", *Trafik Hizmetleri Açısından Ulaşım Sektörünün Geleceği Sempozyumu - Bildiriler*, M.P.M Yay. No: 636, Ankara.
- Çınarbaşı, Senem, (2001), "Türkiye'de Yol ve Trafik Güvenliğinin Geliştirilmesinde Yaya Güvenliğinin Önemi", *Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi- Bildirisi*, 25-27- Nisan- 2001, Ankara.
- Çilingiroğlu, Hayrunnisa, (1996), "Ticari Taşıt Şoförleri İle Trafik Polisi İlişkileri", *Avrupa Birliği Sürecinde Türk Polisi* (Uluslar arası Sempozyum) 16-18 Ekim-1996, Polis Akademisi, Ankara.
- Dökmen, Üstün, (2001), *İletişim Çatışmaları ve Empati*, İstanbul:Sistem Yay.
- Duman, Kadir-Şimşek, (2002), "Türkiye'de Sürücü Eğitiminin Sorunları ve Stajyer Sürücülük Sistemi", *Uluslar arası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi*, 2002, Ankara
- E.G.M., (2001), *Trafik İstatistik Yıllığı 1999 - 2000*, Ankara:E.G.M Yayınları.
- Ege, Rıdvan, (1981), *Kaza ve Yaralanmalarda İlk ve Acil Yardım*, Ankara:Emel Matbaacılık Yay.
- Güner, Hitay, (1995), "Trafikte İnsan Faktörü", *II. Ulusal, Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu*, 28-30 Nisan, TMMO yay. No:175, İstanbul.
- Irmak, Salih, (1999), "Karayolu Altyapısı, Hedefleri ve Mühendislik Hizmetleri", *Trafik Hizmetleri Açısından Ulaşım Hizmetlerinin Geleceği Sempozyumu-Bildiriler*, M.P.M Yay., Ankara.
- Işıldar, Süleyman, (1998), *Yaralanma ve Ölümle Sonuçlanan Trafik Kazaları ve Bu Kazalarda Yaralanan ve Ölen Yolcuların Karşılaştıkları Sorunlar*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Gazi Ü., Ankara.
- Kalkan, Emine, (1999), "Ulaşımında Altyapısının Trafik Kazalarına Etkisi", *II. Ulaşım ve Trafik Kongresi*, Bildiriler Kitabı, 29 Eylül- 02 Ekim, Ankara, TMMO Yay. No:242, ss.341-343
- Karayolları Trafik Kanunu*

- Nilson, G., (1999), “Hız Sınırları, Denetim ve Hızı Etkileyen Diğer Unsurlar” *Denetim, Ödüllendirme, Stratejiler ve Etkiler. 19-21 Eylül 1990 Tarihinde Kopenhag’da Yapılan Uluslararası Karayolu Güvenliği Sempozyumu Tutanakları* içinde. (der. M.J. Koornstra ve J. Christensen) EGM Trafik Hizmetleri Başkanlığı, Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü, Yay, Ankara.
- Pampal, Süleyman – Hatipoğlu, Seda - Öztürk (Arıkan), Ebru ve Yıldız, Ebru, (1998), *Trafik Tekniği*, Ankara: E.G.M Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yay..
- Pampal, Süleyman – Hatipoğlu, Seda - Öztürk Arıkan Ebru ve Yıldız, Ebru, (1999), “Türkiye’de Trafik Probleminin Nedenleri: Bilinç Eksikliği ve Yetersiz Eğitim.”, *II. Ulaşım ve Trafik Kongresi Bildirisi*, 29 Eylül-2 Ekim, Ankara.
- Sönmez, Abdülkerim ve Vursavaş, Fatih, (2002), “Sürücü Eğitimi ve Yeni Sürücülerin Kendi Sürücü Becerileri ve Performanslarının Yeterliliğine Duydukları Özgüven”, *Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Bildirisi*, 8-12-Mayıs, Ankara.
- SweRoad, “Ulusal Trafik Güvenliği Programı “(2001) “*Karayolu İyileştirme ve Trafik Güvenliği Projesi*” (KİTKİ), Aralık-2001, Ankara.
- Şimşek, Hüseyin ve Duman, Kadir, (2002), “Türkiye’de Sürücü Eğitiminin Sorunları ve Stajyer Sürücülük Sistemi”, *Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Bildirisi*, 8-12-Mayıs, Ankara.
- Şoför ve Trafik Dergisi, (2000), Sayı:551.
- Tanrıkulu, Sait, (2002), *Trafik Kazalarının Önlenmesinde Trafik Güvenliği Eğitiminin Rolü: İlköğretim Okulları ve Sürücü Kurslarında Bir Uygulama*, Kültür: Dumlupınar Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi.
- Tezcan, Mahmut, (1999), *Eğitim Sosyolojisi* (12.Baskı), Ankara: Şafak Yay.
- Titiz, M. Tınaz, (2001), “Trafik Terörü Ancak İyilerin Birlikteliği İle Çözülebilir”, *Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi*, 25-27-Nisan, Ankara.
- Varış, Ayşe, (1998), *Eğitim Bilimine Giriş*, Ankara:Alkım Yay.
- Yeşilkaya, Bünyamin, (2002), “Türkiye’de Yol ve Trafik Güvenliğinin Geliştirilmesinde Yaya Eğitiminin Önemi”, *Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi*, 08-12 Mayıs, Ankara.