



ÇOCUK TRAFİK EĞİTİM PARKININ 4. SINIF TRAFİK GÜVENLİĞİ DERSİNDE ÖĞRENCİ BAŞARISI ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

THE EFFECT OF PARK OF CHILD TRAFFIC TRAINING ON THE SUCCESS OF STUDENTS AT FOURTH-GRADE TRAFFIC SAFETY COURSE

Yavuz BOLAT¹
Erkan ÖZBEK²
Serdar KAYGUSUZ³

Öz

Bu araştırma, 4. sınıf trafik güvenliği dersinin çocuk trafik eğitim parkı kullanımı ile öğretiminin, öğrenci başarısı üzerine etkisini ortaya koymayı amaçlamaktadır. Araştırmada öğrenci başarı düzeyinin ortaya konmasında ön test-son test kontrol gruplu yarı deneysel araştırma modeli kullanılmıştır. Sekiz haftalık bir süre boyunca deney grubu ile yapılan trafik güvenliği dersi, belirlenen kazanımlar dikkate alınarak çocuk trafik eğitim parkında yapılmıştır. Kontrol grubunda ise aynı kazanımların aynı sürede sınıf ortamında öğretimi yapılmıştır. Araştırmada, veri toplama araçları olarak, araştırmacı tarafından geliştirilmiş 15 maddelik “4. Sınıf Trafik Güvenliği Dersi Kazanım Değerlendirme Sınavı” kullanılmıştır. Deney ve kontrol gruplarında, araştırmaya başlamadan önce, eş zamanlı olarak ön test uygulanmış, araştırma kazanımlarının öğretiminin bitimiyle birlikte son test uygulanmıştır. Araştırmada toplanan nicel veriler ilişkisiz t-testi ve ilişkili t-testi ile analiz edilmiştir. Araştırmadan elde edilen bulgular dikkate alındığında deney grubu son test verileri ile kontrol grubu son test verileri arasında, deney grubu son test puanları lehine istatistiksel olarak anlamlı bir farklılığın olduğu belirlenmiştir. Bu nedenle trafik güvenliği dersleri için “çocuk trafik eğitim parkı kullanımının” öğrenci başarısına katkı sağladığı sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Çocuk Trafik Eğitim Parkı, Trafik Güvenliği, 4. Sınıf, Başarı, Öğretim.

Abstract

This study aims to reveal the effects of teaching 4th graders traffic safety course by usage of parks build for child traffic training on the success of student. In the study, semi experimental research model with pretest and posttest control group was used to reveal the success level of student. The traffic safety course carried out with the experiment group for a period of eight weeks was performed in a traffic training park, considering the foreseen gains. The same gains were taught to the control group at the same time in the classroom environment. “4th Grade Traffic Safety Course Achievement Assessment Exam” consisting of 16 items, developed by the researcher, was used as the data collection tool. In the experiment and control groups, pretest was applied simultaneously before the research started, and the posttest was applied at the end of the teaching of the research acquirements. Quantitative data collected in the study were analyzed by calculating unrelated t test and related t test. Considering the findings obtained from the study, it has been concluded that since a statistically significant difference was determined between the posttest data of the experiment group and the posttest data of the control group, in favour of the post test data of the experiment group; the use of “park of child traffic training” contribute to the success of students for traffic safety lessons.

Keywords: Park of Child Traffic Education, Traffic Safety, 4th Grade, Success, Teaching

¹ Yrd. Doç. Dr., Mustafa Kemal Üniversitesi, Eğitim fakültesi, Eğitim Programları ve Öğretim ABD. Hatay, yavuzbolat06@gmail.com.

² Okulu Müdürü, Saray İlkokulu, Pursaklar/Ankara erkaneren71@hotmail.com

³ Öğretmen, Saray İlkokulu, Pursaklar/Ankara serdarkaygusuz@gmail.com

1. GİRİŞ

Trafik ve trafik kuralları, içerisinde barındırdığı unsurların kavranması ve ortak bir trafik kültürünün toplumda yerleşmesi adına eğitim ile bireye aktarılabilir. Bu eğitim anlayışı araç kullanma yaşına gelen bireylerin eğitimiyle sınırlı olmayıp aile eğitimi, okul öncesi eğitim, okul eğitimi ve okul sonrası yani hayat boyu öğrenmeyi kapsamalıdır. Ancak temel eğitimle öğrenciye kazandırılan trafik eğitimi bireyin bilinçli bir trafik kültürüne sahip olmasına yardımcı olacaktır.

Trafikte yaşanan sorunların en etkili çözümü, bilinçli, sorumluluk sahibi bireylerin yetiştirilmesidir. Yasal koşulların belirlediği trafik ölçütlerini, kişinin yaşantısı sırasında doğal davranışlar şekline dönüştürebilmek, kişilerin can ve mal güvenliğini sağlamak için yapılması gereken çalışmaların tümü trafik eğitimi olarak nitelendirilmektedir (Cengiz, 2013). Trafik kazalarının önlenmesi trafik güvenliğinin sağlanmasıyla mümkün olmakla birlikte trafik güvenliği, karayollarındaki kurallara uyma, karayollarındaki kurallara uyum ise trafik kültürüne bağlıdır. Trafik kültürünü oluşturmak ancak planlı-programlı eğitim faaliyetleriyle mümkündür (Arslan, 2002; Güner ve Genç, 2012).

Ulaşım, çağımızın ve hayatımızın en önemli unsurlarından biridir (Sungur, Akdur ve Piyal, 2014). Türkiye’de son dönemde hava, deniz ve demir yolu gibi ulaşım türleri her ne kadar gelişmiş olsa da ülke genelindeki ulaşımın büyük bir oranı karayollarıyla sağlanmaktadır. Trafiğe kayıtlı araç sayısı 2016 yılı mayıs ayı sonu itibariyle 20.456.556 olduğu düşünüldüğünde ülkedeki karayolu trafiğinin büyüklüğü ortaya çıkmaktadır (TÜİK, 2016a). Bu büyüklüğün getirdiği trafik kazaları ülke genelinde can ve mal kayıplarına yol açmaktadır. TÜİK verilerinin sunulduğu Tablo 1’de 2015 yılında Türkiye’de toplam 1.313.359 trafik kazası meydana gelmiştir. Bu kazalarda 7.530 birey hayatını kaybetmiş, 304.421 birey ise yaralanmıştır (TÜİK 2016b). Ayrıca maddi hasarlı kazaların yıl boyunca ülke ekonomisine verdiği zararlar da oldukça büyüktür.

Tablo 1. 2014-2015 Yıllarında Ülke Genelinde Meydana Genel Trafik Kazaları

Yıllar	Toplam Kaza Sayısı	Ölümlü Yaralanmalı Kaza Sayısı	Maddi Hasarlı Kaza Sayısı	Ölü Sayısı			Yaralı Sayısı
				Toplam	Kaza yerinde	Kaza Sonrasında	
2014	1.199.010	168.512	1.030.498	3.524	3.524	-	285.059
2015	1.313.359	183.011	1.130.348	7.530	3.831	3.699	304.421

Kaynak: TÜİK (2016b)

Tablo 1’deki veriler ülkedeki trafik sorununun oldukça büyük olduğunu göstermektedir. Bu trafik sorununun kaynağına ilişkin TÜİK (2014) verilerinden Tablo 2’yi oluşturmak mümkün görünmektedir. Tablo 2’de kazaların meydana gelmesinde önemli olan insana ilişkin kusurlar yer almaktadır. Tablo 2 incelendiğinde “alkollü araç kullanmak, geçme yasağı olan yerlerden geçmek, şerit ihlali yapmak, emniyet kemeri ve kask takmamak, trafik ışık ve levhalarına uymamak, trafiği tehlikeye düşürücü hareketlerde bulunmak” gibi trafik eğitimi almış ve trafik kültürü oluşmuş bireylere uymayacak trafik kusurları göze çarpmaktadır. Bu durumun varlığı, bireylere verdiğimiz trafik eğitimi ile ilgili bazı sorunların olduğunu söylemeyi mümkün kılmaktadır. Çünkü ilgili kusurların birçoğu trafik eğitimi programındaki kazanımlar içerisinde yer almaktadır.

Tablo 2. *Trafik Kazasına Neden Olan İnsana İlişkin Kusurlar*

Sürücü Kusurları	Yolcu Kusurları	Yaya Kusurları
Alkollü araç kullanmak.	Kask kullanmamak.	Geçit ve kavşakların bulunmadığı yerlerde geçme kurallarına uymamak.
Araç hızını yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uydurmamak.	Emniyet kemeri takmamak	Trafik ışık ve işaretlerine uymamak.
Arkadan çarpmak.	Araçlara kontrolsüz şekilde binmek ve inmek	Taşıt yolu üzerinde trafiği tehlikeye düşürücü hareketlerde bulunmak.
Aşırı hızla araç kullanmak.	Trafiği güçleştirecek şekilde yola bir şey atmak-dökmek	Karşıdan karşıya geçişlerde trafik kurallarına uymamak.
Doğrultu değiştirme (dönüş) kurallarına uymamak.	Alkollü olarak seyahat etmek	Taşıt yoluna girmek sol kenardan gitmemek.
Geçme yasağı olan yerlerden geçmek.	Yolcuya ait diğer kusurlar	Gece ve gündüz görüşün az olduğu hallerde çarpmayı önleyici tedbirler almamak.
Kavşaklarda geçiş önceliğine uymamak.		Trafiği güçleştirecek şekilde yola bir şey atmak-dökmek.
Kırmızı ışık veya görevlinin dur işaretine uymamak.		Alkollü yola çıkmak.
Kurallara uygun olarak park etmiş araçlara çarpmak.		Yayaya ait diğer kusurlar
Manevraları düzenleyen genel şartlara uymamak.		
Şeride tecavüz etme.		
Taşıt giremez işareti bulunan yerlere girmek.		
Sürücünün diğer kusurlu halleri.		

Kaynak: TÜİK (2014)

Tablo 2’de görüldüğü üzere trafik kazalarının nedenleri arasında hem yaya ve yolcu hem de sürücü hataları önemli bir çoğunluğa sahiptir. Trafikte bireylerden kaynaklanan kusurların azaltılması ve ülke açısından maddi ve manevi kayıplara neden olan trafik kazalarının azaltılması ile güvenli bir trafik ortamının sağlanması, trafik eğitiminin yeterli düzeyde sunulmasıyla ilgilidir (Hatipoğlu, Özdemir ve Öztürk, 2012). Türkiye genelinde kusurlu sürücülerin eğitim düzeylerine göre sıralaması yapıldığında; sürücülerin %37’si ilkokul, %15’i ortaokul, %1’ini ilköğretim, %29’unu lise, %17’si yüksekokul ve %1’ini ise eğitim seviyesi tespit edilemeyenler meydana getirdiği görülmektedir (Gökdağ ve Atalay, 2015). Bu durum eğitim ve trafik kazaları arasındaki ilişkiyi göstermekle birlikte trafik eğitiminin önemini ortaya koymaktadır.

Türkiye’de trafik eğitimi, eğitim programlarında ilk kez 1958’de yerini almıştır. 1974 yılında ortaokullarda trafik eğitimi dersleri seçmeli derslerden biri olarak okutulmuştur. İlköğretim kurumlarına ise, *Çevre, Sağlık ve Trafik* ile *Trafik Eğitimi ve İlk Yardım* dersleri trafik eğitimi amacıyla müfredata konmuştur. 2012-2013 eğitim-öğretim yılında gerçekleştirilen yeni düzenlemelerle, ilköğretim 4. ve 5. sınıfların eğitim programında zorunlu trafik eğitimi dersi yer almıştır (Arslan, 2002; Akalın 2009; Yetkin 2010; Güner ve Genç,

2012). 4+4+4 Eğitim sistemine geçilmesiyle Trafik Güvenliği dersi ilkokul 4. sınıfta, ilkokul düzeyinde verilmeye başlanmıştır.

İlköğretim Trafik Güvenliği dersi eğitim programının 2012-2013 eğitim-öğretim yılında uygulanması kabul edilmiş daha önceki adı “İlköğretim Trafik ve İlkyardım” olan dersin adı “Trafik Güvenliği” olarak değiştirilmiştir. Bu yeni programın genel amacı, çocuklarda trafik güvenliği bilincini oluşturmak ve gelecekte trafik kuralları konusunda duyarlı davranışlar sergileyecek bireylerin yetiştirilmesini sağlamak olarak belirtilmiştir (MEB, 2011).

Çocuk Trafik Eğitim Parkı

Çocuk trafik eğitim parkı, trafik eğitimi ile ilgili olarak okul ortamında öğrenilen bilgilerin gerçek trafik unsurlarının içerisinde barındırıldığı yapay öğrenme ortamıdır. Bu ortam gerçek trafik ortamında pekiştirilmesi zor ve tehlikeli olan bilgileri kolayca uygulamaya fırsatı sunmaktadır. Trafiki oluşturan yol, levha, geçit, ışıklı cihaz, araç ve yaya gibi birçok trafik unsuru trafik eğitim parkında öğrencinin okul çağına göre minimize edilerek öğrencinin öğrenme ortamına dahil edilmektedir.

Trafik eğitiminin okullardaki örgün eğitim sistemi ile birlikte yaşam boyu eğitim anlayışı çerçevesinde okul dışı informal eğitimlerle bir bütün oluşturacak şekilde verilmesi trafik eğitimi açısından oldukça verimli olacaktır (İller ve Belediyeler Dergisi [İBD], 2012: 39). Çocuk trafik eğitim parkları, 24.10.1998 tarih ve 23503 sayılı Trafik Eğitim Parkları Yönetmeliği ile yasal olarak düzenlenmektedir. Bu yönetmelik, çocuk trafik eğitim parklarının yapılma, açılma, eğitim, denetim ve çalışma usul ve esaslarını, ilgili kuruluşların görev, yetki ve sorumluluklarını düzenlemektedir (Madde 1). Ayrıca daha önce açılmış olan çocuk trafik eğitim parkları ile açılacak olan çocuk trafik eğitim parklarında yapılacak eğitim faaliyetlerinin; konuları ve yöntemlerini, kullanılacak eğitim araç ve gereçlerini, trafik eğitimcisi olarak görevlendirilecek personelin nitelik ve niceliklerini, bu tesislerin bakım-onarım ve korunması ile seyyar çocuk trafik eğitim parklarının işletilmesine ilişkin esasları kapsamaktadır (Madde 2.Kapsam). -İlgili bu yönetmelikte, çocuk trafik eğitim parkı; okul öncesi ve okul çağı çocuklarının trafik kurallarını öğrenmeleri ve alışkanlık kazanmalarını sağlamak amacı ile yaptırılan ve yaptırılacak olan sabit veya seyyar çocuk trafik eğitim parkı olarak tanımlanmaktadır. İl ve ilçe belediyeleri ile İl Özel İdareleri bu parkların yapımı, onarımı ve eksikliklerinin giderilmesinden sorumludur.

Çocuk trafik eğitim parklarının amacı; okul öncesi çocuklar ile ilk ve ortaöğretim öğrencilerine derslerde öğrendikleri teorik trafik bilgilerini uygulama fırsatı vermek, okul dışında her an karşı karşıya kalınan trafik ortamını parklarda gerçekleştirerek trafik kurallarına uygun davranış kazandırılmasına, böylece trafik kültürünün oluşmasına ve trafik kazalarının en aza indirilmesine yardımcı olmaktır (Madde 5). Bu amaç çerçevesinde ülke genelinde, 33 İl ve 10 İlçe Merkezimizde; 5’i Emniyet Müdürlüklerine, 38’i Belediye Başkanlıklarına, 16’sı İl Milli Eğitim Müdürlüklerine ve 7’si tüzel kişilere ait toplam 66 adet “Çocuk Trafik Eğitim Parkı” yapılmıştır (İBD, 2012).

Araştırmaya konu olan çocuk trafik eğitimi parkının projelendirilmesi ve yapılmasını 24.10.1998 tarih ve 23503 sayılı Trafik Eğitim Parkları Yönetmeliği’nin verdiği sorumlulukla Ankara Büyükşehir Belediyesi üstlenmiştir. Ankara İli Pursaklar İlçesi sınırları içerisinde faaliyet gösteren Saray İlkokulu, çocuk trafik eğitim parkı inşa çalışmalarını 2015-2016 eğitim-öğretim yılının ilk döneminde başlatarak öğrencilerin kullanımına aynı eğitim-öğretim yılının ikinci döneminde öğrenci hizmetine açmıştır. Parkın kullanımı öncelikli olarak trafik güvenliği dersi olan dördüncü sınıflara tahsis edilmiş olmakla birlikte diğer sınıflar için

haftalık uygulama planı oluşturulmuştur. Öğrenciler burada sınıf öğretmenleri kontrolünde dersin ilgili kazanımı dikkate alınarak trafik eğitimi almaktadırlar.

Çocuk trafik eğitim parkı gerçeğe yakın bir öğrenme ortamı oluşturulması adına çeşitli trafik unsurlarını içerisinde barındırmaktadır. Trafik eğitim parkını oluşturan bu unsurlar; kaldırım, yol, yol çizgileri, yaya geçidi, ışıklı trafik cihazları, trafik işaret levhaları, sokak, kavşak ve akülü araçlardır. Ayrıca trafik eğitim alanında okul bahçesinde var olan ağaçlardan faydalanarak park içinde yeşil alanlar oluşturulmuştur. Eğitim alanı güvenli bir ortam haline getirilerek etrafına bilgilendirici afişler asılmıştır. Bu okulda trafik eğitim alanını haftalık olarak bine yakın öğrenci kullanabilmektedir. Okul bahçesine yapılan çocuk trafik eğitim parkı planı ve parkın son hali Şekil 1’de verilmektedir.



Şekil 1. Saray İlkokulu Çocuk Trafik Eğitim Parkı

Araştırmanın Amacı

Türkiye’de trafik kazalarının içeriğine bakıldığında gerek yaya gerekse sürücülerden kaynaklanan kazaların mal ve can kayıplarına yol açtığı görülmektedir. Yaşanan kazaların önüne geçebilmek, yaya ve sürücülerin trafik kuralları hakkında bilgi düzeyini artırmak ve trafikte daha güvenli bir ortam oluşturabilmek adına okullarda verilen trafik derslerinin önemi ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle araştırma, 4. sınıf trafik güvenliği dersinin çocuk trafik eğitim parkı kullanımı ile öğretiminin, öğrenci başarısı üzerine etkisini ortaya koymayı amaçlamaktadır.

2. YÖNTEM

Bu araştırmada ön test- son test kontrol gruplu yarı deneysel araştırma modeli kullanılmıştır. Bu model, deneysel desen ve nicel verilerin istatistiksel analizine dayalı sonuçlarından oluşmuştur. Araştırma modelinde belirtilen başarı testi deney ve kontrol gruplarına ön ve son test olarak uygulanmıştır. Bu araştırma kapsamında 4. sınıflardan biri deney biri de kontrol grubuna seçkisiz örneklem alma yoluyla atanmışlardır.

Çalışma Grubu

Bu araştırmanın çalışma grubunu Ankara İli Pursaklar İlçesinde yer alan Saray İlkokulu’nda öğrenim görmekte olan ilkökul 4. sınıf öğrencileri oluşturmaktadır. Araştırma ile ilgili yasal izinler alındığı için kurum ismi paylaşılmasında bir sakınca görülmemiştir.

Araştırmanın örnekleme ise seçkisiz olmayan örnekleme yöntemlerinden amaçsal örnekleme yöntemi kullanılarak oluşturmıştır. Araştırmada başarıyı karşılaştırmak cinsiyet, başarı, sosyo-ekonomik düzey gibi başarı üzerinde etkisi olabilecek değişkenlerin birlikteliğinin sağlanması açısından deney ve kontrol grupları bu okuldan seçilmiştir. Uygulamanın gerçekleştirildiği bu okuldaki iki dördüncü sınıftan gönüllü olan öğretmenlerin sınıfları arasından seçkisiz atama yoluyla biri deney ve diğeri kontrol grubu olarak belirlenmiştir. Çalışma grubunu oluşturan öğrencilerin sınıf ve cinsiyetlere göre dağılımı Tablo 3'te verilmiştir.

Tablo 3. Çalışma Grubunu Oluşturan Öğrencilerin Sınıf ve Cinsiyetlere Göre Dağılımları

Sınıf	Şube	Kız	Erkek	Toplam
4	Deney Grubu	16	14	29
4	Kontrol Grubu	12	17	29

Çalışma grubunu oluşturan deney ve kontrol gruplarında yer alan öğrencilerin toplam sayısı 58 olup bu grubu oluşturan öğrencilerin 28'i kız 30'u erkek öğrencidir.

Veri Toplama Aracı ve Aracın Geliştirilmesi

Araştırmada deney ve kontrol gruplarında yer alan öğrencilerin “4. Sınıf Trafik Güvenliği Dersi” kazanımlarına ilişkin öğrenme düzeylerini ölçmek için araştırmacılar tarafından veri toplama aracı olarak ilgili dersin kazanım tablosu dikkate alınarak geliştirilmiş olan Trafik Güvenliği Dersi Kazanım Değerlendirme Sınavı (TGDKDS) kullanılmıştır. Bu testte 16 sorudan oluşmakta ve ön uygulama yapıldıktan sonra öğrenci cevaplarına göre ilgili testte düzenlemeler yapılmıştır. Ön uygulama sonuçları bir program geliştirme doçenti ve bir ölçme değerlendirme uzmanı tarafından gözden geçirilerek veri toplama aracı hakkında uzman görüşü alınmıştır. Trafik Güvenliği Dersi Kazanım Değerlendirme Sınavı (TGDKDS) soru ve kazanım alanlarına ilişkin bilgiler Tablo 4'te verilmektedir.

Tablo 4. Trafik Güvenliği Dersi Kazanım Değerlendirme Sınavı Soru Kazanımları

Soru	Kazanım
1	Işıklı trafik işaret cihazı ve trafik işaret levhalarını tanır ve ayırt eder.
2	Yaya kaldırımında uyulması gereken kuralları uygular.
3	Kendisinin ve başkalarının hayatının önemli olduğunu fark ederek trafik bilinci kazanır.
4	Ulaşım türlerini tanır.
5	Yolculuk sırasında uyulması gereken kuralları uygular.
6	Işıklı trafik işaret cihazı ve trafik işaret levhalarını tanır ve ayırt eder.
7	Kara yolunda karşıya geçiş kurallarını uygular.
8	Günlük yaşantısında çevresindeki güvenli yolları seçer.
9	Kara yolunda karşıya geçiş kurallarını uygular.
10	Yaya kaldırımında uyulması gereken kuralları uygular.
11	Yolculuk sırasında uyulması gereken kuralları uygular.
12	Oyun Oynamak İçin Güvenli Yerleri Seçer.
13	Işıklı trafik işaret cihazı ve trafik işaret levhalarını tanır ve ayırt eder.
14	Işıklı trafik işaret cihazı ve trafik işaret levhalarını tanır ve ayırt eder.
14	Işıklı trafik işaret cihazı ve trafik işaret levhalarını tanır ve ayırt eder.
15	Kara yolunda karşıya geçiş kurallarını uygular.

Tablo 4 incelendiğinde Trafik Güvenliği Dersi Kazanım Değerlendirme Sınavı (TGDKDS) içerisinde 15 soru bulunduğu görülmektedir. Bu sorular ilgili dersin öğretim programındaki kazanımları dikkate alınarak oluşturulmuştur. Değerlendirme sınavında 13 çoktan seçmeli soru, 1 eşleştirme sorusu ve kısa cevap gerektiren 1 soru bulunmaktadır.

Uygulama

Araştırmaya başlamadan önce araştırmada yer alan deney ve kontrol gruplarını oluşturan sınıflar seçilmiştir. Bu sınıflara Trafik Güvenliği Dersi Kazanım Değerlendirme Sınavı (TGDKDS) ön test olarak kullanılmıştır. Ön test uygulaması bittikten sonra dersin kazanım listesi dikkate alınarak deney grubu sınıfının sınıf öğretmeni sekiz hafta boyunca trafik eğitim parkında derslerini işlemiştir. Aynı süre ve aynı kazanım tablosu dikkate alınarak kontrol grubunun sınıf öğretmeni ise derslerini sınıf ortamında yapmıştır. Kazanımların öğretiminin bittiği sekizinci haftadan sonraki yani dokuzuncu haftada son test iki sınıfta uygulanarak araştırma sonlandırılmıştır. Bu süreçten sonra çalışmadan elde edilen veriler analiz edilerek raporlaştırılmıştır.

Verilerin Analizi

Verilerin istatistiksel analizinde SPSS 16 paket programından yararlanılmıştır. Çalışma grubunda yer alan deney ve kontrol grubundaki öğrencilerin ön test ve son test puanlarının kendi içlerinde karşılaştırılmasına independent-sample (bağımsız örneklem) t-testi, deney grubunda bulunan öğrencilerin öntest-sontest puanları arasındaki farklılığa ilişkin paired-sample (eşleştirilmiş örneklem) t-testi ve kontrol grubunda bulunan öğrencilerin öntest-sontest puanları arasındaki farklılığa ilişkin paired-sample (eşleştirilmiş örneklem) t-testi kullanılmıştır.

3. BULGULAR

Araştırmaya katılan deney ve kontrol grubunda bulunan öğrencilerin ön test puanları arasındaki farklılığa ilişkin t-testi sonuçları Tablo 5'te verilmektedir.

Tablo 5. Deney ve Kontrol Grubunda Bulunan Öğrencilerin Ön Test Puanları Arasındaki Farklılığa İlişkin Independent-Sample (Bağımsız Örneklem) T-Testi Sonuçları

	Grup	Ortalama	N	S	t	sd	p
Ön Test	Deney Grubu	33,27	29	6,97	,254	28	,801
	Kontrol Grubu	33,10	29	7,49			

*p<,05

Tablo 5'te deney ve kontrol grubunda bulunan öğrencilerin ön test puanlarına ilişkin bulgular yer almaktadır. Deney grubunda bulunan öğrencilerin ön test puanları ($\bar{X}=33,2$) ile kontrol grubunda bulunan öğrencilerin ön test puanları ($\bar{X}=33,103$) arasında $t(28)=,254$, $p=,801>,05$ 'e göre anlamlı farklılık olmadığı görülmektedir. Yani sürecin başında deney grubunda bulunan öğrencilerin düzeyleri ile kontrol grubunda bulunan öğrencilerinin düzeylerinin ölçülen özellikler bakımından denk olduğu söylenebilir. Ön test puanları denk olan deney ve kontrol grubunda bulunan öğrencilerin deney grubu öğrencilerinin ön test ve son test puanları arasındaki farklılık Tablo 6'da verilmektedir.

Tablo 6. Deney Grubunda Bulunan Öğrencilerin Ön Test-Son Test Puanları Arasındaki Farklılığa İlişkin Paired-Sample (Eşleştirilmiş Örneklem) T-Testi Sonuçları

	Ortalama	N	S	t	sd	p
Ön Test	33,27	29	6,97	35,45	28	,000*
Son Test	92,06	29	7,96			

Tablo 6, deney grubunda bulunan öğrencilerin ön test puanları ile son test puanlarına ilişkin bulgular yer almaktadır. Deney grubunda bulunan öğrencilerin ön test puanları ($\bar{X}=33,27$) ile son test puanları ($\bar{X}=92,06$) arasında $t(28)=35,45$ $p=,000<,05$ 'e göre anlamlı farklılık olduğu görülmektedir. Bu anlamlı farklılık, deney grubunda bulunan öğrencilerin eğitim verildikten sonra son test puanlarının ön test puanlarına göre daha yüksek olmasından kaynaklanmaktadır. Deney grubunun kendi içerisinde verilen eğitim ile farklılık oluşturacak düzeyde artışa sahip oldukları görülmektedir.

Uygulama sonunda kontrol grubunda bulunan öğrencilerin ön test-son test puanları arasındaki farklılaşma Tablo 7'de sunulmaktadır.

Tablo 7. *Kontrol Grubunda Bulunan Öğrencilerin Ön Test-Son Test Puanları Arasındaki Farklılığa İlişkin Paired-Sample (Eşleştirilmiş Örneklem) T-Testi Sonuçları*

Kontrol Grubu	Ortalama	N	S	t	sd	p
Ön Test	33,10	29	7,49	30,96	28	,000*
Son Test	83,44	29	8,14			

* $p<,05$

Tablo 7'de kontrol grubunda bulunan öğrencilerin ön test puanları ile son test puanlarına ilişkin bulgular yer almaktadır. Kontrol grubunda bulunan öğrencilerin ön test puanları ($\bar{X}=33,10$) ile son test puanları ($\bar{X}=83,44$) arasında $t(28)=30,96$ $p=,000<,05$ 'e göre anlamlı farklılık olduğu görülmektedir. Bu fark öğrencilerin son test puanlarına ilişkindir. Ön test puanları denk olan deney ve kontrol grubunda bulunan öğrencilerin son test puanları arasındaki farklılık Tablo 8'de verilmektedir.

Tablo 8. *Deney ve Kontrol Grubunda Bulunan Öğrencilerin Son Test Puanları Arasındaki Farklılığa İlişkin Independent-Sample (Bağımsız Örneklem) T-Testi Sonuçları*

	Grup	Ortalama	N	S	t	sd	p
Son Test	Deney Grubu	92,06	29	7,96	5,24	28	,000*
	Kontrol Grubu	83,44	29	8,14			

* $p<,05$

Tablo 8'e bakıldığında; deney grubunda bulunan öğrencilerin son test puanları ($\bar{X}=92,06$) ile kontrol grubunda bulunan öğrencilerin son test puanları ($\bar{X}=83,44$) arasında $t(28)=5,24$ $p=,000<,05$ 'e göre anlamlı farklılık olduğu görülmektedir. Yani sürecin sonunda deney grubu ile kontrol grubu arasındaki farkın kaynağı, deney grubuna verilen eğitim ile son test puanlarını anlamlı farklılık oluşturacak düzeyde arttırdıkları görülmektedir.

4. SONUÇ VE TARTIŞMA

4. Sınıf Trafik Güvenliği Dersinin çocuk trafik eğitim parkı ortamında öğretiminin, öğrenci başarısı üzerine etkisini ortaya koymayı amaçlayan bu çalışmada aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

Her iki gruba da uygulanan başarı ön testlerinde deney grubunun ve kontrol grubunun başarı yönünden denk oldukları saptanmıştır. Deney grubu öğrencilerinin son test puanları ile kontrol grubu öğrencilerinin son test puanları arasında $p<0.05$ düzeyine göre anlamlı fark meydana gelmiştir. Bu fark deney grubunun lehinedir. Yani denel işlemlerin sonunda; deney grubu ile kontrol grubu arasındaki farkın, deney grubuna verilen eğitimden kaynaklandığı

söylenbilir. Bu duruma bakarak deney grubu öğrencilerinin trafik eğitim parkında aldığı eğitim faaliyetinin etkili olduğu ve öğrencilerin bu derse ilişkin başarıları üzerinde etkili olduğu söylenbilir. Ancak her iki grubunda son test puanlarının ön test puanlarına göre artışı tespit edilmiştir. Bu durum ise öğretmenlerce uygulanan her iki öğretim yönteminin de öğrenci başarısında belirli bir düzeyde etkili olduğunu ortaya koymaktadır.

Eğitim-öğretim faaliyetlerinde kullanılan birçok yöntem ve teknik bulunmaktadır. Çocuk trafik eğitim parkı öğrencilere öğrendiklerini gerçek yaşam koşullarına yakın bir ortamda uygulama olanağı vermektedir. Bu olanak, öğrencilerin öğrendiklerinin kalıcı olmasına ve uygulamaya dönük becerilerin gelişmesine yardımcı olmaktadır. Gökdağ ve Atalay (2015) yaptıkları araştırmada eğitim eksikliğinin trafik kazalarını doğrudan etkileyen bir faktör olduğuna dikkat çekmişlerdir. Çocuk trafik eğitim parkları öğrencilerin trafik eğitimlerini tamamlayıcı imkânları sunması gelecekte eğitim eksikliğinden kaynaklanan kazaların azalmasında katkı sağlayabileceği söylenbilir.

Trafik kurallarına karşı duyarlı olmak öğrencinin sadece sınıf ortamında öğrendiği kurallardan çok, bu kuralları içselleştirmesine yardımcı olacak yaşantıların sunulmasıyla geliştirilebilir. Tahiroğlu (2012) yaptığı çalışmada trafik kurallarına karşı duyarlılığın geliştirilmesine yönelik yapılan değerler eğitiminin öğrencilerin trafik kurallarına ilişkin tutumları üzerinde etkili olduğu sonucuna ulaşmıştır. Bu araştırmanın sonucuna ilişkin olarak öğrencilerin trafik eğitim parkında ortak bir yaşam geliştirmesi değerler bakımından trafik kültürünün öğrencide oluşmasına yardımcı olabilecektir.

Hatipoğlu, Özdemir ve Öztürk (2012) yaptıkları araştırmada, Türkiye’de trafik kazalarına karışan ve bu kazalar sonucu yaralanan ve hayatını kaybeden çocukların sayısının diğer ülkelerden fazla olmasının temel nedenini “yeterli bilinç kazandıracak şekilde trafik eğitimi verilememesine” bağlamışlardır. Çocukların bilinçli trafik eğitimi alması trafik eğitim parkları yardımıyla sağlanabilir. Çocuklar bu parklarda öğrendiklerini yaparak ve yaşayarak uygulama fırsatı bulacağından trafikte bilinçli bireyler olarak yetişebilirler.

Yüksel, Tosun ve Durna (2013) çalışmalarında; trafik kültürü ve kazalara yönelik alınabilecek önlemlerde köşe yazarları tarafından üzerinde durulması gereken önemli bir nokta olduğunu belirtmektedirler. Aslında araştırmacıların dile getirdiği nokta “geleceğin sürücü adayı olan çocukların erken yaşta trafikle yaşamayı öğrenmeleri” gerektiğidir. Trafik eğitimi ve çocuk trafik eğitim parklarındaki uygulamalı dersler bu açıdan önemlidir.

ÖNERİLER

Bu çalışmada çocuk trafik eğitim parklarının trafik dersi öğrenci başarısına etkisi başarı testiyle ölçülmüştür. Başka bir araştırmada bu öğrencilerin geliştirdikleri olumlu davranışları uygulamalı ya da gözleme dayalı olarak ölçülebilir.

Bu çalışma, ilkokul dördüncü sınıf öğrencileri üzerinde yapılmış olup araştırmacılar farklı yaş ve öğrenim düzeyindeki öğrenciler üzerinde çalışabilirler. Ayrıca bu parklar ile ilgili olarak öğretmen görüşleri önemli veriler sunabilir.

Trafik düzeni ve eğitimi ile ilgili görevleri bulunan yetkililer, çocuk trafik eğitim parklarının yapılmasına önem vermelidir. Belediyeler ve ilgili diğer kurumlar bu parkların yapımı, bakımı ve geliştirilmesinde daha fazla görev almalıdır. Bununla birlikte eğitim kademelerinin geneline hizmet verecek trafik eğitim parkları oluşturulmalıdır.

Yeni yapılacak trafik eğitim parklarında öğretmenlerin daha etkin eğitim-öğretim faaliyetlerinde bulunabilmeleri için öğretmenlere bu parklarla ilgili değişik eğitsel organizasyonlar sağlanmalıdır. Trafik eğitim parklarının tanıtımı için medya araçları kullanılmalı, tanıtımlar düzenlenmelidir.

KAYNAKÇA

- Arslan, F. (2002). Trafik Eğitim Kampanyasına Farklı Bir Yaklaşım (Elâzığ Örneği). *Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi, 8- 10 Mayıs 2002*.
- Cengiz, F. (2013). *Trafik ve ilkyardım 1*. Ankara: Milli Eğitim Bakanlığı
- Çocuk Trafik Eğitim Parkları Yönetmeliği (1998). *T.C. Resmi Gazete, 23503, 24.10.1998*.
- Emniyet Genel Müdürlüğü (2015). Ülke geneli trafik istatistik bülteni. http://www.trafik.gov.tr/SiteAssets/istatistik/2015_yili.xls adresinden 10.10.2016 tarihinde alınmıştır.
- Hakan, Y. (2014). Türk eğitim sisteminde trafik eğitiminin yeri ve yapılması gerekenler. *Journal of International Management and Social Researches, 1(2), 21*.
- Hatipoğlu, S. (2011). Okul Öncesi Çağı Çocuklarının Trafik Bilgi ve Algıları. *Pegem Eğitim ve Öğretim Dergisi 1(3), 23-28*.
- Hatipoğlu, S., Özdemir, S. & Öztürk, Arıkan E. (2012). Türkiye’de ilköğretim okullarında verilen trafik eğitiminin farklı ülkelerde verilen eğitimle karşılaştırılarak incelenmesi ve geliştirilmesi için öneriler. *Abant İzzet Baysal Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi, 12 (2), 9-22*.
- İller ve Belediyeler Dergisi [İBD] (2012). Güvenli trafik alanları hep birlikte oluşturulacak. *Türkiye Belediyeler Birliği Sayı 770*.
- Güner, F. & Genç, Zeki S. (2012). İlköğretim öğrencilerinin trafik güvenliği bağlamında kitle iletişim araçlarına ilişkin görüşlerinin incelenmesi (Çanakkale ili örneği). *Selçuk İletişim 7(2), 44-57*.
- Gökdağ, M. & Atalay, A. (2015). Trafik eğitiminin trafik kazaları üzerindeki etkisi. *Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, 8 (2), 272-283*.
- MEB (2011). *İlköğretim trafik güvenliği dersi öğretim programı*. Ankara: MEB Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığı.
- Tahiroğlu, M. (2012). Değerler eğitiminin ilköğretim 4. sınıf öğrencilerinin trafik kurallarına yönelik tutumlarına etkisi. *Mersin Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi, 8 (1), 123-136*.
- T.C. Sayıştay Başkanlığı Performans Denetimi Raporu (2008). Trafik Kazalarını Önleme Faaliyetleri. Ankara: Sayıştay Başkanlığı.
- Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı (2016). Trafik kazaları özeti 2015. <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/TrafikKazalariOzeti2015.pdf> adresinden 12.10.2016 tarihinde alınmıştır.
- TÜİK (2014). Ölümlü yaralanmalı kazaya neden olan kusurlar, 2014. <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=18760> adresinden 11.12.2016 tarihinde alınmıştır.
- TÜİK (2016a). Motorlu Kara Taşıtları, Mayıs 2016. Haber Bülteni. <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=21605> adresinden 12.12.2016 tarihinde alınmıştır.
- TÜİK (2016b). *Karayolu trafik kaza istatistikleri, 2015. Haber bülteni*. <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=21611> adresinden 10.12.2016 tarihinde alınmıştır.

- Sungur, İ., Akdur, R. & Piyal, B. (2014). Türkiye'deki trafik kazalarının analizi. *Ankara Med J*, 14(3)114 – 124.
- Vaizoğlu, S., Evcı, D., Kapısız, E. Özcan, S., Soylu, G., Ünal, B., Ünlü, N., Zu'by, B. & Güler, Ç. (2003). *Sted*, 12(6), 227-230.
- Yüksel, Y., Tosun, H. & Durna, T. (2013). Köşe yazarları gözüyle Türkiye'de trafik. *International Journal of Human Science*, 10(2), 718-750.