

# AVRUPA KONSEYİ VE AVRUPA ULAŞTIRMA BAKANLARI KONFERANSI

tarafından birlikte düzenlenen

## OKULLARDA TRAFİK GÜVENLİĞİ ÖĞRETİMİ KONUSUNDA İKİNCİ HÜKÜMET UZMANLARI KONFERANSI

(Viyana, 21-25 Temmuz 1971)

Çev. Bekir ONUR\*

### S O N U Ç L A R

#### A. YOL GÜVENLİĞİ KONUSUNDA ÇOCUKLARIN EĞİTİMİ

##### *Durumun istatistik analizi*

1. Çeşitli Avrupa ülkelerinde 1963-1969 dönemini kapsayan geçerli istatistikler vasıtasıyla trafik kazalarındaki gelişimin analizi, genel olarak, kazaların sayısının genç insanlar arasında genel nüfusta olduğundan daha hızla arttığını gösteriyor. Bu analiz daha özel olarak şunları ortaya koyuyor:
  - 0-14 yaşlarındaki çocukların grubunda kazalar, yayalarda, daha az bir ölçüde olmakla beraber bisikletlilerde de, yolu kullanan diğer bütün kategorilerden daha sık isabet ediyor;
  - 15-24 yaş grubunda, motorlu taşıt sürücülerinin kurbanı olanların kaza oranı çok yüksek düzeylere ulaşıyor;
  - bu sonuncu kategorideki gençler giderek motorlu taşıt sürücüleri olurlar ve onlar arasındaki ölüm oranı özellikle göze çarpar;
2. Yukardaki son derece düşündürücü durum, hem toplumun en çok yaralanabilir bir üyesi olarak çocuğun korunmasını güven altına almak için, hem de yolu kullanan olarak çocuğun kendi sorumluluklarını gitgide yüklenmesi için tüm topluma ait olan sorumluluklara dikkati çekebilir.

---

\* Eğitim Psikolojisi Bölümü Asistanı

*Trafik eğitiminin psikolojik ve biyolojik yönleri*

3. Çocuğun, henüz tamamen gelişmemiş psiko-biyolojik melekeleri (görme alanı ve sınırlı işitme algısı), spontanlığı (anî tepkiler) ve sınırlı dikkat toplama yeteneği nedeniyle trafik akımında yetişkinlerden farklı davrandığı bilinir.
4. Buna göre, toplum, bu etkenleri, çocukların çevresini yeterli bir biçimde bu etkenlerle uygunlaştırarak dikkate almak zorundadır. Çevre; özellikle şehir plânlamasıyla, yol tertibiyle, taşıt araçlarının yapımıyla, trafik düzenlemesiyle, işaretleme sistemiyle, yaya geçitlerinin, okulların ve oyun alanlarının bulunduğu bölgelerin yakınında taşıt araçlarının durmasıyla ilgili çeşitli tedbirler alır.
5. Yukarıda zikredilen tedbirlere paralel olarak, diğer yandan, çocuğu iki yaşından itibaren, yol güvenliği konusunda mümkün en etkili ve gelişiminin faklı dönemlerine en iyi uyan bir eğitimden yararlandırmak için bütün çabaları göstermek gerekir. Şu halde, bu öncelikle aileye ve okula düşen bir görevdir.

*Okul programlarında trafik eğitiminin yeri ve ulaşılabacak pedagojik hedefler*

6. Yol güvenliği konusunda eğitim, okul öncesi kurumlarda, ilk ve orta öğretim okullarında sistemli olarak ve devamlı biçimde yayılmak zorundadır. Trafik eğitiminin etkinliğinin, geniş ölçüde, öncelikle okul öncesi kurumlarda yapılanlara bağlı olduğunu belirtmek gerekir. Teoride incelenen sorunların, daha sonra gerçeklikte, trafiğin cereyan ettiği ortamda ya da alıştırma alanlarında denenmiş olması zorunludur. Paris'te 1963'te verilen Birinci Konferans'tan bu yana ilkokullarda elde edilen sonuçlar oldukça tatmin edicidir; buna karşın, bu konuda okul öncesi kurumlarda ve orta okullarda girişilen çabaları esaslı biçimde çoğaltmak ve yoğunlaştırmak gerekir. Trafik eğitiminin, eğitimin tümünden yalıtılmış bir unsur olamayacağı, tüm pedagojik değerini kazanması için eğitimle tamamen bütünleşmesi ve Trafik Kanununun kuralları hakkında biçimsel bir malûmat olarak kalmaması gerektiği yeterince belirtilmiştir.
7. Böyle kabul edilen bir trafik eğitimi esas olarak şu alanlara yönelmek zorundadır: bir yandan teknik konular ve doğal bilimler, diğer yandan ahlâk ve sosyal bilimler ve nihayet beden eğitimi. Öğrencileri yerleşmiş teknik tecrübeleri kazanmaya, toplum hayatında sorumluluklarının bilincine varmaya ve hatta trafik

koşullarının düzeltilmesine aktif bir biçimde katılmaya sevk etmek maksadile trafik eğitimin konuları, bu alanların programlarıyla bütünleşmek zorundadır. Çocuğu somut durumlarda kusursuz bir yaya, bisikletli, motorsikletli ve daha sonra otomobil sürücüsü davranışı kazanmaya yetenekli kılmak için, okulların, çocuğun yaşı ve olgunluk derecesiyle uygunlaştırarak gözetmek zorunda olduğu pedagojik hedefler söz konusudur.

8. Yukarda zikredilen disiplinlerle kaynaşmış bir yol güvenliği eğitimi için, öğretim yılı başına, örneğin aşağıdaki gibi bölünen 10 ile 20 saat arasında asgarî bir süre tavsiye edilmiştir:

- Okul öncesi kurumlar ..... 20 saat
- İlk okullar: 1. ve 4. sınıflar ..... herbiri 20 saat
- 2. ve 3. sınıflar ..... herbiri 10 saat
- Orta okullar: 5. ve 9. sınıflar ..... herbiri 20 saat
- 6,7,8, ve 10. sınıflar ..... herbiri 10 saat

11. ve 13. sınıflarda pratiğe yönelik (sürücülerin yetiştirilmesi) öğretim programları düzenlemek temenni edilir. Trafik eğitiminin ayrı bir disiplin olarak ortaya çıkabilmesi mümkün olacaktır.

#### *Trafik eğitiminin etkinliği ve kontrol yöntemleri*

9. Benimsenmiş öğretim biçimleri ne olursa olsun, öğretimin içeriğinin ve yöntemlerinin daha büyük bir etkinliği garanti etmesi gerektiği gerçeği üzerinde önemle durulmalıdır. Bu etkinliğin hangi tedbirler içinde gerçekten isabetli olacağını bilmek için, hazırlanmış kontrol yöntemlerine başvurma zorunluluğu ortaya çıkar. Bu kontrol bir yandan, kurallar hakkında iyi bir bilgi, fizik ve zihinsel yetenekleri ve gerektiğinde sürücü olarak yatkınlığıyla, diğer yandan, yoldaki düzgün davranışı arasında öğrencide mevcut olan sağlam bağı açığa çıkarmak zorundadır. Tümüyle alındığında söz konusu olan, öğrencilerin kazanmış oldukları bilgilerin, onları disiplinli ve tedbirli bir davranış özerkliğine ulaşmış kabul etmeye, bireysel korunmalarını olduğu kadar yolu kullanan diğerlerinin de güvenliğini garantiye almaya yeterli olup olmadığını tahkik etmektir. Bu husus, sadece teorik bilgilerin inceden inceye kontrol edilmesini değil, fakat öncelikle, gerçek durumlarda çocukların spontane tepkilerini dikkate alabilen devamlı bir kontrolü önceden gerekli kılar.

*Okul kolları*

10. Okul kolları, öğrencilerin okul yolu üzerindeki güvenliğini hissedilir biçimde arttırmak için mükemmel bir araç teşkil ederler. Gerçekten, okul kolları sistemini çoktan kuran bütün ülkeler çok iyi sonuçlar aldılar ve kazaların hemen hemen tümünün ortadan kalkmasını sağladılar. Ayrıca, okul kolları öğrencilere sorumluluk duygusu verirler ve belli bir ölçüde okulda Trafik Kanunu öğreniminin pratik uygulamasını sağlarlar. Ortaya konan bazı ihtiyatlara rağmen, okul kolları kurmanın ve onların yetiştirilmesi için güçler sağlamanın belirtildiği kabul edilebilir.
11. Bu hususta aşağıdaki temel ilkeler sorumlu otoritelere yol gösterilir:
- okul kolları, kamu yollarını kullanan bütün diğer kimseler gibi Trafik Kanununun emirlerini gözetmek zorundadırlar;
  - okul kollarının görevi arkadaşlarına nezaret ve klavuzluk etmekten ibarettir. Görevlerini ifa etmek için, trafik akımında ortaya çıkan fasilalardan yararlanmak zorundadırlar;

*Okul kollarına özellikle şu görevler düşer:*

- çocukları okula taşıyan tramvay ve otobüslerde, özellikle okul otobüsü duraklarında gözetimi ve düzeni sağlamak;
  - okula gitmek için bisiklet kullanan çocuklara klavuzluk etmek;
  - kol nizamıyla yürüyen öğrenciler için başta ve arkada takım başkanları kullanmak.
- sadece anababalarının ya da velilerinin iznini alan öğrenciler okul kollarının üyesi olabilirler;
  - okul kollarını kişisel zararlara uğrama tehlikesine karşı ve sivil sorumluluklarının üçüncü kişiler karşısında tehlikeye düşmesine karşı korumak için tedbirler alınmalıdır. Bunun zorunlu olduğu ülkelerde sorumluluk sorununu düzenleyen kanunî bir hükmün alınması tavsiye edilir;
  - yeterli derecede zihin olgunluğuna sahip olduğu düşünülen öğrenciler, bu görevi ihtiyarî olarak yüklenmeye hazır iseler, okul kolu olabilirler; bunlar, arkadaşlarının yanında trafiğin temel kurallarıyla ilgili örnek bir gözlem konusu teşkil etmek

amacıyla, yönetme yetenekleri, disiplinleri, nezaketleri ve sorumluluk duygularıyla diğer öğrencilere kendilerini kabul ettirmek zorundadırlar;

- f) okul kollarının faaliyetinin asıl sorumlusu okuldur. Bununla beraber, plânlama, eğitime, işleyiş ve gözetim, polisle ve yol güvenliği konusunda uzman olan diğer kuruluşlarla sıkı işbirliği içinde yürütülmek zorundadır;
- g) okul kollarına mensup öğrencilerin yetiştirilmesi önemlidir. Bu formasyon özellikle kalifiye bir kişiye verilmek ve itinayla kurulmuş bir programa göre icra edilmek zorundadır. Bunun gerçekleştirilmesinin zorunlu olduğu Devletlerde okul kuruluşlarını tesis eden otoriteler, kolların örgütlenmesinde ve işleyişinde bir birlik sağlamaya yönelik zorunlu tedbirler almaya davet edilmişlerdir.
- h) okul kollarını çok açık ve belli bir donatım vasıtasıyla kolayca tanınabilir hale getirmek zorunludur. Örneğin, bir işaret paleti biçiminde beyaz bir omuz kayışıyla donatılabilirler;
- i) çeşitli ülkelerin okul kolları arasındaki uluslar arası temaslar yararlıdır ve gelecek için daha çok cesaretlendirilmeleri gerekir.
12. Kollara üye bulma, yaş ya da okul örgütü sorunları bakımından güç ya da olanaksız görüldüğü zaman, yetişkinlere başvurmak ve onları özel olarak bu göreve hazırlamak gerekir. Belli bir yerel durumda arzettiği tehlike nedeniyle kolların hizmetine başvurma sorumluluğu yüklenilemediği zaman, teknik bir çözümün bulunamaması ölçüsünde (örneğin, işaret lambalarının yerleştirilmesi bir yeraltı geçitinin inşa edilmesi v.b.), yetişkinlere başvurmak uygun olur.

## B. TRAFİK EĞİTİMİYLE GÖREVLİ ÖĞRETMENLERİN YETİŞTİRİLMESİ

### *Giriş*

Anababalar yoldaki çocuklarının güvenliğinin birinci derecedeki sorumluları iseler de, öğretmenler bu alanda ailelerle, polis ve diğer ilgili çevrelerle birlik olarak önemli bir rol oynamakla yükümlüdürler. Öğretmenlerin bu faaliyete katılması ülkenin âdetlerine göre zorunlu olabilir ya da olmayabilir, fakat şu var ki öğretmenler, bu konunun önemini bilincine vardıkları hallerde bile, aşağıdaki bilgileri bilmezlerse öğretici olamazlar:

- (a) bu öğretimin içeriği;
- (b) öğretimin yöntemleri;
- (c) çocuk psikolojisinin unsurları.

Öğretmenleri bir trafik eğitiminden muaf tutmak ya da bu görevi yüklenmeleri için cesaretlendirmek, onlara pratik çalışmanın unsurları verilmiyorsa pek o kadar yararlı değildir. Bundan başka, yerleşmiş öğretimin diğer yardımcıları kadar görsel-işitsel araçlar da, tekniklerini geliştirmek için onlara gereklidir. Bunun sonucu olarak, normal okulların öğretim personeli trafik güvenliği konusunda konferans verenleri anlamalı ve keza dersler halihazırda faaliyet gösteren öğretmenler için de öngörülmelidir. Bu konferansçılar trafik güvenliği alanındaki uluslararası araştırmaların sonuçlarını rahatça elde edebilmelidirler.

## 2. Yöntemler

Öğretmenlere trafik eğitiminin tüm önemini ve öğretim yöntemlerini tanıtmak yerinde olur. Öğretmenler genel olarak genellikle ilgili diğer sorunlardan da haberdar olmalıdırlar. Öğretmenlerin, süresi tercihan 15 gün hiç olmazsa bir hafta olması gereken, faaliyet içinde alıştırmaya stajlarına ihtiyaçları vardır; bu stajlar öğretmenlere pratik olduğu kadar teorik derinliğine bir formasyon vermek içindir.

Devamlı bir süreç olan trafik güvenliğinin artırılması konusundaki yöntemlerin ıslahı için, bu konunun öğretimini yüklenmiş olan öğretmenler zaman zaman seminerlere katılmalıdırlar. Yine bunun gibi, seminerler de uluslararası düzeyde organize edilebilmelidir.

Öğretmenlerin; polis, trafik güvenliği sorumluları (mevcut oldukları ülkede), otomobil sürücülere ve yayalarla ilgili diğer kuruluşlarla, özellikle P.R.I<sup>1</sup> ve O.T.A<sup>2</sup> gibi trafik eğitimiyle ilgili değişik kuruluşlarla irtibatlı olarak hareket etmelerinin ne kadar önemli olduğunu bilmeleri gerekir.

## 3. Öğretimin içeriği

Trafik eğitimi yüklenmiş olan öğretmenler aşağıdaki konularda mükemmel bir bilgiye sahip olmalıdırlar:

<sup>1</sup>La Prévention routière internationale

<sup>2</sup>Organisation mondiale du tourisme et de l'automobile

- (a) kendi ülkelerinin trafik kanunu;
- (b) trafik kazalarının temel nedenleri;
- (c) bu kazaların isabet ettiği yaş grupları;
- (d) trafik sorunları karşısında yaya, bisikletli, motorsikletli, özellikle araba ve ağır vasıta sürücüleri olarak çocuk ve yetişkin psikolojilerinin en önemli alanları. Bu alanda, trafiğe bağlı olmayan bununla beraber yolu kullananların davranışı üzerinde bir etkisi olan diğer çevre unsurlarından olduğu gibi aile ilişkilerinden hasıl olan sonuçları da anlamak gerekir;
- (e) çeşitli görsel-işitsel araçların ve öğretimin yardımcısı olarak kabul edilen (örneğin yalandan otomobil kullanma hareketleri) diğer yardımcı öğretim araçlarının mevcudiyeti ve kullanılması. Öğretmenler bu araçların limitasyonlarını da bilmelidirler;
- (f) diğer yandan öğretmenler, sadece bilgi aktarmaya değil, fakat aynı zamanda öğrencilerine kazalardan sakınmak için bu bilgiyi "stratejik" bir biçimde nasıl kullanacaklarını kavratmaya da yetenekli olmalıdırlar;
- (g) öğretmenler, çalışmalarının etkinliğini değerlendirmeyi ve etkisizliği belli olan yöntemleri değiştirmeyi başarabilmelidirler;
- (h) yeni okulların ya da yeni okul alanlarının yapımı öngörüldüğünde, öğretmenler, trafik güvenliği bakımından uzmanca bir fikir verme konusunda yetenek göstermelidirler;
- (i) öğretmenler, trafik güvenliği sorununun tüm topluma ait olduğu ve tek bir bireyler grubuyla çözümlenemeyeceği gerçeğinin bilincine varmalıdırlar;
- (j) trafik güvenliğinin bazı özel yönlerinin (örneğin otomobil kullanma) öğrenimini yüklenmiş olan kimseler, yardımcı öğretim araçlarının kullanılmasının dahil olduğu -pratik ve teorik- komple bir özel formasyona sahip olmak zorundadırlar. Bu noktada, dik-kate alınması gereken kanunî mülâhazalar mevcut olabilir.

#### 4. Araştırma

Trafik eğitimi alanında araştırma örneğın şu konularla ilgilidir: yayaların davranışı, okullarda sürücülerin yetiştirilmesinin etkinliği, öğretim yöntemlerinin ve yardımcı araçların verimliliği, okul programlarının içeriği.

Bu araştırma, uluslararası düzeyde OECD ile işbirliği içinde, ulusal düzeyde de bilgi alışverişı ve evvelce kullanılan itemlerin seçimiyle

gerçek güçleri koordine ederek yürütülmelidir. Trafik eğitimiyle ilgili tedbirlerin verimliliği kontrol edilmelidir. Trafik eğitimi konusunda teşvik edilecek faaliyetler dikkatli bir bilimsel analizle etkililik derecesine göre seçilmelidir.

Trafik güvenliği, henüz farklı hacimde olan yeni bir sorundur ve ancak son yıllardadır ki geniş araştırmaların konusu olmaya başlamıştır. Değişik nedenlerle herhangi bir ülkede girişilen çalışmaların diğer bütün ülkelerde bilinmeden kaldığını ve bunun mükerrer çalışmalara sebep olduğunu tesbit etmek esef vericidir. Diğer yandan, bazı araştırma alanlarında elde edilen geçerli sonuçlar öğreticilerin bilgilerine sunulmamıştır ya da ele geçirme olanağının az olduğu yayınlarda neşredilmiştir. Davranış alanlarındaki, özellikle küçük çocuklarla ilgili davranış alanlarındaki bilgiler daima çok yetersiz kalmıştır. Öğretmenler, ileri tekniklerden, görsel araçlara getirilmiş yeniliklerden ve trafik eğitimi görevlerini kolaylaştırmak için alınan diğer tedbirlerden her zaman malûmat sahibi değildirlir. Sonuç olarak, başvurulacak eserler bakımından bir kıtlık vardır; bu alanda gerçekleştirilmiş araştırmaların sonuçları uluslararası bir dökümantasyon merkezi tarafından toplanmalı ve ilgili kişilerin yararlanmasına sunulmalıdır.

### C. ÇOCUKLARIN VE GENÇLERİN GÜVENLİĞİYLE İLGİLİ DİĞER ÖNEMLİ SORUNLAR

#### 1. *Yol güvenliği teknikleriyle ilgili tedbirler*

Şehir plânının değiştirilmesinin pek o kadar mümkün olmadığı eski mahallelerde doğrudan doğruya teknik tedbirler, nisbeten kısa bir vadede iyi sonuçlara ulaşabilir. Böyle tedbirler, özellikle, okula ya da oyun alanına giden ya da oralardan dönen çocukların güvenliğini sağlayabilmek içindir.

Buna karşın, yeni şehirlerin ya da yeni mahallelerin kurulması söz konusu olduğunda, gençlerin güvenliği konusuna, özellikle ana okullarının ve diğer okul kuruluşlarının yerleşme bölgeleriyle ilgili sorunlara öncelik vermek uygun olur.

Böyle bölgelerde, çok tatminkâr bir güvenlik düzeyi, etkili çarelerle (yayalar için yeraltı geçitleri, bisikletlilere ayrılmış pistler. trafiğin girmesinin yasaklandığı bölgeler v.b.) nisbeten sade ve gösterişsiz bir maliyet çabası karşılığında elde edilebilir.

Diğer yandan, trafik uygulama alanlarını okul kuruluşları içine ya da bunların yakınına yerleştirmek uygun olur. Böylece çocuklar, pratik bir biçimde, bisiklet, velomotor ve otomobil kullanmayı talim edebilirler. Keza bu çözüm monitörlerin teknik karakterli ispatlar yapmalarını da sağlar.

## 2. *Mali ihtiyaçlar*

Avrupa Konseyine ve Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansına üye devletler, trafik güvenliğine tahsis ettikleri malî yardımlarını arttırmaya davet edildiler. Bu iki örgütün kendileri de bu amaca katkıda bulunan siyasal kararları teşvik etmeye davet edildiler.

Artan olanaklar olmadığı takdirde, ne okullarda trafik güvenliği eğitimi konusunda, ne de gelecekte ve halen çalışmakta olan öğretmenlerin yetişmeleri konusunda elle tutulur sonuçlar pek umut edilemez. Trafik güvenliği eğitimi, sadece tümüyle toplumun çıkarlarına hizmet etmediğine, fakat onun görevlerini de ortaya çıkardığına göre, devlet, okulların ve yol ağının inşası için yaptığı gibi, bu eğitimin araçlarını da sağlamak zorundadır. Eğer zorlayıcı politik kararlar alınmazsa, kazaların kurbanı olan genç insanların sayısının artmasından üzüntü duyduklarını bildiren politikacıların ve hükümet adamlarının demeçleri hiç te inandırıcı olmaz.

## 3. *Trafik güvenliği ve eğitimi alanlarında bir uzmanlar komitesinin kurulması*

Avrupa Konseyi ve Avrupa Ulaştırma Konferansı, trafik güvenliği ve eğitimi alanlarında bir uzmanlar komitesi kurmaya davet edildiler. Bu komitenin görevi, resmî uzmanların Okullarda Toplumsal Güvenlik Konusundaki Öğretim Üzerine İkinci Konferans'ının teklif ve tavsiyelerini gerçekleştirmeyi izlemek ya da fırsat bulunduğu koordine etmektir. Bu komite aynı zamanda yol güvenliği eğitimi ilgilendiren bütün konularda bilgi -araştırma da dahil alışverişi için bir buluşma yeri olarak ta işe yarar.

Bu komitenin ilgili uluslararası gayri resmî örgütlerin tecrübelerinden de yararlanması temenniye şayandır.