

T.C.  
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İŞLETME YÖNETİMİ ANABİLİM DALI  
EĞİTİM YÖNETİMİ VE DENETİMİ BİLİM DALI

**ÖRGÜN EĞİTİM SİSTEMİ İÇİNDE TRAFİK EĞİTİMİNDE  
OYUNLA ÖĞRETİMİN ÖNEMİ**  
(Yüksek Lisans Tezi)

Hazırlayan: **Ramazan DİNDAR**

İSTANBUL, 2009

T.C.  
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İŞLETME YÖNETİMİ ANABİLİM DALI  
EĞİTİM YÖNETİMİ VE DENETİMİ BİLİM DALI

**ÖRGÜN EĞİTİM SİSTEMİ İÇİNDE TRAFİK EĞİTİMİNDE  
OYUNLA ÖĞRETİMİN ÖNEMİ**  
(Yüksek Lisans Tezi)

Hazırlayan:  
**Ramazan DİNDAR**

Öğrenci No:  
050712181

Danışman:  
Prof. Dr. Münevver ÇETİN

İSTANBUL,2009

## YEMİN METNİ

Sunduğum Yüksek Lisans Tezimi Akademik Etik ilkelerine bağlı kalarak, hiç kimseden akademik ilkelere aykırı bir yardım almaksızın bizzat kendimin hazırladığına and içerim. .../.../2009

Ramazan DİNDAR

## ÖNSÖZ

Ülkemizde sağlıklı gelişen kent kültürü, toplumsal alışkanlıklar ve insanların olumsuz tutum ve davranışları sonucunda oluşan trafik kazalarının sosyo-ekonomik ve psikolojik etkileriyle önem kazanan “trafik olgusu” olumsuzluklarının çözümünde en etkili yol eğitimidir. “Trafikte Yaşam”a ilişkin İlköğretim Okullarında verilen eğitim teorik ve yüzeysel eğitimin yerine öğrencilerinin daha fazla dikkatini çeken, eğlenceli, görsel ve içinde aktif rol alarak davranış kazanımına yönelik oyunla öğretim veya etkinlik ağırlıklı yöntemleri birebir yaşayarak öğrenme (uygulama) gibi çağdaş ve etkili öğretim yöntemlerine gerek duyulmaktadır.

Araştırmanın her aşamasında fikir ve önerilerini paylaşıp beni yönlendiren, sabrı ve özverisiyle hiçbir yardımı esirgemeyen, beni olumlu yönde motive eden değerli hocam ve danışmanım Sayın Prof. Dr. Münevver ÇETİN’e, önemli katkılar sağlayan tez jüri üyelerim Yrd. Doç. Dr. Çiğdem MERCANLIOĞLU ve Doç.Dr. Salih Zeki İMAMOĞLU’na teşekkürleri bir borç bilirim.

Tez çalışması sürecinde gösterdikleri yakın ilgi, kıymetli bilgileri ve istatistiksel analizlerin yapılması aşamasındaki sağladıkları olanaklar ve yardımlar için Yrd. Doç.Dr. Necla TEKTAŞ ve Yrd. Doç.Dr. Mehmet TEKTAŞ’a, manevi desteklerinden dolayı 4.Sınıf Emniyet Müdürü Turan ODABAŞ, Başkomiser Zafer KIDIL’a ve halen görevli bulunduğum Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü tüm çalışma arkadaşlarıma ve İstanbul Trafik Vakfına katkılarından dolayı teşekkür ederim.

Trafik kurallarını oyunlaştıran Mehmet Ali OKUR ve Mustafa BEKAR’a, ayrıca İlköğretim Okullarının yönetici ve öğretmenleri ile çalışma grubunu oluşturan öğrencilerine ve tüm dostlarıma teşekkür ederim.

Tez çalışmalarım sırasında maddi-manevi destekleri ve gösterdikleri anlayışla her zaman yanımda olan sevgili aileme şükranlarımı sunarım.

Bana her zaman okumanın yolunu gösteren babamı rahmet ve saygıyla anıyorum.

Ramazan DİNDAR

**ÖRGÜN EĞİTİM SİSTEMİ İÇİNDE TRAFİK EĞİTİMİNDE  
OYUNLA ÖĞRETİMİN ÖNEMİ**  
(Yüksek Lisans Tezi)

**Tezi Hazırlayan: Ramazan DİNDAR**

**Özet**

Bu çalışmada; Türkiye'nin sosyo-ekonomik yapısını etkileyen trafik olgusu, trafik eğitimi ve trafikte kullanılan oyunla öğretim konuları ele alınmıştır. Trafik, insanların gereksinimlerini karşılamada, günlük yaşantılarını güvenle sürdürmede, yaşamlarını daha kolay hale getirmede önemli bir yere sahiptir. Bu durum hem maddi hem de manevi olarak değerlendirilebilir. Bu bağlamda yaya, yolcu ve sürücülerin trafikteki güvenli davranışlarını eğitim ile kazanmaları ve yanlış davranışları önlemede ise etkin denetim yöntemleriyle güvenli ve düzenli bir trafik ortamı oluşturabilir. Bu düzenlemelere bağlı yasalar çerçevesinde trafik hizmetlerini yürüten trafik görevlileri ile tüm bireylere görevler düşmektedir.

Örgün eğitimlerde 'Güvenli Trafik Eğitimi' gelişmiş ülkelerdeki gibi 'Oyunla Eğitim ve Öğretme' metodu ile desteklenip küçük yaşlardan itibaren bilinçli, trafik değer yargısı oluşmuş ve olumlu davranışlar sergileyen saygılı, sabırlı, hoşgörülü, kurallara uyma davranışı gösterebilen, sorumluluk sahibi bireyler yetiştirilmesi hedeflenmektedir. Buna paralel olarak üniversitelerde bununla ilgili bölümler açılarak ve kaynak, materyal hazırlanıp bilimsel çalışmalarla desteklenebilir. Böylelikle kazalardaki kayıplar azalacak beraberinde toplumda trafik kültürünün özümsemiş ve yaşantısına dönüştürmeye yönelik bilgiler açıklanmıştır.

Trafik kuralları, dünyanın bütün ülkelerinde aynıdır. Ülkelerin gelişmişliği, kurallara uyulması ile doğru orantılıdır. Bu sonuçla toplu yaşamı düzenleyen kuralların öğrenilmesi bir zorunluluk haline gelmiştir ki bu da ancak eğitim ile çözebiliriz. Örgün eğitimlerde trafik eğitimi ve bireylerde oluşacak davranış değişikliği ile ilgili öneriler sunulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Trafik, trafik eğitimi, örgün eğitimde trafik eğitimi, trafik denetimi, çocuk trafik parkları, oyun, domino oyunu, trafik kazaları.

**THE IMPORTANCE OF TRAFFIC EDUCATION WITH PLAYING GAMES IN  
FORMAL EDUCATIONS**  
(Post Graduation Thesis)

**Prepared By: Ramazan DİNDAR**

**Summary**

In this study; the traffic educations which are affecting the socio-economical structure of our country, traffic education and education with games methods used in the traffic education have been discussed. The traffic has an important place by meeting the people's requirements, safely surviving their daily lives and making their life easier. This situation can be evaluated both as physically and mentally. In this context, the positive and safety behaviors of pedestrians, passengers and drivers can only be supplied with the education, may be strengthened with games, activities and application areas, and can be supported with the efficient traffic controls. In this scope, both the traffic policemen and individual persons have responsibilities and duties in accordance with the related laws.

In formal educations "The Safety Traffic Education" has been supported with "Education with Playing" method like in developed countries and it is aiming to educate people who have consciousness, have the value judgment of traffic and showing positive behaviors, courteous, patient, tolerant, comply with the rules and responsible as from the young ages. Parallel to these, the universities can establish related departments and by preparing the sources and materials, it can be supported with scientific studies. As a result of these scientific studies the necessary funds will be obtained for the related institutes. Therefore the losses caused by the accidents will be decreased and we will have more people who have been internalized the traffic culture, and explaining the information tended to convert the traffic rules into the people's life.

The traffic rules are same in all the countries in this world. The development levels of the countries are directly proportional with keeping the rules. With this result, it is necessary to learn the rules which are regulating the social life, and we can only solve it with education. The proposals about Traffic Education and Behavior Changes of the individuals have been presented.

**Keywords:** Traffic, traffic education, traffic education in the formal education, traffic control, children traffic parks, game, domino game, traffic accidents.

## İÇİNDEKİLER

Yemin Metni	
Jüri Sayfası	
Önsöz	
Türkçe Özet ve Anahtar Kelimeler	
İngilizce Özet ve Anahtar Kelimeler(Abstract)	
Tablolar Listesi	III
Resimler Listesi	IV
Kısaltmalar	V
<b>Giriş</b>	<b>1</b>

### I.BÖLÜM TRAFİK OLGUSU VE ÖRGÜN EĞİTİM KURUMLARINDAKİ TRAFİK EĞİTİMİ

1.1. TRAFİK OLGUSU VE TRAFİK KAZALARI	
1.1.1.Trafik Olgusu ve Tarihsel Gelişimi.....	3
1.1.1.1.Trafik: Tanımı ve Önemi.....	3
1.1.1.2.Trafik İşaret Levhaları.....	6
1.1.1.3.Trafiğin Tarihiçesi ve Gelişimi.....	7
1.1.2.Trafik Kazalarının Genel Durumu ve Etkileyen Faktörler.....	10
1.1.2.1.İnsan Faktörü: Sürücü, Yaya ve Yolcu .....	12
1.1.2.2.Araç Faktörü.....	17
1.1.2.3.Yol ve Çevre Faktörü.....	17
1.1.3. Trafik Kazalarının Önlenmesinde Çözüm Yolları .....	18
1.1.3.1.Trafik Güvenliğı Eğitimi.....	19
1.1.3.2.Trafik Denetimi.....	21
1.1.3.3.Trafik Mühendisliğı .....	24
1.1.3.4.Trafik Kazası Sonrası Acil Yardım ve Kurtarma.....	25
1.2. TÜRKİYE’DEKİ ÖRGÜN EĞİTİM SİSTEMİ VE TRAFİK EĞİTİMİ.....	26
1.2.1.Eğitim: Tanımı ve Önemi.....	27
1.2.2.Trafik Eğitiminin Yasal Dayanakları ve Tarihiçesi.....	29
1.2.3.Örgün Eğitim Kurumlarında Trafik Eğitimi.....	31
1.2.3.1.Okul Öncesinde Trafik Eğitimi.....	33
1.2.3.2.İlköğretimde Trafik Eğitimi .....	35
1.2.3.3.Ortaöğretimde Trafik Eğitimi .....	37
1.2.3.4.Üniversitelerde Trafik Eğitimi .....	37
1.2.3.5.Bazı Yabancı Ülke Okullarında Trafik Eğitimleri.....	39

## II. BÖLÜM

### TRAFİK EĞİTİMİNDE OYUNLA ÖĞRETİM YÖNTEMİNİN YERİ VE ÖNEMİ

2.1. TRAFİK EĞİTİMİNDE KULLANILAN GENEL YÖNTEMLER.....	43
2.1.1. Çocuk Trafik Parklarında Trafik Eğitimi.....	43
2.1.2. Bilgisayar Destekli Trafik Eğitimi.....	49
2.2. TRAFİK ÖĞRETİMİNDE KULLANILAN OYUNLA ÖĞRETİM YÖNTEMİ.....	55
2.2.1. Oyunun Tanımı ve Önemi.....	56
2.2.1.1. Oyunun Tanımı.....	57
2.2.1.2. Oyunun Önemi.....	58
2.2.2. Oyunla Öğretim Yöntemi: Trafik Domino Oyunu.....	60
2.3. OYUN ÜZERİNE YAPILAN ARAŞTIRMALAR VE GÖRÜŞLER.....	71
2.3.1. Oyunlar Üzerine Yapılan Araştırmalar.....	71
2.3.2. Oyun Üzerine Görüşler.....	74

## III. BÖLÜM

### ÖRGÜN EĞİTİM KURUMLARINDA (İLKÖĞRETİMDE) OYUNLA TRAFİK EĞİTİMİ İLE İLGİLİ BİR ARAŞTIRMA

3.1. Araştırmanın Amacı .....	76
3.2. Araştırmanın Yöntemi .....	76
3.3. Bulgular ve Yorumlar.....	81
3.3.1. Uygulama Öncesi Toplanan Verilerin Analizi ve Homojenlik Testi.....	81
3.3.2. Uygulama Sonrası Toplanan Verilerin Analizi ve Hipotezler.....	82
SONUÇ VE ÖNERİLER.....	86
KAYNAKÇA.....	89
EKLER	
EK 1: TRAFİK İŞARETLERİ BİLGİ TESTİ (ÖN TEST-SON TEST).....	92
EK 2: İSTANBUL MİLLİ EĞİTİM MÜDÜRLÜĞÜNDEN İZİN YAZILARI.....	94
ÖZGEÇMİŞ.....	96



## TABLolar LİSTESİ

<b><u>Tablo No:</u></b>	<b><u>Sayfa</u></b>
1. Türkiye'nin Son On Yıla Göre Genel Kaza İstatistikleri.....	11
2. Türkiye'de 1999-2006 Yılları Arasında Meydana Gelen Trafik Kazalarında İnsan, Araç Ve Yol Unsurlarının Oranı (Yüzde Olarak).....	12
3. Türkiye'nin Son On Yıldaki Trafik Denetim İstatistikleri.....	22
4. İlköğretim 4.ve 5.'nci Sınıf Öğrencilerinin Trafik Güvenliği Dersinin Ünite ve Konu Dağılımı.....	36
5. Oyunla Öğretimdeki Araştırma Modelinin Şematik Gösterimi .....	77
6. Oyunla Öğretimdeki Deney ve Kontrol Gruplarının Ön Testten Aldıkları Puanların Aritmetik Ortalaması .....	81
7. Oyunla Öğretimde Ön Testin Homojenlik Testi Sonuçları.....	82
8. Oyunla Öğretimdeki Deney ve Kontrol Gruplarının Ön Testten aldıkları Başarı Puanlarının T-Testi Sonuçları.....	83
9. Oyunla Öğretimdeki Deney Grubu Öğrencilerinin Ön ve Son Testine İlişkin T-Testi Sonuçları.....	83
10. Oyunla Öğretimdeki Kontrol Grubu Öğrencilerinin Ön ve Son Testine İlişkin T-Testi Sonuçları.....	84
11. Oyunla Öğretimdeki Deney ve Kontrol Gruplarının Son Test Başarı Puanlarının T-Testi Sonuçları.....	85

## RESİMLER LİSTESİ

<u>Resim No:</u>	<u>Sayfa</u>
1. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Topkapı Çocuk Trafik Eğitim Parkı Etkinlik Örnekleri (1-2).....	45
2. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Topkapı Çocuk Trafik Eğitim Parkı Etkinlik Örnekleri (3-4).....	46
3. Trafik İşaret Levha ve Kuralların Öğretiminde Özel Bilfen Çamlıca Okulu Bahçesine Yapılan Mobil Trafik Parkuru Örneği(1-2).....	48
4. Trafik İşaretlerinin Öğretiminde Özel Üsküdar Doğa Okulu BDE Eğitim Örneği.....	51
5. Bilgisayar Ortamındaki Bazı Trafik Oyunları ve Trafik Eğitim Cd Örneği(1-2).....	53
6. MBB Modern Şehirler Trafik Maket Örnekleri (1-2).....	64
7. Eğitici Trafik Domino Oyunu.....	67

## KISALTMALAR LİSTESİ

A.B.D.	Amerika Birleşik Devletleri
BDE	Bilgisayar Destekli Eğitim
a.g.k.	Adı Geçen Kitap
a.g.m.	Adı Geçen Makale
bkz.	Bakınız
EDS	Elektronik Denetleme Sistemi
EGM	Emniyet Genel Müdürlüğü
FTM	Fahri Trafik Müfettişi
IRTAD	International Road Traffic and Accident Database (Uluslararası Yol Trafiği ve Kaza Veri Tabanı)
KİTĞİ	Karayolu İyileştirmesi ve Trafik Güvenliği
KGM	Karayolları Genel Müdürlüğü
KTK	Karayolları Trafik Kanunu
MEB	Milli Eğitim Bakanlığı
MÖ	Milattan Önce
MS	Milattan Sonra
MTSK	Motorlu Taşıt Sürücülerini Kursu
RG	Resmi Gazete
TAM	Trafik Araştırma Merkezi
TÜSİAD	Türkiye Sanayi ve İş Adamları Derneği
TCK	Türk Ceza Kanunu
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
TŞOF	Türkiye şoförler ve Otomobilciler Federasyonu
vb	Ve benzeri
vd	Ve diğerleri
YÖK	Yüksek Öğretim Kurulu

## GİRİŞ

Türkiye ve dünyada meydana gelen trafik kazaları sonucu; her yıl binlerce insanın hayatını kaybettiği, milyonlarca insanın, kaza sonrasında sakat kalarak yaralandığı ve durumun ülke ekonomilerine de ağır getirdiği maddi külfetler bilinmektedir. Yani trafik olgusu tüm dünya insanları için maddi olgu ve manevi değerlerle ifade edilebilir. Bu insanların toplumsal yaşantısını her alanda etkileyen; ekonomik, sosyal, kültürel ve psikolojik etkilerinden de ciddi anlamda söz edilecek bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır.

Türkiye'deki Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığının trafik kazaları verilere göre kazaların %99'nun insan kaynaklı olduğu görülmektedir. İyi eğitim alan, ortak alanları birlikte kullanmayı öğrenmiş, kent kültürünü özümsemiş bireylerden oluşan kentlerde trafik problemleri kolay çözümlenebilmektedir.

Büyük kentlerde yaşayan kişilerin günün önemli büyük bir çoğunluğu trafikte geçmektedir. Evinden dışarı çıkan insanın ilk karşılaştığı durumu düzenleyen yasa trafik yasasıdır. Trafik kurallarına uyma alışkanlığı kazanmış bir insan diğer hukuk kurallarına uyma alışkanlığını geliştirir. Çünkü yaya trafiğın, trafik ulaşımın, ulaşım ise kentin bir parçasıdır. Dolayısıyla kazaların azaltılmasın da en etken tüm insanları kapsayacak; sistemli ve planlı 'güvenli trafik eğitimi 'yle mümkündür. Ayrıca herkesin kendi denetçisi olan 'Kişileştirilmiş Trafik Denetim Modeli' gibi otokontrol sistemi ile kurallara uyma davranışı da yaygınlaştırılabilir.

Bireylerin gelişiminin her evresinde oyun vardır. Oyunla çocuklarda dil, iletişim, duygu, heyecan, adalet, saygı, ödüllendirme, zekâ, spor, çevre ve trafik kurallarına uyma bilinci gelişerek olumsuz davranışlar olumlu yönde gelişebilir. Trafik eğitimlerini oyunla öğretim yöntemi ile yaşayarak öğrenme etkinlikleriyle insan odakları tespit edilebilir.

Eğitim, öğrencide istenilen davranışları geliştirmek, kusurlu davranışları düzeltmek, istenmeyen davranışları silmek gibi amaçlarla yapılır. Eğitime tabi tutulan kişilerde, eğitim sürecinin sonucu olarak, planlanan davranış değişikliklerinin meydana gelmesi beklenir.

Örgün eğitim, eğitimin en önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Çünkü toplumun temel taşı olan ve geleceğin güvencesi olan çocukları küçük yaşlarda verilecek planlı bir eğitim ile bireyi sadece yaşadığı döneme değil, geleceğe de hazırlamaktır. Öğrenme ile başlayan hayatımız öğretme süreci ile devam eder. Bu sürecin içerisinde olan trafik öğretiminin önemi ise; çocukları içinde bulunduğu topluma adapte ederken gelecek dönemlerinde kendini trafikteki tehlikeleri koruma ve trafik ortamına farkındalık kazandırma eğitimi olmalıdır. Dolayısıyla trafik öğretim yöntemlerinin geliştirilmesi ve çağın gereksinimlerine cevap verecek şekle getirilmesi kaçınılmaz olmuştur. Yani mutlu yaşamın temelleri küçük yaşlarda kazanılan davranışlarla devam edecektir.

Bu anlamda trafik kavramlarını ezberlemenin yerine; okuduğunu anlama, kritik etme, yorumlama, bilgi toplama, analiz etme ile bir sonuca ulaşmak için akıl yürütmenin geçtiğini ve bu doğrultuda teknolojiden yararlanmanın yanı sıra trafik konularını drama, eşleştirme, bulmaca, trafik parklarında uygulamalı eğitim(gerçek yaşam), hikâye vb çeşitli yöntemlerle etkinlikleri oyunlaştırarak öğretilmesi yöntemi ile daha kolay anlaşılır ve zevkli hale getirmek gereklidir. Eğitimde yeni yaklaşımlar içinde üst düzey becerileri ve davranışları kazandırmada oyunların ve etkinliklerin rolü büyüktür. Çocuklar oyun ile kendi davranışlarını tecrübe ederek öğrenmektedirler. Oyunla öğretim yöntemi ile trafik ortamındaki kazanımları zevkli hale getirmek için kullanılacağı gibi bilginin kazanılmasında ve pekiştirilmesinde de yapılan oyun etkinliklerinin sonucunda davranışlar eğitilmiş davranışlar haline getirilebilir.

Araştırmanın birinci bölümünde trafik olgusu, trafik kazaları, trafik kazalarının önlenmesine yönelik çözüm yolları, örgün eğitim kurumlarındaki trafik eğitiminin yeri ve önemi vurgulanarak bazı yabancı ülke okullarındaki trafik eğitim örnekleri verilmiştir. İkinci bölümünde trafik eğitiminde kullanılan genel yöntemler ve oyunla öğretim yönteminin çocuklar önemi ve oyun üzerine yapılan araştırma ve görüşlere değinilmiştir.

Üçüncü bölümde ise; örgün eğitim kurumlarında (ilköğretimde) oyunla trafik eğitimi ile ilgili bir araştırmaya ışık tutacak bir uygulama yapılmış, uygulama sonrası verilerin analizi yapılarak, sonuç ve önerilerde bulunulmaya çalışılmıştır.

# **I.BÖLÜM**

## **TRAFİK OLGUSU VE ÖRGÜN EĞİTİM KURUMLARINDAKİ TRAFİK EĞİTİMİ**

### **1.1. TRAFİK OLGUSU VE TRAFİK KAZALARI**

Türkiye ve dünyada meydana gelen trafik kazaları sonucu; sosyo-ekonomik yapı ve psikolojik etkileriyle “trafik olgusu” önem arz etmektedir. Bu durum eğitimsizlik, ceza sisteminin yetersizliği, altyapı eksikliği, alkol, uykusuzluk, aşırı hız ve sorumsuzluk ile birlikte kazalarda sağlık hizmetleri temel desteğinin oluşturduğu gelişmiş yöntemler içeren çok disiplinli bir sistemin önemini vurgulamaktadır. “Ülkemiz ölçeğinde trafik sorunlarıyla ilgili kişi, kuruluş, eğitim ve yatırımların yeterli düzeyde ortaya konulmaması bir eksiklik olarak değerlendirilmektedir.”<sup>1</sup>

#### **1.1.1.Trafik Tanımları ve Tarihsel Gelişimi**

Toplum içinde yaşayan tüm fertlerin, trafik ortamındaki kuralsız tutum ve davranışları ile bir başka insanın yaşama hakkına zarar verebileceği gibi kimi zaman şiddet bile uygulanmaktadır. Trafik ile kuralsızlık o kadar içselleştirildi ki kültürlü bir kişi bile trafik ortamında değişebiliyor ve hatta şiddet uygulayabiliyor. Kurallara uyararak araç kullananlar bile ülkemizde yadırganıyor. Bu tarz olayları engellemenin ve trafikte yaşama hakkını güvence altına almanın en güzel yolu küçük yaşlardan itibaren trafik eğitiminin verilmesidir. Unutulmamalıdır ki insanlar uygar yaşam düzeyine yükselecek şekilde bilgiyle donatılıp, davranışa dönüşürse sonuçlar da o kadar etkili ve nitelikli olur.

##### **1.1.1.1.Trafik: Tanımı ve Önemi**

Trafik yaşamımızın günlük akısı içerisinde kayıtsız kalınamayan güncel, hukuki, karmaşık ve tehlikeli bir kavramdır. Sabah evden okula giderken, okuldan dönerken, yolda yürürken, sokakta oynarken, ailesiyle seyahat ederken, ürün ve hizmetleri pazarlara ulaştırırken, sanat ve spor etkinlikleri yerinde görmek vb sebeplerle kişilerin günün büyük bir çoğunluğu trafikte geçmektedir.

---

<sup>1</sup> Arslan,F., “Trafikte Son Durum”, (TŞOF) Şoför ve Trafik Dergisi, Sayı.567, Ankara, 2002, s.6

Trafik, kent kültürü yani birlikte yaşama, ortak alanları birlikte kullanabilen bireylerin oluşturduğu karşılıklı saygı ile ortak yaşam kurallarıdır. Bir insan başka bir insanın yaşama hakkını haklı bir sebep olsa dahi elinden alamaz. Düzenli ve güvenli bir trafik ortamı insanlığın yani insan ilişkileri ve etkileşiminin ölçüsüdür.

Trafik sözcüğü İtalyanca ‘traffico’, Fransızca ‘trafic’ ve İngilizce ‘traffic’ sözcükleriyle ifade edilmektedir. Osmanlı İmparatorluğu zamanında ise ‘Seyrü sefer’ yani geliş-gidiş şeklinde yorumlanmaktadır. “18 Mart 1953 gün ve 8411 Sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile uluslar arası “Trafik” sözcüğü ülkemizde de kabul edilmiştir.”<sup>2</sup>

Çocukların gözüyle trafik; araba, ulaşım, levha, kurallar, gürültü, aşırı yoğunluk, sürekli tehlike, trafik canavarı, sağlık, ölüm, yaralanma, maddi zarar, kavga, trafik polisi, stres, ışıklar, öfke vb. gelmektedir. Hepsinde de ortak özellik insanlar için her zaman olumsuz duygular çağrıştırmasıdır. Ancak hayatlarının faaliyet merkezinde yer alan olgulardan biri olan trafik; tehlike ve sorumluluk anlamına gelmektedir.

Günümüzde trafik olgusunun bir sistem işleyişi, unsurları, oluşturduğu kazalar ve etkileriyle beraber güncel yaşamımızın bir parçası haline gelmesi üzerinde durmak gerekmektedir. Trafik alanı, kentte yaşayan bir insanın günün önemli bir zaman diliminde yoğun olarak içinde bulunduğu, etkilerine doğrudan maruz kaldığı, tüm formel ve informel eğitimin oluşturduğu davranışları sergilediği, hem eğitim alanı hem de bir uygulama alanıdır. Bu bağlamda belirttiğimiz trafik tanımına “ karayollarının çevresel komşuluklarını; sürücü ve yayaların genel kültür bilinci ve eğitimlerini, araçların üretim v bakım koşullarını” ekleyerek bu “ sorunsal alana” kapsamlı bir yaklaşım çerçevesinde müdahale etmek zorunluluğu vardır. Buna paralel olarak trafik alanına dahil olan yani trafiği paylaşan ortaklar arasında dikkat edilmesi gereken gruplarda çevre, sosyal ortam, iş koşulları, sürücülük ve trafik tehlikelerinden korunma için o anki durumun gereklileri ile mücadele etmede öncelikle trafik ortamına uyum, yaşam amaçları ve yaşam biçimi gibi kapsamlı bir yaklaşım ile çerçevesinde müdahale edilebilir. <sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Murat,B., Trafik Hukuku, Temel Trafik ve Çevre Bilgisi, Ankara, 2008, s.6

<sup>3</sup> Arslan, a.g.m., s.6

Trafiğin tanımı, 2918 sayılı KTK'nun 3. maddesinde “ Trafik; yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketleri”<sup>4</sup> olarak tanımlanmaktadır. Geniş anlamda ise ulaşımın kapsamındaki karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımacılığı yer alır. Dar anlamda ise trafik alanına dahil olan yani trafiği paylaşan ortaklar arasında geliş ve gidişleri düzenleyen kurallar bütünüdür.

Eviden dışarı çıkan bir insanın karşılaştığı ilk yasa, trafik yasasıdır. Trafik yasasının belirlediği kurallara uyma alışkanlığı kazanabilen birey, diğer hukuk kurallarına da uyma alışkanlığı gelişebilir. Bu bağlamda trafik ve hukuk sözcükleri zincirin halkaları gibi sistemin ayrılmaz parçalarıdır. Hukuk ,“ Toplum düzenleyen ve kanun yaptırımı ile kuvvetlendirilmiş kuralların bütünü” olarak tanımlanmasına karşılık; trafik ise kanunlarca uyulması belirlenmiş hukuk kurallarıdır. Trafik eğitimi de kanunlarca belirlendiğinden, bireyin yaşadığı toplumda alışlagelmiş davranışların eğitilmiş davranışlar haline getirilmesi söylenebilir. Ayrıca trafik kurallarına uymanın ahlaki kurullarla da örtüştüğü bilinmektedir.

Bir ülkenin ekonomik ve sosyal yapısı, ulaşım sistemini etkiler. Ulaştırma sistemleri karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu ulaşımı olarak adlandırılmaktadır ve hepsinin kendine göre konumu ve önemi ayrı bulunmaktadır. Bu değerlerle düşünüldüğünde ulaşımındaki eksiklikler ülkelerin sosyal ve ekonomik güçlerini zayıflatabilmektedir. Toplumsal yapı ulaşım sisteminden ayrı düşünülemez. Ulaştırma ekonomik ve sosyal yaşamın önemli parçası olduğundan ülkeler ve kentler arasında sürekli etkileşim içindedir. “Ulaştırma sistemlerinin oluşturduğu trafik, ulusal kültürün ve uygarlığın gelişmesinde, ulusal birliğin kuvvetlenmesinde, kültür değişimi ve demokratik ortamın sağlanmasında da etkili olmaktadır.”<sup>5</sup>

Trafik kazaları sonucunda parçalanmış aileler ve yaşamlarını engelli olarak sürdürmek zorunda kalan olayın sosyal boyutunu, ayrıca yaralıların tedavi süreçleri ve maliyetleri ile kaza sonrası araçlarda oluşan maddi hasarlar miktarlarda ülke ekonomisinin olumsuz yönde etkilemektedir. En önemlisi birey üretim aşamasına gelene kadar önce ailesi tarafından büyütülmekte sonra ise uzun süre eğitime tabi tutulmaktadır. Bu sebeple bir insanın trafik kazasında ölmesi ile birlikte o insanın eğitilmesi için yapılan tüm harcamalarda yok olması gibi birçok konu söylenebilir.

---

<sup>4</sup> Resmi Gazete, 18.10.1983 Tarih ve Sayı No:18195-2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu

<sup>5</sup> Murat, a.g.k., s.12.



### 1.1.1.2.Trafik İşaret Levhaları

Güvenli trafik ortamının belkemiği olan, trafik işaret levhaları 8 Kasım 1968 tarihinde Viyana’da kabul edilen Karayolu Trafik Sözleşmesi ve Karayolu Işıklı İşaret ve İşaret Levhaları Anlaşması ile söz konusu anlaşmanın daha sonraki revizyonları kapsamında yeniden düzenlenmiştir. Yolu kullananlara yol ve çevresindeki tehlikeleri önceden ikaz edip uyararak, karayolları trafik mevzuatının belirlediği yasakları bir düzen içinde tanzim eden ve yol üzerinde kılavuzluk eden bilgilendirme ile alınması gerekli önlemleri ve önerileri yazı ve semboller halinde mesajlarla iletilmesini sağlar. Böylelikle trafik ortamına katılan sürücü, yolcu ve yayaların yolu okumakta zorlanmamaları ve trafik güvenliğini tehlikeye atmamaları için trafik kontrol elemanlarının verdiği mesajı sağlıklı bir şekilde tanıyıp algılanabilirliğinin kolay olması için standartlara uygun olması gereklidir.

Trafik işaret levhaları evrenseldir. Trafik İşaret levhalarının yol güvenliğini iyileştirmek için her bir levhanın verdiği anlam ve nicelik açısından önemli mesajları vardır. Bu mesajları veren trafik kontrol elemanlarının özellikleri ise; öncelikle saygı ve itibar ediliyor olması yanında bir ihtiyacı karşılıyor olmalı, dikkat çekici olmalı, kolay okunabilmeli, güven vermeli, basit ve anlamı açık olmalıdır. Yani görüldüğünde algılanması ve verdiği mesaja göre davranışı uyarlaması bilinmelidir.<sup>6</sup>

Trafik işaret levhaları sınıflandırılması şöyle sıralanabilir:<sup>7</sup>

- “Tehlike Uyarı İşaretleri (T-Grubu
- Trafik Tanzim İşaretleri (TT-Grubu
- Bilgi İşaretleri (B-Grubu)
- Duraklama ve Park Etme İşaretleri(P-Grubu)
- Yapım ve Bakım İşaretleri (YB-Grubu)
- Otoyol İşaretleri(O-Grubu)
- Paneller( P-Grubu)

---

<sup>6</sup>KGM, Trafik Şube Müdürlüğü 218 Nolu Trafik İşaretleri El Kitabı Yayınları, Ankara, 2004, ss. 9-10

<sup>7</sup> KGM, a.g.k., ss. 12-13

### 1.1.3.Trafiğin Tarihçesi ve Gelişimi

Trafik ve ulaşım yaşanan dönemlere göre farklılık arz etmekle birlikte insanlık tarihi kadar eskilere uzanan, önemi ve boyutu her gün artarak devam eden bir olgu olup, günümüzde ise ulaşım ihtiyacını karşılamak çeşitli evrelerden geçilerek bugünkü çağdaş boyuta ulaşılmıştır. Ancak trafik ve ulaşım problemleri ve kural ihlalini de getirmiştir.

İlk çağlarda küçük kabileler halinde göçebe olarak su kenarlarında yaşayan insanlar önceleri suyun akıntısı yönünde taşımacılık ve ulaşım ihtiyaçlarını karşılarlarken, tekerleğin icadı ile ulaşım ve taşımacılıktaki kolaylıklar sonrasında şehirlere, şehirlerden de daha büyük şehirlere gelerek yaşamaya başlamışlardır. İnsanların ihtiyaçları çerçevesinde köyden kente göçleri ile sürekli nüfusu artan şimdiki büyükşehirler oluşmuş. Buda insanoğlunun bireysel yaşamdan toplumsal yaşama geçiş sürecidir.<sup>8</sup>

Kentleşme ve Trafik Olgusu “kentleşememe” olgusunu da beraberinde getirmiştir. Kırsal alanlardan kentsel alanlara gelen insanlar, kırsal alanlardaki yerleşme düzenini aynen kentsel alanlara taşımış, bu gelişim sürecinde de düzenli kentleşme hizmetleri sunulamadığı için kentleşme olgusu da gerçekleştirilememiştir.<sup>9</sup>

İnsanoğlunun yeryüzünde var olmasıyla başlayan beslenme, barınma, ulaşım ve güvenlik sorunu, günümüze kadar çeşitli evrelerden geçmiştir. Can ve mal güvenliklerini önemseyerek; insanın hayatını idame ettirebilmesi, dış etkenlerden korunabilmesi, gidecekleri yere güvenli ulaşım ihtiyacı çerçevesinde önlemler alınmıştır. İnsanoğlu tarih boyunca beden gücüyle yürüyerek gidiş –geliş yaptıkları, uzun mesafelerin ulaşımında ise evcilleştirdikleri at, öküz, deve ve fil gibi hayvanlardan yararlandıkları bilinmektedir.

İnsanoğlunun hareket etme irade ve aksiyonu, 4000 yıl öncesine kadar hayvan üzerinde gerçekleşmektedir. Milattan 2000 yıl önce tekerlek keşfedilmiş ve günümüzde 2300 sene önce de üçtekerlikli aracın bulunuşu, bu araçların ulaşımında kullanılması sonucu ulaşımında bir canlanma başlamıştır (Örneğin Romalıların barış ve savaşlarda tekerlekli vagon araçları kullandıkları) ve hareketlilikle birlikte kullanılan araçlarla oluşan ilk ölüm

---

<sup>8</sup> Murat, a.g.k. s.6.

<sup>9</sup> Aslan,A.,“Trafik Hizmetleri ve Kentleşme-Kentleşme Etkileşimi”,Trafik Dergisi,Sayı.7,Ankara,2002, s.26

ve yaralanma olayları görülmeye başlanmıştır. Tekerlekli trafik yoğunluğunun günden güne artması eski Roma’da bazı tedbirlerin alınması gerektiğini ortaya çıkarmış ve ilk kez ‘trafik denetleme hizmetleri’ ve uygulamaları bu dönemde başlatılmıştır. Araçların artmasıyla Jules Ceaser tarafından o yıllarda Roma’ya gündüz tekerlekli araçların girmesini yasakladığı bu yasaklama ve düzenlemeler ilk trafik denetleme ve düzenleme olarak adlandırılır.<sup>10</sup>

1789 Fransız İhtilalı sonrasında endüstrinin gelişmesiyle birlikte 1900’lü yıllarda ekonomileri güçlü olan ülkelerde otomotiv sanayisi ve büyükşehirlerde modern yollar yapmaya başlayarak öncülüğü yaptıkları gibi insanların yaşam tarzlarını da bu yönde etkilemişlerdir.<sup>11</sup>

17. yüzyılda birçok Avrupa ülkesinde insan ve araç trafiğinin ayrılmaya başlanmasıyla; yayalar için daha yüksek yol şeridi (kaldırım) yapıldığı, araçlar içinde tek yönlü yollar yapılmaya başlandı, bazı caddelerde de park yasağı konuldu (o dönemdeki araçlar hayvan veya insan gücüyle hareket eden araçlardı) bilinmektedir. 18. yüzyıldan itibaren Batı’da başlayan sanayi devrimi ile birlikte 1771 yılında bir Fransız mühendisi ilk kez üç tekerlekli bir araç yaparak buna kendi kendine hareket edebilen anlamında “otomobil” adını verdi. İlk otomobilin icadından 128 yıl sonra 1899 yılında Londra’da ilk ölümlü trafik kazası tekerlek patlaması sonucunda iki kişinin hayatını kaybetmiştir. Teknolojideki hızlı gelişmeler ile birlikte Avrupa ve Amerika’da trafik çözülmesi gerekli en önemli bir problem olarak görülmüş ve çözüm yolları araştırılmış, bu çalışmalar sonucunda trafik konusunda çok önemli başarılar elde edilmiştir.<sup>12</sup>

Uygarlığın gelişmesi, bilim ve teknolojinin ilerlemesi ile gerçekleşen endüstri devrimi sonunda insanların yaşam biçimlerinde ve ulaşımda kullanılan araçlarda değişiklikler tarihin her dönemlerinde görülmektedir. Şöyle ki tarihin her döneminde yaşanan savaşlarda ülkelerin sınırlarını koruyabilmek için asker ve silahların ulaşımı ve ulaşımı sağlayacak yeni yollar ve teknolojik araçlar üzerinde çalışmışlardır. Örneğin; at arabası yerine motorlu araçlar ile taşımacılık yapılması.

---

<sup>10</sup> Murat, a.g.k. s.6.

<sup>11</sup> Ege,R., Türkiye’nin Trafik Düzeni ve Yasaları Yeterli Mi?, Ankara, 2000, s.19.

<sup>12</sup> Murat, a.g.k. s.6

Türkiye’de de; diğer ülkelerde olduğu gibi trafik konusundaki düzenlemeler 1920 yıllardan sonra ortaya çıktığı görülür. Trafiğin henüz motorlu trafiğe dönüşmediği devirlerde, trafiği düzenleyen herhangi bir trafik hukukuna rastlanmamaktadır. Cumhuriyetin ilk kurulduğu yıllarda trafik sorun olarak görünmemesine rağmen günümüzde en büyük sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Günümüzde kullanılan ulaştırma sistemleri karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayoludur. Kentsel ölçekli ulaşım toplumun ayrılmaz parçası olduğundan, diğer sektörlerle etkileşim içindedir. Ulaştırma bilim ve teknolojideki hızlı gelişmelere paralel olarak ulaşımı sağlayan modern araçların yapılması gibi gelişmeler görülmektedir. Ülkelerin gelişmişlik düzeyi ile kullanılmakta olan ulaştırma sistemleri arasında birbirlerini tamamlayıcı ve rekabet edici özellikleri bulunmaktadır. Çünkü devam eden hızlı gelişmeler ülkelerin ulaştırma sistemini ve buna bağlı trafik düzenini etkileyecektir. Türkiye’deki trafik düzenlemelerinin kronolojik olarak şöyle sıralanabilir:<sup>13</sup>

- 01 Temmuz 1926 yılında yürürlüğe giren 765 sayılı Türk Ceza Kanunu (TCK) 564. ve 565. Maddeleriyle can ve mal emniyetini tehlikeye düşürecek şekilde taşıt kullananları takip ve kontrol etmek üzere genel zabıtaya yetki verilmiştir.
- 14 Nisan 1930 yılında yürürlüğe giren 1580 sayılı Belediyeler Kanunu ile belediyelere trafik kontrol ve denetleme yetkisi verilmiştir.
- 14 Temmuz 1934 yılında 2559 sayılı Polis Vazife ve Salahiyetleri Kanunu ile polise, Seyrüsefer Talimatnamesine uygun olmayan taşıtları trafikten men etme yetkisi verilmiştir.
- 19 Eylül 1949 yılında Cenevre’de imzalanan Karayolları Trafik Sözleşmesi’ne katıldığımızı ilişkin 02 Mayıs 1955 yılında kabul edilen 6547 sayılı kanun 11 Mayıs 1955 gün ve 9003 sayılı RG’ de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.
- 01 Mart 1950 yılında yürürlüğe giren 5539 sayılı kanunla Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) kurularak yol ağımız ve alt yapısı yapılmaya hızla başlanmıştır.
- 11.05.1953 yılındaki 6085 sayılı kanun ilk Karayolları Trafik Kanunu olarak karayolu trafiğine yeni bir düzenleme ve denetim sistemi getirmiştir, Emniyet Trafik Teşkilatının kurularak 1 Mart 1958 tarihinde mümkün olmuştur.
- 21 Mart 1954 tarihinde yürürlüğe giren 64046 sayılı kanunla Trafik Mahkemeleri Kuruluş Kanunları çıkartılmıştır.

---

<sup>13</sup> Murat, a.g.k. ss.7-11.

- Ülkemizde trafik konularında görev verilen kuruluşlar arasında koordinasyon sağlanamamış ve etkili bir trafik düzeni ve güvenliği tesis edilememesinden dolayı oluşan trafik problemini çözmek üzere önceki yıllarda eksiklikleri bulunan konular ön planda tutularak, günün ihtiyaçları, ülke şartları da dikkate alınarak yabancı mevzuatlardan yararlanılarak uluslararası antlaşmalara uygun şekilde 18.06.1985 yılında 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu yürürlüğe girmiştir.

Bu kanunla trafik zabıtasına önemli görevler verilerek trafik hizmetleri merkez, bölge il ve ilçe trafik kuruluşları ile yürütülmesi belirli esaslara bağlanmıştır. Trafik kazalarının bilimsel esaslara göre tetkik edilmesi, trafik suçu işleyenlere karşı devlet otoritesinin hissettirilmesini sağlayacak şekilde denetimi güçlendirdiği bilinmektedir. Ayrıca trafik güvenliğinin sağlanmasında; İçişleri, MEB, Sağlık, Ulaştırma, EGM, Jandarma, Belediye, Üniversite ve sivil toplum kuruluşları gibi birçok kuruma yetki ve sorumluluk 2918 sayılı KTK verilmiştir.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun getirdiği önemli değişiklikler arasında; caydırıcı cezalar düzenlenmiş, plakaya ceza kesme yetkisi verilmiş, araç muayene tabii tutulması bilimsel esaslara göre düzenlenmiş, sürücü adaylarının yetiştirilmesi amacıyla sürücü kurslarının açılmasına karar verilmiş ve MEB'e bağlı okullarda trafik dersi konulması esasları belirlenmiştir.

### **1.1.2. Trafik Kazalarının Genel Durumu ve Etkileyen Faktörler**

Ülkemizde ve tüm dünyada savaş, deprem veya salgın hastalıklar kadar etkileyerek can ve mal kaybına yol açan trafik kazaları; tüm toplumların ekonomik, sosyal, kültürel ve psikolojik yaşantısını etkilemektedir. Şöyle ki; trafik kazaları bireylerde fiziksel ve zihinsel zedelenmelere yol açarak insanların sağlığını, iş gücünü, moral motivasyonunu ve yaşam kalitesini olumsuz yönde etkilemektedir. “Ülkemizde yapılan bir araştırmada trafik kazalarının neticesinin sadece ölüm ve yaralanmalarla sınırlı kalmadığı, trafik kazası akabinde mağdur ve yakınlarında psikolojik rahatsızlıklar oluştuğu, bunların işlerinde ve eğitimlerinde başarısız oldukları ve eşyle-ailesiyle, arkadaşlarıyla, meslektaşlarıyla sorunlar yaşadığı ve ilişkilerinin bozulduğu anlaşılmıştır.”<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup>EGM, Türkiye ve Dünyada Karayolu Trafik Kazaları Değerlendirmeleri, Ankara, 2001, s,59.

Tablo 1’de görüleceği gibi, 1999 yılında meydana gelen 465.839 adet trafik kazasında 6.130 kişinin hayatını kaybettiği ve 125.586 kişinin de yaralanmasına karşılık 2008 yılında kaza sayısının iki kat oranında artarak 929.304 adet oluşan trafik kazasında ölü sayısında 4.228 kişi oranında düşüş olduğu ancak yaralı sayısında artma olduğu ve 183.841 kişinin yaralandığını açıkça göstermektedir. Dolayısıyla geçen sürede hem insanların bilinçlendiği hem de araçlardaki güvenlik donanımların geliştiği söylenebilir.

Tablo:1 Türkiye’nin Son On Yıla Göre Genel Kaza İstatistikleri

YILI	KAZA SAYISI	ÖLÜ SAYISI	YARALI SAYISI
1999	465.839	6.130	125.586
2000	500.663	5.566	136.406
2001	442.960	4.386	116.202
2002	439.958	4.169	116.045
2003	455.637	3.959	117.551
2004	537.352	4.427	136.437
2005	620.789	4.505	154.086
2006	728.755	4.633	169.080
2007	825.583	5.004	188.383
2008	929.304	4.228	183.841

Kaynak:EGM, Trafik Hizmetleri Başkanlığı İstatistikler, www.trafik.gov.tr (20.03.2009)

Ayrıca trafik kazalarında yaralanan insanların bir kısmı bir süre sonra hastanede veya evinde ölümlerle sonuçlanmaktadır. “Bu ölüm olayı kaza kayıtlarına dahil edilmediği için istatistiklerdeki ölü sayısı asıl değerinin altında gösterilmekte ve tablolarda yer almadığından ölü sayısı gerçeği tam bilinmemektedir. Avrupa ülkelerinde kaza sonuçları takip edilmekte ve 30 gün içindeki ölümler de kaza ile ilgili kabul edilmektedir. Uluslar arası Karayolu Trafik Kazaları Veri Tabanı (IRTAD),Türkiye ve benzeri ülkelerin kaza sonrası karşılaştırmaları sağlıklı yapılsın diye yıllık ölü sayısına (%) 30 ilave etmektedir.”<sup>15</sup>

<sup>15</sup> Işıldar,S., Türkiye’deki Trafik Kazalarının On Yıllık Değerlendirilmesi ve İyileştirme Önerileri, 3.Ulaşım ve Trafik Kongresi Bildiriler Kitabı, Ankara,2001,s.16

Örneğin Türkiye 'de 1999 yılında 6130 kişi kaza yerinde ölmüştür. Ancak IRTAD uygulamasına göre bu oran Türkiye'ye uygulandığında; 1999 yılında trafik kazası sonucu ölenlerin sayısına  $6130+(6130 \times 0,30=1839)=7.969$  kişi ve 2005 yılında da 5857 kişi civarında olduğu kabul edilmektedir. Bu oranlar yıllara göre rakamsal ifadelerin değişeceğini göstermektedir.

Motorlu araçların sunduğu sürat, konfor ve rahatlığın yanında insanların kusurlu davranışları, araçların teknik arızaları ve altyapının eksiklikleri sonucu vb diğer sebepler neticesinde trafik kazaları meydana gelmektedir. Türkiye'de trafik kazalarının meydana gelmesindeki unsurların oransal ağırlıkları aşağıdaki Tablo-2'de verilmiştir. Tablo 2'de ise; trafik kazalarındaki oranlar irdelendiğinde birinci derecede en etkilisinin insan unsurunun sorumlu olduğu, araç ve yol kusurunun önemsiz bir oranı oluşturduğu görülmektedir. Buda insan unsurunun asli unsur olarak gözükrken diğer unsurların sınırlı veya yok denecek kadar az olduğu sonucu çıkarılmaktadır. Ancak aracı da yolu da yapan ve çevreye hükmederek kuralları belirleyen de insandır. Kazaya etki eden insan unsuru içinde sürücünün % 96,90, yayanın % 2,04 ve yolcunun ise % 0,26 olduğu görülmektedir.<sup>16</sup>

Tablo-2 Türkiye'de 1999-2006 Yılları Arasında Meydana Gelen Trafik Kazalarında İnsan, Araç Ve Yol Unsurlarının Oranı (Yüzde Olarak)

YILLAR	İNSAN				ARAÇ	YOL
	SÜRÜCÜ	YOLCU	YAYA	TOPLAM		
1999	95,99	0,26	2,69	98,91	0,53	0,56
2000	96,06	0,26	2,40	98,71	0,52	0,77
2001	96,56	0,26	2,32	99,19	0,38	0,43
2002	96,82	0,26	2,39	99,44	0,31	0,25
2003	97,03	0,26	2,32	99,51	0,27	0,22
2004	97,30	0,26	2,18	99,59	0,22	0,19
2005	97,39	0,26	2,04	99,54	0,25	0,22
2006	98,07	0,26	1,62	99,78	0,10	0,13
TOPLAM	96,90	0,26	2,24	99,33	0,34	0,32

Kaynak:TUİK,Türkiye İstatistik Kurumu, [www.tuik.gov.tr/](http://www.tuik.gov.tr/) (01.04.2009)

<sup>16</sup> Türkiye İstatistik Kurumu (TUİK) 1999-2006 Yılları Kaza İstatistikleri ,[www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr/), (01.04.2009)

“Gelişmiş ülkelerde de meydana gelen trafik kazalarında önemli etken insan unsuru olarak gösterilmemekte, ayrıca alt yapı bozuklukları da kazalarda kusurlar arasına dahil edilmektedir. Örneğin, Amerika Birleşik Devletleri’nde (ABD) trafik kazalarındaki alt yapı yani yol kusuru % 30, Rusya’da % 70, Fransa’da % 26 ve dünya ortalaması % 22 olarak kabul edilmektedir.”<sup>17</sup>

Tablo 2’ye göre yol kusuru yaklaşık % 0,32 olarak kabul gösterilmektedir. Gelişmiş ülkelerde modern yollar olmasına rağmen alt yapının yetersizliğini kusur oranlarında yüksek tutulmaktadır. Bu durumu Türkiye’de meydana gelen trafik kazalarında trafik kaza raporu tanzim edilirken alt yapıya genel anlamda kusur verilmediği genelde trafik ortamında her zaman risk grubu oluşturan birinci derece sürücü, daha sonra sırayla yaya ve yolcu olarak insan unsuruna verildiği görülmektedir.

#### **1.2.1.1. İnsan Faktörü: Sürücü, Yaya ve Yolcu**

Trafik kazalarını etkileyen faktörlerden arasında en etkili öge insan faktörüdür. İnsan faktörü içerisinde en büyük kusur payı sürücüde olmak üzere, yolcu ve yayaların trafik ortamındaki hatalı tutum ve davranışlarının neler olduğu, yaş ve cinsiyete bağlı beden yapısı, eğitim durumu, yetenekleri, hastalık, alkol durumu, psikolojik durum, görme-işitme yetenekleri başlıca kaza özellikleridir. Trafik kazalarının önlenmesi için alınacak tedbirler insana yönelik olmalıdır. Çünkü trafik kazalarında en büyük kusur payı insana aittir. Aracı imal eden, çevreye hükmeden insan olduğu düşünülürse alınacak tedbirlerde insana yönelik olmalıdır. Trafik kazalarında insandan kaynaklanan muhtemel nedenler şöyle sıralanabilir:<sup>18</sup>

- Eğitim ve bilinç eksikliği,
- Karşı karşıya kalınabilecek risklerin yeterince ve doğru algılanamaması,
- Uykusuzluk, yorgunluk ve dikkatsizlik,
- Trafik kurallarına karşı ihmalkârlık,
- Vurdumduymazlık ve konsantrasyon eksikliğidir.

<sup>17</sup> Murat, B., Trafik Yönetimi ve Denetimi, Ankara, 2007. s.4.

<sup>18</sup> Murat, (2007) a.g.k., s.5



Trafikte yaşam; insana odaklı olarak, insan kalitesi ve tabii toplum kalitesiyle ilgilidir. Yaşam kalitesini yakalamış toplumlara bakıldığında insanların huzurlu olduklarından, herkesin birbirinin hakkına saygılı olduklarını, topluma ait dokuları zedelemenin esasında kendilerine zarar vermek olduğunu görürüz. Bunlar yaşamda kaliteyi yakalamış bir kişinin iç dünyasından gelen özelliklerdir. Örneğin; her halinden sakin, insanlara saygılı, hoşgörüsü bol ve kültürlü olduğu belli olan insanlara bakıyorsunuz, direksiyon başına geçtiği zaman trafik ortamında bu kişiye benzemeyen görüntüler oluşmaktadır. İçtiği sigaranın izmaritini, yediği meyvenin kabuğunu, içtiği sıvı maddelerin şişelerini araç penceresinden dışarı atabildiği gibi, kimsenin olmadığı bir yerde kırmızı ışıkta geçmesi ve hatta trafik ortamındaki ihlalleri veya diğer sürücülerle yaşadığı olumsuz iletişim içinde bulunmaktadır. Bu kuralları cezai müeyyidelerle önlenabilir belki, ama bu tür davranışları düzeltilemez.<sup>19</sup>

### **-Sürücü**

Sürücü adaylarına araç kullanma kabiliyetlerini öğretmek için direksiyon eğitimi verilmektedir. Ancak yeterli direksiyon eğitimi verilmediği için güvenli sürücü olmalarına yetmemektedir. Şöyle ki; sürücü adaylarına verilen direksiyon eğitimleri her ortam ve koşulda verilmesi gerekli iken verilmediği, ayrıca direksiyon eğitim alanlarının şehir merkezlerine uzak bölgelerde olduğu ve sürücü adayının şehir merkezlerinde kendilerine göre uygun buldukları güzergâhlarda kısa süreli öğretilmesi ile veya hiç direksiyon eğitimine alınmamakla yetinilmektedir. Sürücü belgesi alan birçok kişinin araç kullanamadığı bilinmektedir. Direksiyon sınavları da tam ölçülmediğinden, ehliyet alan kişi trafikte kendisini yetersiz hissetme ve yeniden sürücü okullarında özel direksiyon dersi almaya ihtiyaç duymaktadır. Direksiyon eğitimi ile sınav sistemini düşündürücüdür. Örneğin; Almanya, Hollanda ve İzlanda gibi birçok Avrupa ülkesinde 80 dakikaya kadar şehir içi veya dışında direksiyon sınavına tabi tutulmaktadır.<sup>20</sup> Türkiye’de sürücü okullarında hem eğitim önem verilmediği hem de direksiyon eğitim ve sınavlarına gereken ciddiyetin verilmediği ve bir dakika süren direksiyon sınavlarının yapıldığı gibi sürücü okullarının sadece ticari kazanç kapısı olduğu bilinen bir gerçektir.

<sup>19</sup> Şimşek,M., “Toplum Kalitesi ve Trafik”, (TŞOF) Şoför ve Trafik Dergisi, Sayı.567, Ankara, 2002,s.14

<sup>20</sup> T.C.Sayıştay Başkanlığı,Performans Denetim Raporu (2008), “ Trafik Kazalarını Önleme Faaliyetleri” [www.sayistay.gov.tr/rapor/perdenrap/2008/2008-2Trafik/2008-2Trafik.pdf](http://www.sayistay.gov.tr/rapor/perdenrap/2008/2008-2Trafik/2008-2Trafik.pdf) ss.68-74(05.03.2009)

Sürücülere ait Trafik kanununda belirtilen asli kusurlar şunlardır.<sup>21</sup>

- Kırmızı ışıkta veya görevlilerin dur işaretinde geçmek,
- Taşıt giremez trafik işareti bulunan yollara girmek,
- Geliş yönündeki trafiğe ait şerit veya yol bölümüne girme,
- Arkadan çarpma,
- Geçme yasağı olan yerlerde geçme,
- Doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapma,
- Şeride tecavüz etme,
- Kavşaklarda ve dar yollarda geçiş önceliğine uymama,
- Manevraları düzenleyen genel şartlara uymama,
- Park etme veya duraklama gerekli tedbirleri almama(zorunluluk durumları hariç),
- Kurallara uygun olarak park edilmiş araçlara çarpma asli kusurlu sayılır.

Toplum kalitesinin pek çok bileşeni vardır. Sağlık ve eğitim hizmetleri faydalanma, yeterli beslenme ve korunma, sağlıklı bir çevre, hak, fırsat eşitliği, günlük yaşama katılma, saygınlık ve güvenlik. Bu bileşenlerin hepsi tabii ki tek tek önemlidir ve bu kavramların eksikliği direksiyon başında iken dışa vurum gerçekleşebilir, ancak trafikte gerçekleşen dışa vurumun neticesi ağır olmaktadır. Toplum kalitesinin gerçekleştirilmenin yolu toplam kaliteden geçmektedir. Çünkü toplam kalitede hedef, insanların ve insanlığın mutluluğudur. Kendine, kurallara ve başkasına saygılı olmayı öngörür. Trafik kazalarında dünyada birinci olmamız utanç verici bir hadisedir.<sup>22</sup>

### **-Yaya**

Tablo-2'deki kusur oranlarında insan unsuru içindeki ikinci öge yaya guruplarıdır. Örneğin; yayaların taşıtlara ait yol bölümünü ne zaman, nerelerde, nasıl ve ne ölçüde kullanabileceğini bilmediklerinden kazaya dahil olabilmektedir. Bu yelpazede kişinin eğitimi, yaşı, cinsiyeti, istekleri, içinde bulunduğu psikolojik durum gibi kişisel faktörlerin yanı sıra, ait olduğu toplumun yapısı, alışkanlıkları, ulaşım sistemindeki tercihleri, sosyo-ekonomik durumu gibi toplumsal faktörler de yer almaktadır. Bu amaçla yayalar içindeki çocukların eğitiminin özel bir önemi olmalıdır.

<sup>21</sup> 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu Madde:84

<sup>22</sup> Şimşek,M., a.g.m., s.14

Yaya kusurları incelendiğinde şöyle bir sıralama ile karşılaşılmaktadır:<sup>23</sup>

- Yola birden bire çıkmak
- Araçlara ilk geçiş hakkını vermemek
- Yol içinde koşmak, yürümek, oynamak, oturmak
- Duran aracın önünden ya da arkasından çıkmak
- Kırmızı ışıklı trafik işaretinde ve görevlinin dur işaretinde geçmek
- Yayanın sarhoş olması ve görünürlük tedbirlerini almamak
- Görünürlüğü artırıcı tedbirleri almamak
- Yayanın otoyola girmesi vb diğer yaya kusurlarıdır

### **-Yolcu**

Motorlu araç kullananların ve yolcuların zorunlu olarak güvenlik kemeri bağlamaları gibi önlemlerin başlıca amacı kişiyi korumakla birlikte, ikincil amacı hastanelerin yükünü azaltmak ve bir aile reisini kaza ile ölmesinin ya da sakat kalmasının toplum için yarattığı ekonomik yükü daha da ağırlaştırmaktan sakınmaktır. Emniyet kemeri uygulamasının başlanmasıyla dünyada trafik kazalarında ölüm ve ciddi yaralanma oranlarının önemli ölçüde azaldığı görülmektedir. Ayrıca emniyet kemeri kullanılması tamamen eğitimle ilgili bir olgu olmakla beraber, gelişmişlik, kültür seviyesi ve toplum yapısıyla ilgili bir eylemdir. Örneğin; araca binildiği anda emniyet kemeri harekete geçmekte, hatırlatmak amaçlı sesli veya ışıklı ikaz devreye girmesiyle gelişmiş ülkelerde herkesin kemerini kullanmasına rağmen, Ülkemiz insanının bu sesi duymamak için sistemi iptal edecek çalışmalar ve umursamazlık sonucu kullanmadıkları bilinmektedir.<sup>24</sup>

Yolcu kusurların sıralanması da şöyledir:<sup>25</sup>

- Taşıttan dışında (çamurluk vs.) seyahat etmek,
- Açık yük üzerinde gayrinizamî ve tehlikeli şekilde seyahat etmek,
- Taşıttan içinde gayrinizamî hareket etmek
- Taşıttan habersiz inmek veya binmek
- Hareket halindeki taşıttan yere atlamak
- Taşıttan sarkmak vb diğer yaya kusurları söylenebilir.

<sup>23</sup> 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu Madde:84

<sup>24</sup> Hancı,İ.H., "Emniyet Kemeri" Trafik Dergisi, sayı:5,Ankara, 2004, s.36.

<sup>25</sup> 2918 sayılı KTK madde 84

### 1.1.2.2.Araç Faktörü

Her ne kadar istatistiklere gerçek anlamda yansımada araç faktörünün trafik kazalarında önemli bir yer tuttuğu tartışılmaz bir gerçektir. Araç kusurlarının en önemli nedeni ise, teknik olarak trafikte yer almaması gerektiği halde trafiği paylaşan araçlardan kaynaklanmaktadır. Ayrıca araçların güvenlik donanımlarının düşük olması, aşırı yükleme ve güvenli seyredebilmesi için mutlaka periyodik bakımlarının zamanında yapılması araç arızalarını azaltacağı gibi daha uzun ömürlülüğü ve çevreye katkısı olacaktır.

Araç odaklı kazaların en önemli nedenleri arasında araçların muayenelerinin etkin olmaması ve trafiği paylaşan araçların yaş ortalamalarının gelişmiş ülkelere oranla yüksek olduğu bilinmektedir. Böylelikle trafiğe çıkacak araçlar daha nitelikli ve çevreye vereceği zararlar minimum seviyededir. Trafik kazalarında araç kusurları dağılımı şöyledir:<sup>26</sup>

- Lastik patlaması
- Fren kusurları
- Far-ışık donanımı, silecek, aks, direksiyon, vites vb arızalar,

### 1.2.3.Yol ve Çevre Faktörü

Türkiye’de yük ve yolcu taşımacılığının %95’i karayolu ile yapılmasına rağmen yol kusurlarının % 0,32 oranında yok denecek kadar az seviyededir. Kazaların oluşmasında hava ve arazi şartları, yolun geometrisi, yapım kalitesi, işaretlemeler ve görünürlüğü, işaretler ve yol düzeyleri de önemli faktördür. Bütün bu fizyolojik etkilerin sonucunda psikolojisi bozulan insanın istem dışı davranışları artması beklenebilir. Kazalardaki yol kusurlar şunlardır.

- Köprü-yol- şerit-menfez gibi münferit çökme veya yola taş düşmesi
- İşaretleme eksikliği, arızalı ve bakımsız yollar
- Düşük banket, tehlikeli eğim-virajlar ve diğer yol kusurlarıdır.

---

<sup>26</sup> Erdem,M.,Çubuk,M.K., “Türkiye’de Araç Muayene Sisteminin Etkinliğini Artırmaya Yönelik Bir Model Önerisi” Trafik Dergisi, sayı,7, Ankara, ss.13-14

### 1.1.3. Trafik Kazalarının Önlenmesindeki Çözüm Yolları

Trafik kazaları ile hayatını kaybeden kişi ailesi için tarifsiz manevi bir kayıpsa ülke ekonomisi içindeki maddi kaybı da aynıdır. İnsan ailesi tarafından ne zorluklar ile büyütülmekte ve eğitime tabi olmaktadır. Bir gün üretim aşamasına geldiğinde kendisine, ailesine ve yaşadığı ülkesine yararlı olacaktır. Ancak trafik kazası ile ölmesi tüm harcamaların bitmiş olması demektir. Temel eğitim sürecinde başlayan güven kaybı ve yok olma endişesi çok önemli bir ayrıntıdır. Bireylerin gelecek kaygısı yüzünden stres içinde olmaları, olgun ve çağdaş insan olmalarını da engellemektedir.

İnsanları sürekli tehdit eden, hayata küsteren ve toplum sağlığını-düzenini tehdit eden trafik kazaları, Türkiye'nin kanayan yarası, yani ulusal yara haline gelmiştir. Sosyo-ekonomik ve psikolojik etkileriyle önem kazanan "trafik olgusu" günümüzde "yol ve trafik mühendisliği" temel desteğinin, eğitim faaliyetlerinin, denetim ve yasal düzenleme etkinliklerinin, ilk ve acil sağlık hizmetlerinin oluşturduğu yüksek teknikler ve gelişmiş yöntemler içeren çok disiplinli bir karakter kazanmıştır.

Dünyada her yıl 800 bin insanın öldüğü ve 15 milyon yaralandığı tahmin ediliyor. Bu can kaybının yanında 2000 yılı trafik kazaları maliyeti 6.2 katrilyona denk gelmektedir. Bu ekonomik maliyetin yanı sıra, trafik kazalarının mağdurları ve yakınları üzerinde olumsuz psikolojik ve fizyolojik etkileri büyük boyutlardadır. Örneğin Avrupa ülkelerinde trafik kazalarında ölenlerinin yakınlarından 800 kişi üzerinde yapılan bir ankette kazayı takip eden 3 yılda %37'sinin intihar etme hissine kapıldığı, % 64'nün ise bunalıma girdiği ortaya çıkmıştır. Türkiye ölçeğinde uygulanan bir ankette ise 240 ölü yakının % 50'si uykusuzluk, %39,2'si sinirlilik, içe kapanma sorunlarıyla karşılaştıklarını ifade ettiği görülmüştür.<sup>27</sup>

Güvenli bir trafik düzeni için yukarıdaki ana hizmet dallarının aralarında kolektif bir şekilde bilim ve teknolojiye yararlanarak geliştirilecek projelerden iyi sonuç alınabilmesi için sürekli koordinasyon halinde hareket etmeleri gereklidir.

---

<sup>27</sup> Arslan, a.g.m., s.6

Dünya ülkelerinin de trafik kazalarının nedenlerini İngilizce “E” harfi ile başladığı için “4 E” olarak ifade dört ana nedene dayandırmaktadırlar. Ancak bunlar dışında diğer ülkelerde olmayan sadece Türkiye’ye özgü trafik kaza nedenleri arasında diğer nedenler olarak başlığı da mütalaa edilmektedir:<sup>28</sup>

- Trafik Güvenliği Eğitimi(Education)
- Trafik Denetimi (Enforcement)
- Trafik Mühendisliği (Altyapı) (Engineering)
- Trafik Kazası Sonrası Acil Yardım ve Kurtarma (Emergency)

### 1.1.3.1.Trafik Güvenliği Eğitimi

Kazaların nedenleri insan, araç ve yol üçlüsüne bağlı görünse de hepsinin temelinde Eğitim eksikliği vardır. Çünkü trafikte bilgili toplum yetiştirilememiştir. Yani Ülke düzeyinde yoldan yararlanan sürücü, yaya ve yolculara “trafik kültürü” oluşturulamamıştır. Bunun başlıca sebebi bu konuda yapılan çalışmalarda süreklilik bulunmaması, okul öncesi, okullar ve sürücü kurslarında verilen eğitimin yok denecek kadar yetersiz oluşudur. Okul dışında kalan halkın eğitimi (yaygın eğitim) de etkisizdir. İlköğretim Okullarında verilen eğitim teorik ve yüzeyseldir, ayrıca bu konuda uzman kişilerce verilmemektedir. Verilen bilgiler kişilerde trafik şuuru oluşturacak şekilde kalıcı olamamaktadır.<sup>29</sup>

Trafikte eğitim; sürücü-yaya-yolcu-denetim yapanlar-aileler-öğretmenler ve yolu kullanan tüm bireyleri kapsamalıdır. Çünkü alt yapı ne kadar iyi olursa olsun yolu kullananlar iyi eğitilmemişse istenilen insan davranışının oluşması mümkün değildir. Kusur oranının %99.34 insan unsurundan kaynaklanması eğitimin önemini vurgulamaktadır.

TAM’ın araştırmasında, sürücü belgesi almaya hak kazanmış yeni sürücülerin beste üçüne yakınının araç sürme konusunda kendilerini eksik ya da yetersiz gördükleri sonucu ortaya çıkmıştır. Pratik-tecrübe eksikliği, park etmede sorunlar, yoğun trafik ortamında araç kullanamama, direksiyon hâkimiyeti sağlayamama, eğimli yollarda durma ve kalkmada sorunlar olmak üzere, dörtte üçü doğrudan beceri eksikliklerinden oluşmaktadır. ”<sup>30</sup>

---

<sup>28</sup> Murat,( 2007) a.g.k., s.6

<sup>29</sup> Yayla,N., “Ülkemiz Karayolu Trafik Güvenliği”, Güncel Hukuk Dergisi, Sayı.8, İstanbul,2006, s.15

<sup>30</sup> EGM, Trafik Araştırma Merkezi(TAM),” Sürücü Eğitimi ve Yeni Sürücüler-I”, Ankara,(2002).

Bu araştırma insanlara anlatılan kavramsal teorik bilginin yanı sıra güvenli sürüş deneyiminin de uygun bir eğitim programıyla sürücü adaylarına verilmesi gerektiğini göstermektedir. Ayrıca sürücü adaylarına verilen eğitimin çağın şartlarına uygun olması mecburidir. Türkiye’de sürücü eğitimlerine yönelik müfredat ve uygulamada eksiklikler devam ettiği bilinmektedir.

Aile ve toplum ölçeğinde trafik kazalarını ilişkilendirildiğinde yine eğitimin önemi ortaya çıkmaktadır. Şöyle ki; “Kırmızı ışıkta geçmek, hatalı solama yapmak, aracın bakımını ihmal etmek, sürekli korna çalarak çevreyi taciz etmek, alkollü araç kullanmak gibi ihlalleri aslında ruhsal sıkıntıların göstergesi değil midir? Ürkek, güvensiz, özensiz bir insan modelinden trafiğe çıktığında centilmenlik beklemek hayaldir. Oyuncağını paylaşamayan çocuktan, işyerinde yetkisini kötüye kullanan idareciden, temizliğe gittiği evi soyan yardımcıdan, ağlayan bebeğin sesinden rahatsız olup, susturulmasını isteyen erişkinlerden idealist sürücü olur mu sizce? Mutsuz ve hoşgörüsüz insan trafikte nasıl dikkatli, saygılı ve güvenli olabilir? İşte bu gerçeğe temel eğitim çağlarının bebek doğduğu anda başlaması ile çocuğun ön planda tutulduğu, önemsendiği dönemde temel trafik disiplin konuları rahatlıkla öğretilir.”<sup>31</sup>

Ülkemizde sağlıklı gelişen kent kültürü, toplumsal alışkanlıklar ve insanların olumsuz tutum ve davranışları sonucunda oluşan trafik kazalarının sosyo-ekonomik ve psikolojik etkileriyle önem kazanan “trafik olgusu” olumsuzluklarının çözümünde en etkili yol eğitimidir. Eğitim ailede başlar, okulda gelişir ve toplumda pekişir. Dolayısıyla toplu yaşamın içindeki her birey yetişme sürecinde davranışa dönük eğitimi özümsemelidir. Böylelikle trafikteki davranışlar yaşam tarzına dönüşebilir.<sup>32</sup>

Trafik eğitimiyle bireyi sadece yaşadığı döneme değil, aynı zamanda gelecekteki dönemin sorunları çözebilecek bilgi ve becerilerle iyi donatmak gereklidir. Trafik kurallarını öğretmek değil, öğrenilen trafik kurallarını davranışlarıyla yaşama dönüştürme eğitimi şeklinde yapılmalıdır. Böylelikle bireyler için can ve mal güvenliğini tehdit eden trafik düşüncesi yerine, kişilerde yaşadığı toplumda trafiği bir yaşam tarzına dönüştürmüş, trafik kültürünün olduğu güven içinde yaşama düşüncesi oluşmalıdır.

---

<sup>31</sup> Ölmez,Sezer,B., “Zor Yaşam Koşulları ve Trafikte Davranış Bozuklukları”, Trafik Dergisi, Sayı.5, Ankara,2004, s.22

<sup>32</sup> Arslan,a.g.m.,s.7

### 1.1.3.2. Trafik Denetimi

Bir kamusal alan olan trafik ortamında denetim etkinliğinin yasal bir çerçevesi vardır. Denetimin amacı etki alanı içinde önleyici güç olarak kazalarını önlemeye (can ve mal kaybını önleme) yönelik temel faaliyetlerin incelenmesidir. Trafik denetimleri trafik zabıtası ve jandarma tarafından yapılmaktadır. Ayrıca Fahri Trafik Müfettişleri (FTM) ve Okul Geçit Görevlileri denetim sisteminde daha etkin kullanılmalıdır.<sup>33</sup>

Gelişmiş ülkelerde eğitim, denetim ve altyapı birlikte hareket etmektedir. Hiç bir ülke etkili bir zabıta denetimi olmadıkça iyi bir trafik düzeninden söz edilemez. Bu ülkelerde eğitime ayrılan kaynağın boşa harcanmaması, teknoloji ve alt yapıya yönelik yeni yatırımların yarar sağlaması, trafik ortamında ortaya çıkabilen yeni sorunların çözümünde başarı sağlanmasının ancak etkili bir denetimle sonuç vereceği kabul edilir.

“İngiltere’de 1990 yılında trafik lambalarının komutuna uymayanlar, yerleştirilmiş fotoğraf makineleri ile tespit edilmek sureti ile ışık ihlallerine karşı kesin çözüm bulunmuştur. Hatta İngilizler Londra sokaklarında masrafı azaltmak amacıyla bu makinelerin sadece üçte biri veya dörtte birine film koymuşlar. Ancak flaşın patlamasıyla sürücüyü blöf yapılmakta ve bu makinelerin yerleri sürekli değiştirilerek etkili bir denetim sağlanabilmiştir.”<sup>34</sup>

Denetim, insan yaşamını korumanın yanı sıra bir ülkenin maddi kaynaklarını korumanın ve verimliliği sağlamanın temel gereklerinden birisidir. Yine de bir trafik kontrolünde durdurulmak, özellikle de bir ceza ödemek zorunda kalmak oldukça tatsız bir durumdur. Ancak trafik düzeni ve güvenliği için etkili bir denetimin her şeyden önce ulusal çıkarımıza uygun, yararlı ve verimliliğini her zaman ön planda olmalıdır.

Trafik kanun ve yönetmeliklerinin halk tarafından bilinçli olarak bilinmesi ve bunun kusursuz, devamlı ve tutarlı olarak denetimi gerekir. Kuşkusuz cezalar caydırıcı, eğitici ve düzeltici olmalıdır. Kanuni çerçevedeki denetim ve ceza yükümlülükleri; radyo, TV, panel ve yazılı basın aracılığıyla sık sık bireylere can güvenliği ön plana çıkartılarak anlatılması

---

<sup>33</sup> 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu

<sup>34</sup> Murat, a.g.k., s.17



gereklidir. Örneğin; emniyet kemeri zorunlu olmadan önce görsel ve yazılı basınla emniyet kemerinin faydası halka anlatılmaya çalışılmalıdır.

Tablo-3Türkiye'nin Son On Yılda Trafik Denetim İstatistikleri

YILLAR	Uygulanan Trafik Ceza Sayısı	Uygulanan Para Cezası (TL)	Mahkemeye Sevkedilen Sürücü	Trafikten Men Edilen Araç
1999	8.674.343	79.128.693	209.647	378.604
2000	9.115.800	125.464.745	141.686	393.667
2001	7.952.339	165.741.924	97.621	335.119
2002	7.028.009	216.728.181	81.893	314.924
2003	6.012.334	334.384.053	80.736	278.410
2004	6.856.121	461.679.147	89.514	268.581
2005	5.912.646	489.844.912	101.645	374.069
2006	6.482.931	719.308.796	159.259	451.644
2007	7.078.579	763.224.556	200.367	638.444
2008	8.612.983	1.016.896.201	230.987	769.397

Kaynak:EGM, Trafik Hizmetleri Başkanlığı İstatistikler, www.trafik.gov.tr (20.03.2009)

Tablo 3'teki verilere göre; 1999 yılında uygulanan ceza sayısı karşılık gelen para cezası ile 2008 yılında ortalama aynı ceza sayısına karşılık gelen para cezası arasında fark görülmektedir. Her yıl trafik ihlali ceza oranları ile Ocak ayından itibaren Maliye Bakanlığınca belirlenen oranlar nispetinde arttırılmaktadır. Ancak gelişmiş Ülkelerdeki trafik ihlalleri cezalarına göre daha düşük olduğu bilinmektedir. Unutulmamalıdır ki trafik ceza yaptırımları trafik suçları ile mücadelede önemli bir etken olmakla birlikte, idari, sosyal, ekonomik eğitim vb birçok boyutu bulunmaktadır. Suçun ağırlığına uygun ve etkin bir ceza politikası bu noktada önemli bir etken olduğu söylenebilir.

Cezaların caydırıcı ve tahsil edilebilir olması kurallara uymayı artırır. Sürücüler plakasına yazılan cezalara itiraz ederek yanlış beyanlarla yargıyı yanıltıp cezaları iptal ettikleri veya 5 yılda bir af gelir düşüncesiyle ödememekte buda trafik denetleyicilerinin etkinliğini azalttığı gibi cezanın insan davranışı üzerindeki baskısını ortadan kaldırarak denetim mekanizmasını güçlendirdiği gibi kural ihlallerini devam ettirmektedir.

Ülkemizde trafik polislerine denetim görevi dışında başka görevler verilmesi, araç-gereç eksikliği, personel niteliği, yoğun denetim olmaması, trafik ihlalinin görüldüğü yerde uygulanmaması (affedici) ve kanunu uygulamada baskı altında olduğundan trafiği denetleyemez hale geldiği bilinmektedir. Böylelikle trafik suçu işleyenleri görmemesine, dolayısıyla Trafik Polisine ve Trafik Kanunlarını umursamamalarına neden olmaktadır.<sup>35</sup>

Denetim mekanizması eğitici ve öğretici yöntemlerle anlatılırsa kazanımlar olumlu olacaktır. Trafik polisi sadece ceza yazan kamu görevlisi değil, yol kullanıcılarını bilgilendirme rolü ile kazaları önleyen biri olarak bilinmelidir. İnsanların trafik ihlallerindeki hatalı davranışların can ve mal güvenliği açısından risklerini, tehlikelerden nasıl korunabileceği, emniyet kemerinin koruyucu yönü ve hızın kaza ile ilişkisi uygulamalı, görsel ve ikna edici bir şekilde anlatılarak tutum ve davranışları rehabilite edilmelidir. Ceza uygulandığı zamanda insanlara bu cezaların yasaların uygulandığını ve yasalara uymanın alışkanlık haline getirmelerinin vatandaşlık görevi olduğu anlatılmalıdır.<sup>36</sup>

Trafik denetimi yapacak görevli hukuk kurallarına uygun, tarafsız, bilgili, trafik ihlalinin görüldüğü yerde uygulayan, sık aralıklarla iyi eğitilmiş personelle yapılmalıdır. Sadece sürücü değil yolcu ve yayalar üzerinde şeffaf denetimler yapılmalıdır.

Trafik Polislerinin denetim mekanizmasının daha güçlü hale getirmek üzere; trafik mevzuatı ve uzmanlığa yönelik makro düzeyde teknik -bilimsel esaslara bağlı eğitimler ve teknolojik denetim ile birlikte devlet otoritesinin varlığı hissettirebilecek düzeye getirilmektedir. Böylelikle Trafik polisinin eğitim düzeyinin yüksekliği; çalışmalardaki verimliliği artırma ve trafik kazalarının önlenmesinde çok önemli paya sahiptir.<sup>37</sup>

Trafik kazalarını ve trafik ihlallerini önlemek için insanların duyarsızlığını ortak bir trafik suçu olarak görüp denetim mekanizmasını buna göre ayarlamalıdır. İnsan davranışları sosyal normlarla değişmelidir. Yani ahlaki ve duygusal değer sistemi ile; yapılan trafik ihlalinin dolaylı çevresinde suçlanarak değişim yaratmak mümkün olabilir.

---

<sup>35</sup> Murat,(2007)., a.g.k., s.14

<sup>36</sup> Murat,B., a.g.k., ss.13-22

<sup>37</sup> EGM,Trafik Hizmetleri Başkanlığı ( İstatistikler), [www.trafik.gov.tr](http://www.trafik.gov.tr), (20.03.2009)

### 1.1.3.3.Trafik Mühendisliği (Altyapı)

Kentleşme ve trafik. Tarım toplumundan sanayi toplumuna geçiş ile birlikte yoğun bir kentleşme süreci yaşanmıştır. Bu sürecin hızlı, düzensiz ve kontrolsüz yaşandığı ülkemizde çarpık kentleşme düzeni ortaya çıkmış “planlama-uygulama” süreci yerine “uygulama-planlama” süreci yaşanmıştır. Kontrolsüz kentleşme hareketi, diğer tüm sektörler ile birlikte ulaşım ve trafik sektöründe etkilemiştir. Bu etkileşimin doğal bir sonucu olarak da kentsel alanlar genelinde istenilen hizmet düzeyine bir türlü ulaşamamıştır. Merkezi ve yerel yönetimlerin izlediği hizmet politikalarındaki olumsuzluklara rağmen, düzensiz kentsel gelişimin etken faktör olmasıyla “kentleşmeme” olgusu “kentleşmeme” olgusunu da beraberinde getirmiştir. Kırsal alanlardan kentsel alanlara gelen insanlar, kırsal alanlardaki yerleşme düzenini aynen kentsel alanlara taşımış, bu gelişim sürecinde de düzenli kentleşme hizmetleri sunulmadığı için kentleşme olgusu da gerçekleştirilememiştir.<sup>38</sup>

Kentleşme, kentsel kavramın vazgeçilmez unsurlarından ve kentsel hizmetlerin, tüm kent genelindeki insanların eşit oranda faydalandırılması ve kentsel yaşama katılmalarının sağlanmasıdır. Kentsel trafik hizmeti olan “yol İşaretlemeleri”nin yapımında son yıllarda büyük ilerlemeler olduğu görülmektedir. Böylelikle yol kullanıcılarına gece ve gündüz tam görüş sağlayan trafik ortamındaki yol çizgileri yaya ve araç trafiğini düzenli ve güvenli bir şekilde akışı temin ettiğinden “kentleşme” olgusunun gerçekleştirilmesine ve kaza oluşumunun azalmasına büyük katkı sağlamaktadır.<sup>39</sup>

Karayolu trafik güvenliğinin sağlanmasında % 60'ın üzerinde rolü olan mühendislik tedbirlerinin bilinmemesi, bu alana yönelik bilimsel araştırma ve uygulamaların yakın zamanlarda gerçekleştirilmeye başlanması bu durumun önemli bir göstergesidir. Hâlbuki yapılan araştırmalar göstermektedir ki trafik kazalarının ana nedenlerinin başında söz konusu hizmetlerin eksikliği gelmektedir. Ülkemizde bu eksiklikler arasında; bölünmüş yollarımızın azlığı, yol yatay ve düşey işaretlerin eksikliği, he geçen gün artan otopark ihtiyacı ve bu ihtiyacın giderilmesini en fazla dikkat çeken unsurlardır. Bu yapısal mühendislik hizmetleri eksikliğine nüfusu hızla artan şehirlerdeki çocuklar için oyun sahalarının, semt pazarları ve bir kısım sosyal, sportif etkinlikler için yer tahsisinin

<sup>38</sup> Aslan,A.,“Trafik Hizmetleri ve Kentleşme-Kentleşme Etkileşimi”,Trafik Dergisi,Sayı.7,Ankara,2002, s.26

<sup>39</sup> Aslan, a.g.m., s.26

yapılmamış olması söylenebilir.”Sağlıksız gelişen kent kültürü, toplumsal alışkanlıklar trafik olgusunun olumsuzluklarını arttırıcı bir nedenler dizgesini oluşturmaktadır.<sup>40</sup>

İnsanın sisteme, sistemin de insana uyumu önemlidir. Çevrenin insana uyumu yoksa insan bunu reddeder ve yine kural ihlal etmeye, kazalara karışmaya devam edebilir. Çünkü insanın çabuk ve kolay olana doğru bir eğilimi vardır. Bu düşünceyle yapılacak trafik mühendisliğine ilişkin üst geçit, yaya geçidi ve alt geçit vb yerler; İnsan yapısına, ihtiyaçlarına ve bünyesine uymadığından dolayı kullanılmayacağı söylenebilir. Şehir planlamaları yapılırken çocukların beklentileri değerlendirilmelidir.

#### **1.1.3.4.Trafik Kazası Sonrası Acil Yardım ve Kurtarma**

Kaza sonrası yardım hizmetleri; kazanın ilgili birimlere haber verilmesi, ilkyardım ve kurtarma, sağlık kuruluşlarındaki tedavi ve kaza yerinin güvenlik altına alınmasıdır. Türkiye’de meydana gelen trafik kazalarında müdahalede gecikildiği, ilkyardım genelde yoldan geçenler tarafından bilinçsiz şekilde yapıldığı, bunun da trafik kazası sonucu ölüm ve sakat kalma riskini arttırdığı bilinen ve gözlenen bir durumdur. 1999 ve 2000 yılı verilerine göre, gelişmiş ülkelerden Almanya’da ölümle ve yaralanma ile sonuçlanan 1.000 kaza başına ölü sayısı 19, Japonya’da 11, İsveç’te 32 iken bu sayı Ülkemizde 63’dür. Bunda emniyet kemeri kullanım oranının azlığının rolü olmakla birlikte, esas sebep kaza yerine yetişip bilinçli ilkyardım ve tedavinin çabuk yapılamamış olmasının rolü fazladır.<sup>41</sup>

Kaza sonrasında zararın az olmasında acil yardım ve kurtarma faaliyetlerinin kaliteli ve süratli olması olumlu rol oynamaktadır. Kaza sonrasında hafif yaralı ağır hale gelmeden, ağır yaralıda ölmeden kurtarılabilir. Kaliteli ve hızlı acil yardımla kazalar neticesinde öleceklerin % 15’ini, ağır yaralanacakların da % 10’unun kurtarılabilceği bildirilmiştir. Karayollarında meydana gelen trafik kazalarına ve bunun sonucunda meydana gelen yaralanmalara en kısa sürede müdahale etmek amacıyla tam donanımlı ambulans ve eğitilmiş personel desteğinde 1 Eylül 1997 tarihinde Sağlık Bakanlığımızca 102 ilk yardım istasyonu açılmıştır. Nisan 2001 itibariyle Türkiye’de 74 ilimizde 365 ilkyardım istasyonunda 558 ambulansla acil yardım hizmetleri verilmektedir.<sup>42</sup>

---

<sup>40</sup> Arslan,F., a.g.m., s.8

<sup>41</sup>Yayla,a.g.m. s.15

<sup>42</sup> Işıldar,S., “Trafik Hizmetleri İçin Neler Yapıldı?”, Şoför ve Trafik Dergisi, Sayı:565,Ankara,2002,s.19

## 1.2. TÜRKİYE'DEKİ ÖRGÜN EĞİTİM SİSTEMİ VE TRAFİK EĞİTİMİ

Türk Millî Eğitim Sisteminin genel yapısı, genellik ve eşitlik, ferdin ve toplumun ihtiyaçlarını dikkate alma, yöneltme eğitim hakkı, fırsat ve olanak eşitliği süreklilik, Atatürk İlke Ve İnkılâpları ile Atatürk Milliyetçiliği, demokrasi eğitimi, laiklik, bilimsellik, planlılık, karma eğitim, okul ve ailenin işbirliği ve her yerde eğitim biçiminde sıralanabilir.

1239 Sayılı Temel Eğitim Kanunu'na Türk Millî Eğitim Sisteminin amacı:

- “Atatürk İnkılâp ve İlkelerine ve Anayasada ifadesini bulan Atatürk Milliyetçiliğine bağlı; Türk Milletinin millî, ahlâkî, insanî, manevî ve kültürel değerlerini benimseyen, koruyan ve geliştiren; ailesini, vatanını, milletini seven ve daima yüceltmeye çalışan; insan haklarına ve Anayasanın başlangıcındaki temel ilkelere dayanan demokratik, lâik ve sosyal bir hukuk devleti olan Türkiye Cumhuriyetine karşı görev ve sorumluluklarını bilen ve bunları davranış haline getirmiş yurttaşlar olarak yetiştirmek;
- Beden, zihin, ahlâk, ruh ve duygu bakımından dengeli ve sağlıklı şekilde gelişimi bir kişiliğe ve karaktere, hür ve bilimsel düşünme gücüne, geniş bir dünya görüşüne sahip, insan haklarına saygılı, kişilik ve teşebbüse değer veren, topluma karşı sorumluluk duyan; yapıcı, yaratıcı ve verimli kişiler olarak yetiştirmek;
- İlgî, istidat ve kabiliyetlerini geliştirerek gerekli bilgi, beceri, davranışlar ve birlikte iş görme alışkanlığı kazandırmak suretiyle hayata hazırlamak ve onların, kendilerini mutlu kılacak ve toplumun mutluluğuna katkıda bulunacak bir meslek sahibi olmalarını sağlamak; Böylece, bir yandan Türk vatandaşlarının ve Türk toplumunun refah ve mutluluğunu artırmak; öte yandan millî birlik ve bütünlük içinde iktisadi, sosyal ve kültürel kalkınmayı desteklemek ve hızlandırmak ve nihayet Türk Milletini çağdaş uygarlığın yapıcı, yaratıcı, seçkin bir ortağı yapmaktadır.<sup>43</sup>

Özetle; Milli Eğitimin genel gayelerine ve temel ilkelerine uygun olarak her Türk çocuğuna Ülkesine, ailesine ve kendine iyi bir birey olabilmek için bilgi, beceri kazandırılırken bireyi ülkenin örf, adet ve ahlak anlayışına da uygun yetiştirmek ve yetenekleri doğrultusunda hayata ve üst öğrenime hazırlamaktır.

<sup>43</sup> MEB, Yayınlar Dairesi Başkanlığı, Milli Eğitim Dergisi, Cilt III, Sayı 46, Ankara, 1935, s.11

### 1.2.1.Eğitim: Tanımı ve Önemi

İnsanlıkla var olan eğitim, genel olarak, insanlarda istenen davranışları yerleştirme, toplumda uyumlu hale getirme ve istenmeyen davranışların giderilmesi olarak bilinirse de eğitimin asıl amacı, topluma her yönüyle yetkin bireylerin yetiştirilmesidir. Tanım olarak eğitim, “ bireyin davranışlarında kendi yaşantısı yoluyla ve kasıtlı olarak istenilen değişme meydana getirme sürecidir”.<sup>44</sup> Bu tanımdan anladığımız bireyin sosyalleşme sürecine katkının sağlanabilmesidir.

Eğitimim planlı yapısının bir uzantısı da eğitimde mesuliyet kavramıdır. Öğretmen, bu vazifeyi ve mesuliyeti icra eden, öğretmenlik mesleğinin gösterdiği öğrenimi yapmış ve belirli alan veya alanlarda öğrencilerin davranışlarında değişiklik meydana getirmekle görevli kişidir.<sup>45</sup>

Eğitim, kendi başına bir anlam taşımamaktadır. İnsan eğitiminin yönlendirilmesi öğretimle gerçekleşmektedir. Öğretim, öğrenmenin gerçekleşmesi ve bireyde istenen davranışların gelişmesi için uygulanan süreçlerin tümüdür. Örneğin; insanın trafik sistemine veya araçlara uyumu ya da sistemin de insana uyum süreci ancak eğitimle sağlanabilir. Eğitim rastgele oluşan bir faaliyet değildir. Bu bağlamda planlı bir olgudur. Eğitsel faaliyetlerin belli bir amacı vardır. Eğitimin en büyük amaçlarından biri bireye bir meslek kazandırmaktır. İşte öğrenim, herhangi bir iş, sanat veya meslek için gerekli bilgi, beceri ve alışkanlıkların elde edilmesi amacıyla yapılan çalışmaların tümüdür.<sup>46</sup>

Eğitim, öğrencide istenilen davranışları geliştirmek, kusurlu davranışları düzeltmek, istenmeyen davranışları silmek gibi amaçlarla yapılır. Eğitime tabi tutulan kişilerde, eğitim sürecinin sonucu olarak, planlanan davranış değişikliklerinin meydana gelmesi beklenir. Bu süreçte uygulanan eğitim yöntemleri önemi ön plana çıkmaktadır. Alt yapı ne kadar iyi olursa olsun eğitim ile insan davranışları istenilen düzeye getirilemez ise bu tutum ve olumsuz davranışlar sosyalleşmeyi ve toplumu etkileyecektir.

---

<sup>44</sup> Ertürk, M., Eğitim Sosyolojisi, İstanbul, 1997, s.36

<sup>45</sup> Yılmaz, M.F., Ölçme Teknikleri, Ankara, 1992, s.49

<sup>46</sup> Yılmaz, M.F., a.g.k., s.50

Eğitim üzerine farklı yorumlar bulunmaktadır. Eğitim en genel anlamıyla, “ insanları belli amaçlara göre yetiştirme sürecidir. Bu süreçten geçen insanın kişiliği değişir. Bu değişiklik eğitim sürecinde kazanılan bilgi, beceri, tutum ve değerler yoluyla gerçekteşir.”<sup>47</sup> Bu tanımdan anladığımız, eğitimle bireyin kişiliği gelişecek, yetişkin yaşamını dzenleyecek davranışlar kazandırarak toplumsallaşmasına katkının sağlandığı bir süreçtir.

Aslında öğrenim ve öğretim, eğitimin iki temel ögesidir. Bunlardan biri eksik olursa eksik olduğunda eğitim olayı gerçekteşmez. Öğrenim eğitimin öğrenci yönünü öğretim ise öğretmen yönünü ifade eder. Dolayısıyla öğretmensiz, öğrencisiz bir eğitim düşünmek mümkün değildir. Bu açıdan eğitim “öğretmenle öğrenci veya eğiten ile eğitilen arasındaki etkileşimdir” şeklinde tarif edilebilir. Daha derine inildiğinde öğretim, eğitimin bir metodu olduğu görülecektir. Yani biz öğreterek eğitim (yönlendirme ve yetiştirme) yaparız. Eğitimciyi hukuki ve idaricilerden ayıran temel vasıf bu husus olmalıdır.Eğitimcinin son derece sabırlı, anlayışlı, hoşgörülü, pedagojik sevgiye sahip, güzel ve net anlatımlı olması gerekmektedir.<sup>48</sup>

Eğitim; Çocuk dünyaya geldiği andan itibaren, okul öncesinde bulunduğu ortam ve sosyal çevresinde gördükleri, yaşadıkları ve öğrendikleri kişiliğin gelişmesine yardım eden ve yetişkin yaşamına hazırlayan bilgi ve davranışlar edinen süreçtir. Çocuğun ilk izlenimleri, etkileri aile ve akraba veya komşu çevresinden etkilenmesi rolü doğaldır. Bu etkilenmeyle edinilen tüm bilgi resmi bir çatı altında yani okullarda bilimsel eğitim-öğretim yöntemleriyle pekiştirildiğinde kalıcı olabilir. Çünkü çocuk eğitim kurumlarında zihinsel anlamda gelişirken, sosyal ve duygusal gelişmesi de aynı paralellikte gelişebilir.

“Çocuğun sosyal ve duygusal gelişimi duygusal, hareketsel ve bilişsel gelişime paralel olarak oluşur ve değişik aşamalardan geçerek onun topluma girmesini sağlar” diyerek eğitimin önemi vurgulamaktadır. Aynı eserin de gelecekteki davranışı şöyle yorumlamaktadır.“Çocuğun ilk yıllarındaki sosyal ve duygusal gelişimi, bireyin daha sonraki yıllardaki sosyal ve duygusal davranışlarının temelini oluşturur.”<sup>49</sup>

---

<sup>47</sup> Fidan,N.,Eğitime Giriş ,Ankara,1994, s.23

<sup>48</sup> Çelikkaya,H., Eğitim Bilimine Giriş, İstanbul, 2009, s.23

<sup>49</sup> Cüceloğlu,D.,İnsan ve Davranışı,İstanbul,1996, s.356

Kültürlenme çocuğun anne ve babasından gördükleri yani ailede başlar, arkadaş grubu, sosyal çevresi, okul çevresi, iletişim araçları, spor ve sanat etkinlikleri ile iş çevresinde bilinçli ya da bilinçsiz toplumdaki etkileşim sonucunda kendiliğinden oluşan veya öğrenilen süreçtir. Eğitim süreci aileden sonraki en önemli bölümünü okullar oluşturmaktadır. Yani her bireyin yaşadığı toplumda kendi kültürünün istek ve beklentilerine uyacak şekilde etkilenmesi ve kendini değiştirmesi kültürleşmedir.

Eğitim amaçla başlar, öğretme-öğrenme etkinlikleri ile sürer ve değerlendirme ile sona erer. İyi bir eğitim hayat standardını yükseltir. Yani yaşam kalitesini ve seviyesini arttırarak, gerçekleri ve ilkeleri görerek anlama becerisi kazanır. İyi bir eğitim aynı zamanda bireyde ilgi alanlarının gelişmesine yardım ederek yaşamı zevkli ve ilginç hale getirebilir. Birçok kişi elde ettiği statü, olanak ve mesleğindeki başarısı eğitime borçludur. Mesleğin verdiği imkânlar yaşamdan zevk almasını da mümkün kılar. Bu amaçla kaynaşmayı ve öğrenmeyi sağlayacak eğitim yöntemleri önemlidir. Çünkü aracı yapan, geliştiren, kullanan ve kuralları belirleyen insanlar eğitimi de bu süreçte başlamış olmaktadır. Eğitimle; bireylerin genetik özelliklerinin şekillendiği, trafik ortamındaki davranışlarının değiştiği ve trafik eğitiminin yaşamsal yönü ile trafik kültürü öğretilmektedir.

### **1.2.2.Trafik Eğitiminin Yasal Dayanakları ve Tarihçesi**

Anayasamızın 23.maddesi ‘Herkes, yerleşme ve seyahat hürriyetine sahiptir’,42. Maddesi ‘herkes eğitim görme hakkına sahiptir’ ve 56’a ise ‘Herkesin, hayatının beden ve ruh sağlığı içinde sürdürme hakkına sahip olduğu belirtilmektedir. Yani bireyin ilkeleri önce eğitim, eşitlik, maddi ve manevi varlığın korunmasını temel almaktadır.

Trafik eğitiminin okullarda yer alması ilk 1958 yılı 1021 sayılı Tebliğler Dergisinde yayınlanan genelge ile temel eğitimin birinci kademesinde, Hayat Bilgisi ve Sosyal Bilgiler dersleri içerisinde belirli konulara önem verilerek yer almıştır.

1974 yılında Milli Eğitim şurasında Temel eğitimin ikinci kademesinde Trafik dersi seçmeli ders olarak okutulmasına karar verilmiştir. En az 15 öğrencinin seçmesi halinde Öğretmenler Kurulu kararı ile trafik dersi verilir hükmü getirilmiştir.



1976-1975 yılında, liselerin özellikle Endüstri Meslek Liselerinin Motor Bölümünde okuyan öğrencilere Trafik dersi zorunlu ders olarak okutulmaya başlanmıştır.

1992 yılından itibaren ilköğretim okullarının birinci kademesinde Çevre-Sağlık-Trafik dersi içerisinde trafik ile ilgili konular anlatılmakta iken, 1997-1998 eğitim ve öğretim yılından itibaren ilköğretim sınıflarının 6. ve 8. Sınıflarına Trafik ve ilkyardım dersi zorunlu branş dersi olarak okutulmaya başlanmıştır. 2005/2006 eğitim öğretim yılından itibaren ise ilköğretim 4 ve 5'inci sınıflara Trafik Güvenliği adı altında zorunlu branş dersi okutulmaktadır. 2007/2008 yılından itibaren Ortaöğretim lise 11.sınıflara ise zorunlu Trafik ve İlkyardım dersleri okutulmaktadır.<sup>50</sup>

Trafik kuralları dünyanın tüm ülkelerinde öğretilmesinin yasal dayanağı vardır. Yasa içinde trafik eğitimlerinin hangi kurum veya kişiler tarafından verilmesi belirlenmiştir. Yasalarımızda trafik eğitimi ile ilgili 2918 sayılı KTK en fazla vurgu yapıldığı yazılı eğitim faaliyetleri ile MEB'e verilen görev yetkileri aşağıdaki gibi sıralanabilir:<sup>51</sup>

- “Madde-123'e göre sürücü kursları açmak, özel sürücü kursu açılmasına izin vermek, bunları her safhada denetlemek,(MEB)
- Resmi ve özel kurslarda eğitilenlerin sınavlarını yapmak, başarılı olanlara sertifika verilmesini sağlamak,(MEB)
- Madde-124'e göre; Okul öncesi ve ilköğretim öğrencileri için ‘Çocuk Trafik Eğitim Parkı’ yapılması, eğitim esasları gibi düzenlemeler.
- 125.maddesi ilköğretim okullarında ders programlarına trafik genel eğitim planı hazırlamak ve ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak uygulamak.(MEB)
- Madde-125'e göre; Ülkemizde resmi ve özel her türlü TV ve radyo kanallarında haftada 30 dakika yayınlanacak trafik eğitim programı yapmak ve yayınlamak.
- Madde-134'e göre; ‘Okul Geçit Görevlisi’ kişilere okul önünde trafiği yönetmeye yetki verilmiştir. Sürücülerin bu kurala göre uymaları yasa gereğidir.”

<sup>50</sup>MEB, Mevzuatlar, [www.meb.gov.tr](http://www.meb.gov.tr) (10.03.2009)

<sup>51</sup> Odabaş,T., Trafik Polisi ve Sürücülere Trafik Mevzuatı El Kitabı, İstanbul, 2002, s.17

### 1.2.3.Örgün Eğitim Kurumlarında Trafik Eğitimi

Örgün eğitim, okul sistemini ifade etmekle okul öncesi, ilköğretim, ortaöğretim ve yükseköğretimden oluşmaktadır. Dersler genellikle Trafik Haftası'na rastlayan hafta boyunca ve sınıf öğretmenleri tarafından kitaba bağlı kalınarak yürütüldüğü, uygulama yapılamadığı gibi pek çok okulda resim ve afişlerden öteye gitmediği bilinmektedir. Ayrıca okullardaki rehberlik kol faaliyetlerinde “trafik kulüpleri” olduğu ancak yeterli faaliyetinin olmadığı bilinmektedir. Bunun için de aile fertleri de eğitim programına dahil edilmelidir. Trafik eğitimi öncelikle ailede başlanarak örgün eğitimin her kademesinde yaygınlaştırılmalıdır.

120 okulda Trafik dersine giren öğretmenlerin branşları ve kurs alıp almadıkları, örnekleme yöntemiyle belirlenerek, aşağıda hususlar tespit edilmiştir:

- “Toplam 120 ilköğretim okulunun büyük bir çoğunluğunda 4 ve 5. sınıflarda sınıf öğretmenleri Trafik Güvenliği dersini okutmaktadırlar,
- 6 ve 8. sınıflarda ise, fen bilgisi ve beden eğitimi öğretmenleri trafik dersini okutmaktadırlar,
- Denetim kapsamındaki illerin çoğunda derse giren öğretmenlerin konuyla ilgili herhangi bir kurs ya da seminere katılmadıkları saptanmıştır,
- Dersin teorik olarak anlatıldığı, bazı okullarda ise tepegöz veya slâyt yoluyla görsel sunumlar yapıldığı, uygulamalı eğitime yeterince yer verilmediği görülmüştür,
- Fiilen uygulamanın içerisinde bulunan EGM personelinden trafik eğitimi konusunda sınırlı ölçüde yararlanılmaktadır.”<sup>52</sup>

Bireylerin yaşamın her evresinde eğitilirler. Bu bağlamda trafik eğitimi de, toplumların oluşturduğu kavramlardan biri olan okul dönemlerinde bireylere kalıcı bir eğitim ile verilmelidir. Araçların sayısı azaltmak mümkün olmayacağına göre insanların seviyelerine uygun trafik eğitim programlarıyla insanların bilgi ve becerileri belli bir düzeye getirilebilir. Böylelikle modern toplumlardaki kent kültürü gelişmiş olacaktır.<sup>53</sup>

<sup>52</sup> T.C.Sayıştay Başkanlığı, Performans Denetim Raporu (2008), “ Trafik Kazalarını Önleme Faaliyetleri” [www.sayistay.gov.tr/rapor/perdenrap/2008/2008-2Trafik/2008-2Trafik.pdf](http://www.sayistay.gov.tr/rapor/perdenrap/2008/2008-2Trafik/2008-2Trafik.pdf) (05.03.2009)

<sup>53</sup> Tütüncü,M.,Türkiye’de Örgün Eğitim Sistemi İçinde Trafik Eğitiminin Önemi,Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi) ,Ankara,2001, S.40

“İstanbul’da çok büyük kısmı otomobile sahip, sosyo-ekonomik durumları iyi ailelerin çocuklarının topladığı ve trafikle iç içe olan bir bölgede bulunan Nişantaşı Şişli Terakki Lisesi ilk kısmı öğrencileri üzerinde yapılan bir ankette, 10 yaşındaki 3.sınıf öğrencilerinin % 14’ünün ışıklı bir kavşakta yolun karşısına ışık yeşil yanınca geçileceğini bilmediği ortaya çıkmıştır. Bu oran hemen hemen tamamı işçi ve küçük esnaf olan ailelerin çocuklarının oluşturduğu Sanayi Mahallesi Kemal Halil Tanır İlkokulu’nda % 28’dir.Yine bu araştırma sonuçlarına göre Şişli Terakki İlkokulu’nda beş sınıfın ortalaması olarak çocukların %53’ü, Kemal Halil Tanır İlkokulu’nda ise % 65’i trafiğe açık bir yolda bisikletle nasıl gidileceğini bilmediği ortaya çıkmıştır. Şişli Terakki İlkokulunda yine beş sınıfın ortalaması olarak çocukların %61’i, diğer okulda ise %90’nı yaya geçidi işaretini çizememiştir.”<sup>54</sup>

Ankete göre; özellikle çocukların ailesinin yaşadığı ortamlarda ve bulunduğu çevrede ailelerin ekonomik ve sosyal yapısı zayıfladıkça çocuklarında buna paralel olarak bilgi eksikliğinin arttığı ortaya çıkmaktadır. Yaya geçidi işaretini çizemeyen oranlarda da aynı durum söz konusudur. Yeşil ışıkta geçme konusunda da öğrencilerin hem bilmedikleri gibi önceden öğrenilmiş alışkanlık haline gelen davranışlar ile geçtikleri belirlenmiştir.

Şişli Terakki Lisesi’ne öğrencilerin çoğunun servisle geldiği(yolcu olarak) ve diğer okula ise birçoğunun yaya geldiği bilinmektedir. Ulaşım sisteminden fazla yararlanamayan ailelerin, sosyal yapıları daha geri, ekonomik güçleri daha zayıftır. Toplumsal yapı ulaşım sisteminden ayrı düşünülemez. Aile bireylerinin tamamı “yolcu ve yaya eğitimi” almamış olduklarından, trafikte aileden öğrendikleri ve gözlemlerine dayanan insan davranışları sergileyerek, yollarda oluşabilen trafik tehlikeleri ile karşı karşıya kalmaktadır.

MEB 1997-2000 yılları arasında yürüttüğü KİTĞİ projesi kapsamında örgün eğitim kurumlarında değerlendirmek üzere toplam 479 ‘formatör trafik öğretmenleri ‘yetiştirilerek okullardaki öğretmen, öğrenci ve halkın bilinçlendirilmesi okullarda görev yapan öğretmenlere kursta edindikleri bilgileri aktarmaları planlanmıştır. Ancak formatör öğretmenlerin neredeyse hiçbirine kurs dönüşünde trafik eğitimleri verdirilmemiştir.<sup>55</sup>

---

<sup>54</sup> TÜSİAD, Türkiye’de Trafik Güvenliği Sorunu, İstanbul, 1987, s.30.

<sup>55</sup> T.C.Sayıştay Başkanlığı, Trafik Kazalarını Önleme Faaliyetleri [www.sayıstay.gov.tr/rapor\(05.03.2009\)](http://www.sayıstay.gov.tr/rapor(05.03.2009)) )

Trafik eğitiminin diğ er bir parçası olan sürücü kurslarının ise Türkiye’de amacına hizmet etmekten çok uzak oldukları üzücü bir gerçektir. Sürücü kursları sosyal yansımaları oldukça geniş eğitim kurumlarıdır öyle ki sürücü eğitiminin etkin, kaliteli ve zengin bir yapıda verilmesi sürücü hatalarını, dolayısıyla trafik kazalarını önemli oranda azaltacaktır. Türkiye’de ise sürücü kursları işyeri sahipleri açısından yüksek getirisi olan bir işyeri, sürücüler açısından ise daha önce belirtildiği gibi bir formalite olarak görülmektedir. Sosyal sorumluluğu etkin düzenleme ve denetlemeye a dönüştürülmesi sağlanmalıdır.

Eğitim Yaygın ve Örgün Eğitim olmak üzere iki ana başlıkta incelenmektedir. Yaygın eğitim, örgün eğitimin yanında veya dışında düzenlenen formel eğitim faaliyetlerinin tümünü kapsar.

Örgün eğitim, kurumsal tasarlanmış, müfredatlandırılmış ortamlardaki istendik öğrenmenin geliştirilmesi için kullanılacak süreç ve araçların çözümlenmesini, tasarlanmasını, geliştirilmesini amaçlar.”Belli yaş grubundaki ve aynı seviyedeki bireylere, amaca göre hazırlanmış programlarla, bir okul çatısı altında yapılan düzenli faaliyetlerinin tümüne birden örgün eğitim denilmektedir.” Eğitim bu amacı gerçekleştirirken ve tüm eğitimsel faaliyetleri göz önünde bulundurur; ayrıca öğretim tekniklerinden yararlanmakla beraber daha çok örgün eğitim kurumlarındaki öğrenmeler üzerinde durur. Bu bağlamda örgün eğitim, eğitimin asli unsurunu oluşturmaktadır.<sup>56</sup>

### **1.2.3.1.Okul Öncesinde Trafik Eğitimi**

“Araştırmalar, bireylerin hayatlarının her evresinde trafik konusunda alacakları eğitimin, kendileri ve toplum için önemli bir kazanım olduğunu göstermektedir. Çocukluktan itibaren verilen, sistemli bir eğitim olduğunda ise kazanımlar günlük yaşamın yanı sıra geleceğe de yansyacağından, sadece kısa vadeli bir yatırım olmayacak, çocuklarda trafik konusunda şimdiden bir duyarlılık ve trafik güvenliği bilincinin oluşmasını ve onların gelecekte de trafik kurallarına duyarlı yetişkinler olarak trafikte yer almalarını sağlayacaktır. Ayrıca çocuklar aracılığıyla yakın çevrelerindeki yetişkinlerin de konuya dikkatleri çekilmiş olacak; trafikte bilerek ya da bilmeyerek yaptıkları yanlış davranışların ve sonuçlarının, farkına varmalarına yardımcı olunabilecektir.”<sup>57</sup>

<sup>56</sup> MEB, Yayınlar Dairesi Başkanlığı, Milli Eğitim Dergisi, Cilt III, Sayı 46, Ankara, 1935, s.79

<sup>57</sup> MEB, 4.Sınıf Trafik Güvenliği Öğretmen Kılavuz Kitabı, Ankara, 2008, s.10.

Türkiye'de okul öncesi eğitimin amacı, eğitimin başlangıç dönemi 0-6 yaş arası çocukların bedensel, sosyal, duygusal, zihinsel ve kişiliğin şekillenmesini sağlamak, dili kullanma yetilerini geliştirmek ve onları ilköğretime hazırlamaktır.

Anaokullarında küçük çocuklara trafik bilgileri, ders programlarına konmakla birlikte, oyunla öğretmeye dayanan uygulamalar şeklinde yapılması, öğrencilere resim çizdirilmesi veya çizgi trafik filmleri izlettirilmesinin katkısı çok olacaktır..

Anaokullarında trafik konuları dersleri şöyle sıralanabilir:

- Motorlu ve motorsuz taşıtları tanıma,
- Trafik Polisi ve görevlerini görevli etkinliği ile tanıma,
- Trafik Işıkları ve yayaları ilgilendiren levhaların anlamını öğrenme,
- Yollarda yürüme ve güvenli geçiş yerlerini uygulamalı öğrenme
- Araç içindeki davranışlar ve bisiklet eğitimi değişik materyallerle öğretilmelidir.

Anne ve babalar trafik eğitimini çocuk yürümeye başladığı andan itibaren trafik kurallarına uygun hareket ederek çocuğa örnek model olmalıdır. Çocuklar taklitçi olduğu için aile fertlerinin davranışlarını örnek alacak ve küçük yaşlardan itibaren davranışlar bu doğrultuda gelişeceğinden, olumsuz davranışları eğitmek güçleştirebilir.

Çocukların trafikteki doğru tutum ve davranışları ilk öğrenme şekilleri aşağıdaki sıralanabilir. Çocuk ailesini, çevresini gözlemleyip, taklitçi olduklarından aynı davranışı yapmaya çalışacaktır.

- Gözlemleyerek,
- Pekiştirme Yoluyla,
- Anlatım yoluyla, yaparak-yaşayarak öğrenmedir.

### 2.3.2.İlköğretimde Trafik Eğitimi

İlköğretimde verilecek trafik eğitimlerinde çocukların gelişim evrelerine özgü ortak eğilim, davranış kalıpları ve özellikleri göz önüne alınarak hazırlanan programlar, amacın gerçekleşmesine katkıda bulunabilecektir. Bireyin her evredeki etkileşim farklıdır ve eğitimi farklı yönde etkileyecektir.

“İlköğretim çağı temel bilgi ve becerilerin kazandırıldığı ve pekiştirildiği dönem olarak da çok önemlidir. Çünkü okul öncesi dönemde, çocuğun yakın çevresinden ve iletişim araçlarından, duyararak ve gözlemlerine dayanarak edindiği bilgi ve tutumlar, aynı zamanda bir sosyalleşme ortamı da olan ilköğretim kurumlarında, pekişmiş davranışlara dönüşmektedir. Bir başka deyişle, özünde bu bir, trafikte tehlike yaratmama ve tehlikelerden korunma konusunda, “farkındalık yaratma/duyarlılık geliştirme eğitimi” olmalıdır. Duyarlılık geliştirme çalışmaları, “bireyin trafiğin ne olduğunu anlamasını sağlamak” ve “trafikle ilgili değer yargısı oluşturarak, olumlu davranış biçimine dönüştürmesine yardımcı olmak” ,amacına yönelik olmalıdır. Bu amaç doğrultusunda işlenecek ders konuları aşağıda Tablo 4’te görülmektedir.<sup>58</sup>

Tablo 4’teki konuların öğretilmesinde öğretmen ve öğrenci arasındaki etkileşimi üst seviyeye getirebilecek uygulama yapılmalıdır. Teorik okutulan bilgilerin pratiğe geçiş veya öğretilen bilgi ve kuralların hayata dönüştürülmesi en etkili eğitim olduğu söylenebilir. Örneğin; sürücü kursu öğrenci adayı trafik ortamında araçla uygulamalı eğitim almaktadır.

Her temada proje ve performans ödevi yapıldıktan sonra öğrencilerden, temada öğrendiklerini aileleri ile paylaşmayı amaçlayan bir mektup yazmaları istenmelidir. Ders yılı sonunda (tema değerlendirme etkinliklerinden farklı olarak) yılsonu değerlendirme etkinliği/etkinlikleri (üç temayı da kapsayıcı) yapılmalıdır. Öğrencilerden ders yılı sonunda ailesine veya yakın çevresindeki yetişkinlere, “Trafik Karnesi” vermeleri istenebilir.

Eğitimde kullanılacak eğitim araçları uygulama anlamı taşımaktadır. Yani öğrenci ağırlıklı öğretimde hem öğretmen hem de öğrenci eğitimde aktif rol almaktadır. Teorik eğitim uygulamalı eğitim ile desteklenirse sonuçları daha iyi olabilecektir.

---

<sup>58</sup> MEB, a.g.k. s.10.

Tablo:4 İlköğretim 4.ve 5.'nci Sınıf Öğrencilerinin Trafik Güvenliği Dersinin

Ünite ve Konu Dağılımı

ÜNİTE	4.SINIFLARIN ÜNİTE KONU DAĞILIMI	5.SINIFLARIN ÜNİTE KONU DAĞILIMI
1.TEMA YAYA (16 saat)	1-Trafikte Neler Görüyorum 2-Trafik İşaret Levhalarını 3-Yaya Kaldırımında Yürüyorum 4-Karayolunda Karşıya Geçiyorum 5-Güvenli Yolları Tercih Ediyorum 6-Banketli Yollarda Yürüyorum 7-Gece Yürüyüşleri 8-Acil Yardım İsteme	1- Trafik İşaret Levhaları 2- Yaya Kaldırımında Yürüyorum 3- Yaya Kaldırımı Yoksa! 4- Karşıya Güvenli Geçiş 5-Trafikte Doğrular, Yanlışlar 6- Trafikte Değişik Hava Koşulları 7-Trafik Kazalarının Nedenleri 8- Kazalarda Yardım İsteme
1.TEMA YOLCU (12 saat)	1-Taşıtlara Binme-İnme 2-Emniyet Kemerini Takmalıyım 3-Yolculuk Kuralları 4- Araçlara verilen Zarar 5-İlk yardım Öğreniyorum 6-İlk yardım Malzemeleri	1-Yol Türleri ve Taşıtları 2-Lütfen Sıra Olalım 3- Yolculuk İlkeleri 4-Yolculuk İlkeleri 5-Emniyet Kemerini 6- İlk yardım Müdahaleleri
3.TEMA SÜRÜCÜ (6 saat)	1-Bisiklette Güvenlik 2-Bisikleti Kullanma 3-İlk yardım Müdahaleleri	1-Güvenlik Tedbirleri 2-Güvenli Sürüş Kuralları 3-İlk yardım Müdahaleleri

Kaynak:MEB, www.meb.gov.tr (10.03.2009)

Tablo 4'teki ders konularının tamamını; Öğretmen, öğrencilere okutulan ders ünitelerindeki tema konuları için her kazanımı yönelik kurallı bilgiler okul dışı-içi vb alternatif etkinlikler ile desteklemeye özen göstermelidir. Trafik Eğitim Parkı imkan dahilinde kullanılması katkı sağlayabilir.

### 1.2.3.3.Ortaöğretimde Trafik Eğitimi

Lise 11.sınıflara Trafik ve İlk Yardım Bilgisi dersi, ilköğretime göre daha kapsamlı anlatılmaktadır. Liselilerin bu dersi daha çok seçmelerinde sürücü belgesi alacak yaşlara gelmeleri ve araç kullanmak düşüncesiyle konulara ilgileri ve yaklaşımları farklıdır.

Gençlere trafik kültürü ve bilincini vermek, yaya-yolcu-sürücü sorumluluğunu kavratmak, kazaların toplumda yarattığı olumsuzluklar ile ilkyardım konularında hayat kurtaran bilgiler öğretilerek güvenli ve düzenli trafik için eğitiminin gerekliliği benimsenmektedir. Dersin konu ve üniteleri şöyledir.<sup>59</sup>

Birinci ünite; trafik tanımları, trafik mevzuatı, trafikte yaya-yolcu ve sürücünün sorumluluğu, emniyet kemeri, ikinci ünite; Ulaşım, ulaşım sistemleri ile hayatımızdaki önemi gibi ulaşım konuları, üçüncü ünite, Trafik ile ilgili mühendislik-eğitim-denetim hizmetlerindeki kuruluşların görevleri, dördüncü ünite; Araçların kayıt-tescil işlemleri, tescil süreleri ve belgesi olmayan araçlara uygulanacak cezalar okutulmaktadır. Beşinci ünite; sürücü belgesi alma işlemleri, altıncı ünite; trafik kazalarının yükümlülükleri, yedinci ünite; ilkyardımın genel ilkeleri, solunum durması-kanama-şok-yaralanma-yanıklar-kırıklar-zehirlenme ve yaralıları taşıma ilkeleri okutulmaktadır.

### 1.2.3.4.Üniversitelerde Trafik Eğitimi

Yurt dışında, “Trafik Mühendisliği” kavramı yurt dışında, uzun yıllar önce gündemdeki yerini ulaşım mühendisliği, mühendislerin, planlamacıların, ekonomistlerin, coğrafyacıların, matematikçilerin, fizikçi ve sosyal bilimcilerin de katılımıyla geliştirildiği bilinmektedir. Bu uygulamalı bilim dalı Amerika’da 1930-1940 yılları trafik mühendisliği olarak faaliyete başlamıştır. İngiltere ve diğer Avrupa Ülkelerinde kolej veya üniversite düzeyinde olup, 4 yıllık lisans eğitimi sonrasında trafik mühendisleri yetiştirmektedir. Örneğin Belçika’da Leuven-Katolik Üniversitesi’nde ve Hollanda da Delft Üniversitesi’nde, Avusturya-Viyana’da Teknik Üniversitesi, Yunanistan’da Atina Üniversitesi, Amerika’da Washington Üniversitesi, Middlesex Üniversitesi, Kanada’da Calgary Şehri Polis Bölümü bu konuda trafik eğitimi veren üniversite ve yüksek eğitim kurumlarından bazılarıdır.<sup>60</sup>

<sup>59</sup> Baydoğan,M.,Üçyiğit,R.,Denli,Ö.,Lise Trafik ve İlk Yardım Ders Kitabı „Ankara, 2007, ss.6-9

<sup>60</sup> Pampal,S.,Hatipoğlu,S.,Arıkan,E.,Ulaşım-Trafik Kongresi Bildiriler Kitabı, 1997,Ankara, s.307.



Trafik mühendisliğinin içine gireceği konuların başında trafiğin teknik altyapısı gelir. Buna yol ve kavşak geometrisi, işaretler ve onların yararlı şekilde işletilmesi, nereye ne tür işlem yapılacağına bilinmesi, kaza etütleri, trafik ulaşım planlaması, yol üzeri tesislerin planlanması araç tekniği projeleri girer. Yani iyi bilmesi gereken şey, insan ve trafik arasındaki etkileşimdir. Buna insanın 5 duyusu, tahmin gücü ve bunların nasıl kontrol edilip değerlendirileceği girer. Bu bilgilere sahip bir trafik mühendisi, trafiğin emniyetle akmasını, yaya ve şoförlere yararlı tesislerin yapılmasını başarabileceği gibi, gerektiğinde trafik polisine ve eğitimcilere yol gösterecektir.<sup>61</sup>

Yurtdışındaki trafik ile ilgili eğitimler ışığında Türkiye'deki durum gözden geçirildiğinde, üniversitelerde ulaşım-trafik mühendisliği veya trafik öğretmenliği konularında ortak çalışmaların olmadığı, ilişkilerde yetersizliğin olduğu veya dil farkı ve anlaşma güçlüğüne ortaya çıktığı bilinmektedir.

Özellikle üniversitelerde trafik olgusuna uyum süreci için ciddi ve bilimsel çalışmalar yapılarak toplumsal ve bireysel davranışların değişime katkısı oldukça büyük olacaktır. Trafik eğitimi için eğitimciler yetiştirilebileceği gibi; öğretime yönelik bilimsel yöntemler ile oyun ve oyuna dayalı etkinlikler geliştirilebilir.

Türkiyede'de; ulaşım ve trafik konuları, lisans düzeyinde, inşaat mühendisliği, şehir ve bölge planlama bölümlerinin programlarında farklı yönleriyle işlenmektedir. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü'ne bağlı Trafik Planlaması ve Uygulaması Ana Bilim Dalı'nda, yüksek lisans düzeyinde ulaşım ve trafik mühendisliği eğitimi eğitim programı, farklı lisans eğitimi alan öğrencilere, kendi disiplinlerini nasıl adapte edebilecekleri konusunda yol gösterilmektedir. Cumhuriyet ve Dumlupınar Üniversitelerinde otobüs sürücülüğü, host, hostes eğitimi hakkında meslek yüksek okulları açılmıştır. Anadolu üniversitesinde karayolu trafiği ile ilgili meslek yüksek okulu vardır. İstanbul Üniversitesinde Ulaştırma ve Lojistik yüksek okulu açılmıştır.<sup>62</sup>

---

<sup>61</sup> Pampal, vd, a.g.k. s.307.

<sup>62</sup> Işıldar, S., "Trafik Hizmetleri İçin Neler Yapıldı?", Şoför ve Trafik Dergisi, Sayı:565, Ankara, 2002, s.19

### **1.2.3.5.Bazı Yabancı Ülkelerinde Trafik Eğitimleri**

Avrupa ülkelerinde çocuklar trafik bilgilerini ve bisiklet kullanmayı ilk ve orta dereceli okullarda öğrenirler. Sürücü belgesi alacaklar okul dönemlerinde köklü bir trafik eğitimi verilerek ciddi sınavlardan geçmektedir. Trafik kurallarının ahlak kuralı olduğu öğretilir, bu kurallara uyulmadığı zaman ‘Yaşama Hakkı’nı tehlikeye girdiği öğretilmektedir.

#### **-Avusturya’da Trafik Eğitimi**

Avusturya’da 1960’tan beri tüm okullarda trafik eğitim dersleri yasalar gereği zorunlu olarak verilmektedir. Tüm çocuklar ‘bisiklet sürücü belgesi’ alabilmektedir.

“Çocuklara esas trafik eğitimi ilkokuldadır. İlkokulda birinci ve ikinci sınıfta trafik ayrı bir ders olarak görülür. Çocukların daha iyi öğrenebilmesi için ve öğrenirken de sıkılmaması için bir çeşit trafik oyunu şeklinde hazırlanmış, resimlere bakarak, örneklerden yararlanarak sorulara cevap vererek eğitim vermeye çalışılır. Her okulun bir trafik görevlisi vardır ve okul önünde trafiği düzenler.”<sup>63</sup>

#### **-Fransa’da Trafik Eğitimi**

1957 yılından itibaren okullarda Trafik Güvenliği zorunlu ders olarak okutulmaktadır. Çocuklara yol güvenliği temel bilgiler verilir, tutum ve davranışlar geliştirilmek için teorik ve pratik faaliyetler yapılmaktadır. 14 yaşına geldiğinde ‘okul yol güvenliği’ sertifikası verilir. Ayrıca; Paris’te kurulmuş olan Fransız Yol Güvenliği Konseyi ve Paris Emniyet Müdürlüğü işbirliği ile 8-12 yaş grubu öğrencilerine nazari bilgileri bisiklet ve motorlu bisikletlerde uygulama imkânı ve 13-17 yaş grubuna ise otomobil sürmeye alıştırma eğitimi faaliyetleri uygulanmaktadır. Fransa’da öğretmen yetiştiren okullarda yol güvenliği hakkında nazari ve uygulamalı eğitim verilmektedir.<sup>64</sup>

<sup>63</sup> Avusturya Başkonsolosluğu Kültür Yayınları, “Trafik Güvenliği Uygulamaları” İstanbul,1991, ss.113-117

<sup>64</sup> Çiğiltepe,A., İlköğretim Çağındaki Çocukların Trafik Eğitimleri,Yayımlanmamış Yüksek.Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 1998

### **-İsveç'te Trafik Eğitimi**

Trafik Güvenliği Kurumu kurulan İsveç'te örgün ve yaygın eğitim faaliyetleri ile trafik eğitimi görmeyen insana rastlamak mümkün değildir. Bu kurum tüm örgütlerle eşgüdüm içerisinde çalışarak saygınlık kazanmıştır. Ayrıca her şehirde 'Şehir Trafik Güvenliği Derneği' bulunmaktadır. İsveç'te okul öncesi çocukların trafik kazalarından korunmak için düşük bir ücretle üye olduğu Trafik Kulüpleri kurulmuştur. Bu kulüplerde çocukların trafik ortamındaki davranışları kuvvetlendirmektedir. Bu kulüplere üye olan çocukların %20-40 arasında daha az kazaya uğradıkları tespit edilmiştir.<sup>65</sup>

### **-Amerika Birleşik Devletleri'nde Trafik Eğitimi**

ABD'de lise diploması alabilmek için, sürücü belgesinin olma şartı aranmaktadır. Öğrenci sürücü belgesi almadığı müddetçe bitirmiş olduğu lise diplomasını alamamaktadır. ABD 1920'li yılından itibaren Trafik eğitimini en iyi yürüten ülkelerden biridir. İlköğretim okullarında trafik eğitimi zorunlu ders olarak okutulmaktadır. Ayrıca çocuklara yol güvenliği konusunda koruyucu eğitim programları geliştirilmiş ve bu konuda okul yöneticileri, anne-babalar, kentin trafik yetkilileri, dernek, vakıflar ve yerel yönetim kuruluşları ile toplantı ve seminerler düzenlenerek kamuoyunu ilgisini yüksek tutmuşlardır. Basın ve televizyonlar çeşitli anketler, yazışmalar, sergiler ile yardımcı olmaktadır.

### **-Belçika'da Trafik Eğitimi**

Belçika'da ilköğretimde Trafik Güvenliği 1971 yılından itibaren zorunlu ders olarak okutulmaktadır. Derslerde trafiğin önemi, yapısı diğer derslerin örneklemeleriyle anlatılarak bilinçli olmaları sağlanmaktadır. Örneğin; coğrafya dersinde karayolları, fizik dersinde taşıtın kinetik enerji özellikleri, kimya dersinde yakıtların patlayıcı nitelikleri vb..

Belçika'da yasa ile 'Okul Trafik Güvenlik Görevlisi' uygulaması bulunmaktadır. Trafik polisi ile işbirliği yapmak suretiyle okul kavşaklarında, yaya geçitlerinde, okul

---

<sup>65</sup> Çiğiltepe, a,g,e, ss.141-151

otobüslerinde koruyucu görev yapmaları için yetki verilmektedir. Belçika’da 1987 yılında yapılan ‘Güvenlik Kampanyası’nda trafik kazalarından çocukları korumak için 12 yaşından küçüklerin sürücü yanına oturtulması yasaklanmıştır. Bu kampanyada ‘tüm Çocuklar Bizim Çocuklarımızdır’ sloganı kullanılarak otomobilde yolcu, yaya ve bisikletli çocuğun korunması için önleyici faaliyetler yapmışlardır.<sup>66</sup>

### **-Almanya’da Trafik Eğitimi**

Almanya’da her sınıf bireye yönelik yaygın ve olumlu bir trafik eğitimi faaliyeti 1969 yılından bu yana vardır. 1980 yılından bugüne kadar da ilköğretim okullarında zorunlu trafik dersinin okutulmasının yanında, 3 ve 4. sınıfta test yapılarak bisiklet sürücü sertifikası da verilmektedir. Ayrıca aile fertleri de trafik konularında bilgiye sahiptirler.

Trafik güvenliği dersi zorunlu okutulmaktadır. Trafik eğitim uygulamalı olarak polis tarafından pistlerde uygulanır. (ADAC), trafik yasa ve tüzüğünün öğretilmesi için okullarda büyük hizmetler vermektedir. Ayrıca belediyelerce, sayıları binleri bulan çocuk trafik eğitim pistlerinde öğrenciler sistemli bir şekilde eğitilmektedir. Böylece Almanya’da trafik kültürünün oluşmasına küçük yaşlardan itibaren başlanmaktadır.<sup>67</sup>

### **-Hollanda’da Trafik Eğitimi**

Hollanda Trafik Birliği; çocukları trafik kazalarından korunması için Emniyet Teşkilatı, Kraliyet Otomobilcilik Kulübü, Mahalli İdareler, aileler, basın ve yayın organları işbirliği ile yoğun faaliyetlerini “Trafik Aileleri” projesi 1995 yılından beri yapmaktadır. Hollanda’nın arazisi düz olması sebebiyle bisiklet kullanımı yaygındır. Okullarda yoğun bir trafik eğitimine tabi tutularak öğretmenler ve polis tarafından uygulamalı eğitim yapılmaktadır. Hollanda’da okul çevrelerinde okul geçit görevlileri uygulaması bulunmaktadır. Okul öncesi ve okul dönemlerinde önce iyi bir yaya olma güvenliği sonra da bisiklet sürme eğitimi verilmektedir.<sup>68</sup>

---

<sup>66</sup> Özüm,K.,Kunter,a.g.k.s.164

<sup>67</sup>EGM-Trafik Araştırma Merkezi Yayınları, Avrupa Ülkelerinde Trafik Yasaları, Ankara, 2007, ss.15-343.

<sup>68</sup> EGM-Trafik Araştırma Merkezi Yayınları, Avrupa Ülkelerinde Trafik Yasaları, Ankara, 2007, ss.346

## **-İngiltere’de Trafik Eğitimi**

Kraliyet Kazaları önleme Kurumu ( ROSPA), okul öncesi 3-8 yaş arası çocuklara yol güvenliği yol güvenliği eğitimi için kurulan 1961 yılında ‘Tufty’ adlı kulüplerin organize edilmesi ve işletilmesinden sorumludur. İngiltere’de çocuk trafik kazalarının önlenmesinde en başarılı ülkelerden birisidir. 1954 yılında yürürlüğe giren ‘School Crossing Act’ (Okul Geçiş Görevlileri Kanunu) ile okul çocuklarının yoldan geçiş emniyeti sağlanmıştır. Halkın ‘Mother’(anne) ismini verdiği ve özel trafik hizmet kıyafeti bulunan bayanlar, okul çıkış saatlerinde trafiği durdurarak öğrencilerin güvenli geçişlerini sağlarlar. Bunlar sınavla seçilip polis bütçesinden ücret aldıklarından polis denetiminde görevlerini aksatmadan yürütmektedirler. Sürücülerde bu görevlilerin talimatına uymak zorundadırlar aksi takdirde cezai işlem uygulanmaktadır.

Polis ve Ulaştırma Dairesi sürekli trafik kazalarının karışmamları için çocuklara ve annelere okullarda polis tarafından teorik ve pratik dersler vermektedir. Ayrıca televizyon ve radyo programları ile ikazlar yapılmaktadır. ROSPA okullar için yardımcı araç ve gereçleri Belediyeler aracılığıyla ulaştırırlar ve güvenlik eğitimi adına bir dergi çıkartılmaktadır.

Çocuklar yol güvenliği eğitimi zorunlu 9 yıllık eğitimin içinde yer almaktadır. Polisler bu eğitimin trafik bölümünde önemli rol oynayarak çocukları trafik ortamında uygulamalı eğitime dâhil ederler. İsveçli otomobil firması Volvo ‘Çocuk Eğitimi ve Çevre’ faaliyetinde özellikle Otomobillerde çocuk güvenliğine yönelik dertsek verdiği vurgulanmaktadır.<sup>69</sup>

---

<sup>69</sup> Türk İdare Dergisi, “İngiltere’de Trafik, Ankara,1984, ss.81-83

## II. BÖLÜM

### TRAFİK EĞİTİMİNDE OYUNLA ÖĞRETİM YÖNTEMİNİN YERİ VE ÖNEMİ

Bu bölümde Örgün Eğitim Kurumlarında okutulan “Trafik güvenliği” dersinin alt ünitesi olan Trafik işaretlerinin algılanmasında ve trafik kurallarının öğretilmesinde oyunla ve oyuna yönelik uygulamalı öğretimle verilmesinin öğrencilerin öğrenmedeki önemi ve kalıcılığı konuları vurgulanmıştır.

#### 2.1. TRAFİK EĞİTİMİNDE KULLANILAN GENEL YÖNTEMLER

Örgün Eğitim Kurumlarında okutulan trafik güvenliği dersleri ile ilgili mevcut eğitim birinci bölüm içinde yer almaktadır. Ancak trafik eğitimlerinin eğlenceli, kalıcı ve motivasyonu farklı kılacak eğitim yöntemlerin şöyle sıralanabilir:

- Çocuk Trafik Eğitim Parklarında Uygulamalı Trafik Eğitim
- Bilgisayar Destekli Eğitim (BDE)
- Kazanıma Dönük Etkinlikler: Hikâye, anı, tartışma, şarkı, resimleme, drama vb.
- Kazanımları Değerlendirme: Soru, sözlü anlatım, bulmaca, gözlem ölçeği vb.
- Diğer Etkinlikler: Okul içi aktivite, mizansen oluşturma, eşleştirme, maketler vb.
- Oyunlarla Trafik Eğitimi ve Öğretimi
- Mobil Trafik Okulu
- Trafik Laboratuvarlı Sınıflarda Eğitim vb. diğer yöntemler.

##### 2.1.1. Çocuk Trafik Parklarında Uygulamalı Trafik Eğitimi

Çocuk Trafik Eğitim Parkları Yönetmeliğinin amacı; örgün eğitim kurumlarındaki öğrencilere 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.<sup>70</sup>

---

<sup>70</sup> MEB, Milli Eğitim bakanlığı, [http://www.mevzuat.meb.gov.tr/\(23.03.2009\)](http://www.mevzuat.meb.gov.tr/(23.03.2009))

Örgün eğitim kurumlarında okuyan öğrencilere hayatın her an içinde bulunduğu trafik konusunda kalıcı eğitim vermek amacıyla tasarlanan Çocuk Trafik Eğitim Parkları ile daha bilinçli bireyler yetiştirilmesinde katkısı çok olacağı bilinmektedir. Nedeni ise teorik trafik bilgilerini uygulamalı eğitimle öğrenmeleri yani yaşayarak, gözlemleyerek pekiştireceklerdir. Örneğin; Çocuk Trafik Eğitim Parklarına İstanbul Büyükşehir Belediyesi Topkapı Çocuk Trafik Eğitim Parkı gösterilebilir. Çocuklara öğretmen ve trafik polisleri tarafından önce sınıflarda teorik görsel eğitimler verilmekte, simülatör üzerinde uygulama yapılmakta ve daha sonrada bahçede yaya ve sürücü olarak yaya yolları, trafik levhaları, güvenli geçiş yerleri, yol çizgileri, sinyalizasyon, üst geçitlerle donatılmış oyun yerleri gezdirildikten sonra ise akülü araçlar veya bisiklet ile yaşayarak öğrenme kabul edilen uygulama eğitime alınmaktadır.

Çocuk Trafik Eğitim Parkları yaygınlaştığı ve sürekli kullanıldığı takdirde davranışların değişebileceği gerçektir. Şöyle ki örgün eğitim kurumlarına dâhil çocuklarının trafik kurallarını öğrenmeleri ve alışkanlık kazanmalarını sağlamak amacı ile yaptırılan çocuk trafik eğitim parkları, öğrencilerin derslerde teorik olarak öğrendiklerini uygulayabilecekleri ve trafik bilgilerini pekiştirebilecekleri güvenli alanlardır. Her ilde yapılamamış ve aksaklıklar oluşmuştur. İstanbul nüfusu düşünüldüğünde 2 adet park olduğundan çocuk ömründe belki bir defa veya hiç katılamamaktadır. Dolayısıyla çocuklar uygulamalı trafik eğitim parklarında yeterince yararlanamamaktadır. İstanbul'da, 2006-2007 yılı Eğitim-Öğretim Döneminde 129.738 öğrenciye trafik eğitimi verilmiştir.<sup>71</sup>

Yol beklentilerinin oluşmasında iki kez veya daha fazla tekrarlanan yol işaretleri daha fazla hazır olma etkisi yaratacak ve uygun davranışın geliştirilmesinde daha etkin olacaktır. Yol işaretlerinin uygun ve etkin kullanımı, yola ilişkin beklentilerin oluşmasına, dolayısıyla doğru davranışların ve hızlı tepkilerin verilmesine katkı sağlayacaktır. Bu nedenle trafik işaretlerinin çarpıcı ve tekrarlanabilir olması gereklidir. Trafik ve yol işaretlerinin algılanması, sürücülük davranışlarını kontrol eder ve buradaki bir hata sürücünün uygun olmayan davranışlarıyla sonuçlanır. Trafiğin algılanmasında hatalı kararları azaltmak için yol ve trafik işaretleri ile sürücünün bilgilendirilmesi sağlanabilir. Resim 1'de İstanbul Topkapı Çocuk Trafik Parkının uygulamalı görüntüleri aşağıda görülmektedir. Çocuklar yaşayarak etkinliğin içindeler.

---

<sup>71</sup> İstanbul büyükşehir Belediyesi, <http://www.ibb.gov.tr>, (01.04.2009)



Resim:1 İstanbul Büyükşehir Belediyesi Topkapı Çocuk Trafik Eğitim Parkı Etkinlik Örneği (1)



Resim:1 İstanbul Büyükşehir Belediyesi Topkapı Çocuk Trafik Eğitim Parkı etkinlik Örneği (2)





Resim:1 İstanbul Büyükşehir Belediyesi Topkapı Çocuk Trafik Eğitim Parkı Etkinlik Örneği (3)



Resim:1 İstanbul Büyükşehir Belediyesi Topkapı Çocuk Trafik Eğitim Parkı Etkinlik Örneği (4)

Yukarıdaki Resim:1 örneklerinde görüleceği gibi; eğitim parklarında trafik işareti levhalarının algılanabilirliğine ve trafik kurallarının yaşayarak öğrenmeye yönelik yapılan eğitim çalışması öğretimsel oyunlara ışık tutabilecek şekilde tasarlanmış ve eğitimdeki verimliliği tartışılmaz görülmektedir. Resimlerde görüldüğü üzere trafik parkının genel görünüşü, trafik polisi eşliğinde gerçek trafik ortamına alındığı, yine görevli tarafından trafik işaret levhaları ile belirlenmiş bölgede levhalar üzerine konuşulduğu, BDE simülatör üzerinde trafik ortamında araç kullanıldığı ve daha sonrada akülü araçlarla trafik ortamına katılan öğrencilerin kurallara uyması konusunda şartlandırıldığı veya anlamı bilinmeyen bir seklin dahi okuyarak rahatlıkla anlaşılacağı ve gereğinin yapılabileceği uygulama alanında görülmektedir. Ayrıca çocuklar yaşayarak öğrenmede daha istekli ve keyifli oldukları bilinmektedir. Böylelikle gerçek trafik ortamının içinde uyulması gerekli davranışlarını ile yaya ve sürücü olarak katıldığı trafik ortamındaki trafik işaret levhalarını öğrenmektedirler<sup>72</sup>

Bazı yabancı ülkelerin eğitim sistemi incelendiğinde orda trafik park eğitimlerin yaygın olduğu ve polisin bu eğitimlerde öğrenciler ile birlikte olduğu gerçeği görülmüştür. Ancak bu uygulamalı parkların Türkiye geneline yayılarak örgün eğitim kurumlarında okuyan öğrencilerin sürekli eğitime alınmalarında davranışa ve kazanıma yönelik davranışlarını geliştirebilir.

Resim-2'de, Trafik kazalarının en az seviye indirgeme çözüm noktasını gören İstanbul Özel Çamlıca Bilfen Okulları sosyal sorumluluk projesi kapsamında trafik güvenliği derslerini yaşayarak öğrenme ve uygulamalı eğitim çerçevesinde okulun oyun bahçelerini mobil trafik parkuruna çevirerek yeni nesil trafik bilinci oluşması kapsamında öğrencilere yaşayarak öğretme modelini uygulamaktadırlar. Ders zili ile birlikte mobil trafik parkuru seyyar elemanları uygun yerlerde muhafaza edilerek teneffüs sonrasında tekrar dizayn edilerek öğrencilerine yeni nesil trafik anlayışı eğitimi görülmektedir. Öğrenci mobil trafik parkurunda akülü araçlara binmekte, kendisine ait yolu kullanarak ışıklarda ve yaya geçitlerinde yaya grubu öğrencilere ve levhaların verdiği mesaja göre emniyetli sürüş hiçbir yere zarar vermeden öğretilmektedir.<sup>73</sup>

---

<sup>72</sup> İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Kaynak:www.ibb.gov.tr(01.04.2009)

<sup>73</sup> Kaynak: [http://www.egitimvizyon.net/artikel.php?artikel\\_id=19\(01.04.2009](http://www.egitimvizyon.net/artikel.php?artikel_id=19(01.04.2009)



Resim-2 Trafik İşaret Levha ve Kuralların Öğretiminde Özel Bilfen Çamlıca Okulu Bahçesine yapılan Mobil Trafik Parkuru Örneği(1)



Resim-2 Trafik İşaret Levha ve Kuralların Öğretiminde Özel Bilfen Çamlıca Okulu Bahçesine yapılan Mobil Trafik Parkuru Örneği (2)

Resimlere bakıldığında anlaşılacağı üzere; öğrencilerin trafik levhalarını algılamada belli odaklanmalar ile yaşadığı ve arka arkaya seyir ettikleri görülmektedir. Çünkü beklentiler bir yol içinde olduğundan öğrencinin algılamasında kırmızı renkli yerler yol yeşil yerlerde taşıt yolu kenarları ve beyaz renkler ise öğrenci geçidi olarak kabul edilir. Öğrenci nerede duracağını, nerede geçeceğini, ışıklarda nasıl davranacağını ve levhaları görünce hangi davranışı yapacağını akülü aracı (veya bisiklet) kullanarak öğrenir. Böylelikle sürücü ve yaya beklentilerinin içindeki kuralları algılamada önemli olduğu görülmektedir. Beklentiyi şekillendiren en önemli öğeler arasında yol işaret ve trafik levhaları önemli rol oynamaktadır. Trafik işaret levhalarının rolü, yol kullanıcılarına yol ve çevresinde karşılaşılabileceği durumlar için önceden uyarmak, haberdar etmek, bilgilendirmek, kısıtlamak gibi davranışa hazırlamak, böylece uygun davranış için gerekli motor tepkinin oluşmasını sağlamaktır. Trafik levhası yoksa uygun davranışı gerçekleştirmesi, ancak levhayı gördüğü zaman mümkün olacaktır.

### **2.1.2.Bilgisayar Destekli Trafik Eğitimi**

Bilim ve teknolojiye hızlı değişimler insan yaşamını ve insanın yetiştirilmesi sürecindeki eğitim sistemini de etkilemektedir. Bilgi çağı kabul edilen günümüzde eğitim alanında kullanılan yöntemlerin başında bilgisayar teknolojileri gelmektedir. Gelişmiş ülkelerde en ileri düzeyde teknolojik gücü her alanda kullanan toplumlardır. Örneğin; bir filmde araç kazası sahnesinde(emniyet kemeri takan-takmayan yolcuyu canlandırma) gerçek araç kullanmak yerine bilgisayar ortamındaki görüntü ve hareket dizilerinde kullanarak daha kolay ve masrafsız gerçekleştirilecektir. Aksi halde doğabilecek risk, para ve zaman kaybı önlenemeyecektir.

Bu gelişmeler ışığında; bilgisayar destekli öğretim yöntemlerinin eğitimde kullanılarak öğrencilere daha çekici eğitim ortamlarının sağlanması ve daha iyi anlamalarını sağlayan olanakları da beraberinde getirmiştir. Bu çerçevede en çok kullanılan bilgisayar destekli öğretim yöntemleri; Özel Öğretici Program(Tutorial), Alıştırma ve Deneme(Drill and Practice), Eğitici Oyunlar(Educational Games) ve Simülasyonlar(Simulations) olarak sıralanabilir.<sup>74</sup>

---

<sup>74</sup> İpek, I., Bilgisayarla Öğretim: Tasarım, Geliştirme ve Yöntemler. Ankara,2001.

Odabaşı Bilgisayar Destekli Eğitimin yararlarını şöyle sıralamaktadır:

- “Öğrencilere kendi hızlarında ve düzeylerinde ilerleyebilme olanağı verir, dolayısıyla bireyselleştirilmiş, öğrenci merkezli bir öğretimin oluşmasına yol açar.
- Etkileşim sağladığı için en sıkıcı çalışmalarını bile ilginç kılabilir. Renk ve grafik gibi görsel uygulamalar sayesinde öğrenme etkili kılınır.
- Hem anında dönüt sağladığı için, hem de sağlanan dönüt öğretmeninki gibi herkesin içinde olmadığı için öğrenciye rahatlık sağlar.
- BDE uygulamaları sayesinde öğretmen zamanını daha rahat kullanabilir.
- Yazı tahtasına yazılarak zaman kaybına yol açan araştırma türü çalışmalar bilgisayar aracılığıyla verilebilir. Konuyu kaçıran öğrenci öğretmeni rahatsız etmeden, aynı konuyu bilgisayardan işleyerek özgüven duygusunu artırır.”<sup>75</sup>

İnternet ve iletişim teknolojilerinin, sınıfta, eğitim faaliyetlerinde kullanılması öğrencilerin aktif ve anlamlı öğrenimine büyük bir katkı sağlamakta olup, sınıfta öğrenci ve öğretmen arasındaki etkileşimi, tartışma, sorgulama, nedenini tahmin etme ve analizlerin gerçekleştiği etkili bir öğrenmeye dönüştürmektedir. Bu şekilde gerçekleşen öğrenci-öğretmen işbirliği, eleştirel düşünme yapısının gelişimine yardımcı olmakta, sorgulama ve sebebini teşhis etme kabiliyetlerinin gelişimine de katkıda bulunmaktadır. Etkileşimli konular ve simülasyonlar ekran üzerine projeksiyon ile yansıtılarak derslerin grup halinde takip edilmesi sağlanmalıdır. Örneğin; her sınıfta interaktif yazı tahtası, bilgisayar, projeksiyon, kesintisiz güç kaynakları ve network alt yapısı vb. çağın gerektirdiği teknolojilerinden yararlanılmalıdır.<sup>76</sup>

Toplumların ilerlemesine ve bireyin gelişmesine olanak sağlayan her gün yeni bir teknolojik değişiklik karşılıklı karşı karşıya kalmaktayız. Bu noktada hayatımıza giren ve vazgeçilmezi olan bilgisayarın eğitim ortamında kullanılması uyarıcı zenginliği sağlayan bir unsur olmasını sağlamıştır. Okullarda öğretme öğrenme ortamını etkili hale getirmenin yolu öğrencilere uyarıcı zenginliği ile derse katılmalarını sağlamaktır. Günümüzde tüm okullar ve hatta sınıfların bilgisayar teknolojilerinden görsel anlatımlar yapılmaya başlandığı bilinmektedir.

---

<sup>75</sup> Odabaşı, F., Bilgisayar Destekli Eğitim, Eskişehir, 1998, s.138.

<sup>76</sup> <http://www.uskudar.dogaanaokullari.com> (25.03.2009).



Resim:3 Trafik İşaretlerinin Öğretiminde Özel Üsküdar Doğa Okulu BDE Eğitim Örneği

Resim 3'te görüleceği gibi; trafik işaret levhalarının bilgisayarda animasyonlu örneği bilgisayar destekli eğitim ile tüm trafik işaret levhaları ve diğer trafik kuralları öğrencilere görsel anlatılması yönünde tüm eğitimciler hemfikirdir. Günümüzde okulların teknolojik imkanları bu yönde kullandıkları takdirde öğrencinin trafik işaretlerini algılaması kolaylaşacaktır. Bu levhaları ayrıca bir film eşliğinde anlatılabileceği gibi drama yöntemiyle de anlatılabilir.

Sürücü adaylarına günün 24 saati eğitim fırsatı sağlayan Simülator; üç boyutlu şehir ortamı, konutlar, mağazalar, parklar, okullar, restoranlar, benzin istasyonları, alışveriş merkezleri, bankalar, vb. birçok yerleşim merkezlerini içermekle birlikte dolmuşlardan otobüslere, yayalardan araçlara, reklam panoları ve billboardlarıyla şehir ortamını tamamıyla yansıtmakta, sürücülere yaşayan bir ortam sunmaktadır.

Öğrenciler simülator ile eğitim sonunda kazandığı davranışlar:

“Psiko-motor beceriler:

- Gaz pedalını ve debriyajı,
- El frenini,
- Vites kolunu,
- Pedaldan pedala doğru geçişi yaparak, direksiyonu kullanabilmektedirler.

Zihinsel beceriler:

- Tekerlek kayma sesine göre otomobilin kontrolünü sağlayabilmekte,
- Otomobil savrulmasına göre direksiyon ve hız kontrolü sağlayabilmekte,
- Motor freni kullanarak yokuşta güvenli iniş yapabilmekte,
- Otomobilin yer aldığı üç boyutlu ortamı zihinde canlandırabilmekte,
- Hız – mesafe – zaman kavramlarını sürüş sırasında ilişkilendirir,
- Sonuç ve önlemleri görür ve yanlış davranış risklerini alır,
- Ani hareket eden araçlara ve yaylara karşı dikkatli olur,
- Şehir içi-dışında, yoğun trafikte, yağmurda, sisli havada sürüş yapar
- Otoyolda ve gece sürüşü yapar
- Trafik kurallarını anlar, uyar ve park etmeyi sorunsuzca yapar.”<sup>77</sup>

Odabaşı bilgisayarla öğrenme-öğretme uygulamalarını şöyle sıralamaktadır:<sup>78</sup>

- “Öğretim Amaçlı Uygulamalar
- Tekrar ve Alıştırma Amaçlı Uygulamalar
- Benzeşim Amaçlı Uygulamalar(yaşam içindeki yaşadığı olayların benzerlerini )
- Başvuru Kaynağı Amaçlı Uygulamalar (Bir ansiklopedi hatta kütüphane vb.)
- Oyun Amaçlı Uygulamalar”

Resim 4.1 ve 4.2’de bilgisayar ortamındaki oynanan oyun ve dersler yönelik hazırlanmış materyaller, tüm bireylerin yaşamında önemli bir etkinliktir. Bu durum öğrencilere teknoloji kültürü kazandırırken ayrıca kişinin trafik ortamında hissetmesine olanak sağladığı, öğrencinin dikkatini eğitime verdiği söylenebilir.

<sup>77</sup> Çevikoğlu,S.,Trafikent Sürücü Eğitim Simülatorünün Sürücülerin Direksiyon Eğitimine Etkisinin İncelenmesi Üzerine, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara,2006

<sup>78</sup> Odabaşı,F., a.g.k. s.141.



Resim:4 Bilgisayar Ortamındaki Bazı Trafik Oyunları ve Trafik Eğitim Cd Örneği(1)



Resim:4 Bilgisayar Ortamındaki Bazı Trafik Oyunları ve Trafik Eğitim Cd Örneği(2)



Eğitimcilere göre yapılan araştırmalarda; BDE destekli bilgisayar oyunlarının günümüzde, düz anlatıma dayalı ğretim modelini değiştirerek, öğrencinin gönüllü ve aktif rolde olduğu ğrenci merkezli ğretim modeline geçilerek oyun oynamaya ilgisi olan öğrenciyi güdüleme aracı olarak kullanabileceğini belirtmektedirler. Dolayısı ile öğrencilere, konuları sadece dinleyebilecekleri değil, yaparak-yaşayarak öğrenebilecekleri ğretim ortamları BDE sağlanmaktadır.

Öğrencilere trafik ğretim-öğrenme etkinliklerinde BDE görsel eğitim programlarının desteğiyle; trafik değer yargılarını içeren konuların görsel anlatılmasının katkısı büyük olacaktır. şöyle ki; yaşama sevgisi, trafik riskleri, saygı, hoşgörü, sabır gibi kurallara duyarlı konular iyi-kötü davranışlar görsel anlatıldıktan sonra filmlerle desteklenerek vurgulanır. Böylelikle yeni kazanılacak trafik değer ölçüleri, algıları, gözlemleri, insanın yaşadığı ortam, trafikteki iletişimini yeniden gözden geçirerek istenilen yönde davranışı değişebilir. Bu amaçla sınıflarda bilgisayarlar, ses, görüntü, animasyon, internet gibi öğrenme ve öğretme teknolojileri ile donatılmasında tüm eğitimciler hemfikirdir.

## 2.2. TRAFİK ÖĞRETİMİNDE KULLANILAN OYUNLA ÖĞRETİM YÖNTEMİ

Eğitim ve öğretim yöntemlerinin tüm derslerde öğrencilerin daha fazla dikkatini çeken, içerisinde aktif rol alabildiği oyun ve oyuna bağlı etkinliklerin bireyin tutum ve davranışlarını olumlu yönde etkilediği ve kalıcı olduğu hususunda tüm eğitimciler hemen hemen aynı görüştedir.

Eğitimde olumlu ve verimli sonuçlar almak, öğretim faaliyetlerinin öğrenciden en yüksek verimi alacak şekilde yürütülmesiyle birebir ilişkilidir. J.Locke, “derslerin daha verimli işlenebilmesi için, eğitim sürecinde oyunlardan faydalanılması gerektiğini” vurgulamaktadır. Fenelon ise “eğitimin oyunlarla desteklenmesinin, eğitimi sıkıcı ve tekdüze teorik yapısından kurtararak, eğlenceli ve zevkli bir süreç haline gelmesini sağlayacağını belirtmektedir.”<sup>79</sup>

Oyunla öğretim yönteminde mücadele olması sebebi ile; öğrenciler konu ile ilgili eğlenerek ve yarışarak öğrenmelerini sağlamaktadır. Oyun hazırlanırken öğrencilerin seviyesine ve yaş gruplamasına dikkat etmek gereklidir. Oyunlar işlenecek konuya bağlı olarak bireysel, üçerli, dörderli veya beşerli gruplar şeklinde yapılabilir. Oyunla öğretimde tüm sınıf öğrencileri oyuna dahil olacağından dikkat toparlamada ve konunun pekişmesinde yararlıdır. Oyunu oynatan öğretmen ise oyun oynanırken oyunu yönetme, oyun içerisine dâhil olma, soru ve konu ile ilgili açıklamalara dikkat etmelidir. Dolayısıyla öğretmen öğrencilerini oyun ortamında eğitebilir.

Çocuklar ister köyde-kente veya yoksul-zengin olsa dahi yaşadığı yerin ve zamanın etkisi altında farklı oyunlar oynamıştır. Ama çocukluk demek oyun demektir. Çocuk oyunlarının tarihi insanlık tarihi kadar eskiye dayanmaktadır. Romalı çocuklar çember çevirmeyi, arabayı ve top oyunlarını çok severlerdi. Ülkeden ülkeye, ulustan ulusa çocuk oyunlarında ayrıcalıklar görülebilir. Bununla birlikte dünyanın hemen her yerinde çocuk oyunlarının ortak yönleri ve özellikleri vardır.<sup>80</sup>

---

<sup>79</sup> ERGÜN, M., Oyun ve Oyuncak Üzerine. Milli Eğitim. I/1,1980.s.102-119

<sup>80</sup> Sun,M.-Seyrek,H., Okul Öncesi Eğitimde Oyun, İzmir, 1997, s.16.

Her çağda ve kültürde insanlar pek çok oyunlar icat etmişlerdir. Oyunların oluşumunda etki eden bir unsurda toplumların değer yargılarıdır. Yani oyunlar o dönemin kültür yapılarını yansıtmaktadır. Kültürlerle iç içe olan oyunların trafiğe yansması da eğitici ve öğretici trafik oyunları ile yakından ilişkisidir. Eski uygarlıklarda ve yakın geçmişte oynanan çocuk oyunlarının birçoğu gelişmiş toplumlarda giderek önemini ve geçerliliğini yitirmiş, yerini günümüzün araç ve gereçlerinden esinlenen yeni oyunlar ve yeni oyuncaklar almıştır.<sup>81</sup>

Oyun, çocuğun kendisini ifade etmesini, yeteneklerini geliştirebilmesini sağlayan doğal bir öğrenme ortamıdır. Eğitsel bilgisayar oyunları da öğrencilerin yaratıcılığını, karar verme yeteneğini, hayal gücünü geliştirir ve öğrencilere hızlı düşünme becerilerini kazandırır ve öğrenmekten zevk alarak iyi bir deneyim kazanmalarına neden olabilir.

Bilgilerin kalıcılık ve öğrenme oranları piramidinde; Öğrenme şekline göre öğrenilen bilginin zihinde kalma oranlarının okuduklarımızla öğrenme %10, dinlemek suretiyle duyduklarımızla öğrenme %20, gördüklerimizin ve kokladıklarımız ile öğrenme %35, duyduklarımız ve gördüklerimiz ile öğrenme %50, duyduklarımız, okuduklarımız ve gördüklerimiz ile öğrenme % 80 ve yukarıdaki oranların hepsi aynı anda birlikte kullanıldığında öğrenme % 100 gerçekleştiği belirtilmektedir. Bütün bunlar ve öğrenmenin psikolojik temelleri, öğrencinin çalışmanın merkezinde olması, etkinlikleri kendisinin yapması gerektiğini ortaya koymaktadır. Bu durum çağdaş öğrenme durumlarına “etkinlik yapma” şekliyle yansımıştır. Oyunda bu etkinliğin içinde olarak bilginin pratik hayattaki uygulamasıdır. Çocuk akademik oyunlarla ilgi ve motivasyonunu yüksek tutacak, dikkat yoğunlaşması fazla olacak, bilgi uzun süre kalıcı olacak ve eğiticilik, öğreticilik ile öğrenme oranı da yüksek olacağını belirtmektedir.<sup>82</sup>

### **2.2.1.Oyunun Tanımı ve Önemi**

Araştırmacılar yaptıkları çalışmalarda oyunun farklı evrelerini ele alarak insan üzerindeki etkileri ortaya koymaya çalışmışlardır. Dolayısı ile her araştırmacı oyunu, düşüncelerine veya çalışmasına göre farklı tanımlayarak çocuğun yaşamının parçası olarak görmüşler.

<sup>81</sup> Dönmez,N.B., Oyun Kitabı, İstanbul, 1992, s.9.

<sup>82</sup> Okur,M.A., Trafik Eğitim Projesi, Konya, 2008, s.1.

### 2.2.1.1.Oyunun Tanımı

Oyun, özgürce tarzı olunan, tamamen emredici kurallara uygun olarak, belirli zaman ve mekân sınırları içerisinde bizatihi bir amaca sahip olan bir gerilim ve sevincin duygusuyla alışılmış bir hayattan başka türlü olmak bilincinin eşlik ettiği iradi bir eylem veya faaliyettir.<sup>83</sup>

“Oyun, kurallı ya da kuralsız olarak gerçekleştirilen belli bir amaca yönelik fakat her durumda katılımcı kişilerin gönüllü olarak ve severek yer aldığı fiziksel, bilişsel, duygusal, sosyal ve dil gelişiminin temeli oluşturan, gerçek hayatın vazgeçilmezi olan ve gelişimi doğrudan etkileyen çocuk için aktif öğrenme sürecidir.”<sup>84</sup>

Bu tanıma göre çocuk; çevreden alınan uyaranları kişinin kendi içinde özümseme ve uyum sistemine yerleştirme yolu olarak gördüğü ve bu durumun fiziksel gelişimini desteklediğini ve sürekli insan hayatında olduğu katkısını belirtmektedir..

Literatürde oyunla eğitim yönünden bakıldığında ise, araştırmaların daha çok çocuk gelişimi üzerinde yoğunlaştığı ve birçok araştırmacının aynı ortak görüşte olduğu görülmektedir. Araştırmacılara göre; çocuğun anlamının en iyi yolu, onu oyun sırasında gözlemlemektir. Çocuğun oynadığı oyun türü veya oyunda aldığı rolü yerine getirilmesi sırasında sergilediği davranışların hepsi, deneyimli bir eğitimci için onu tanıma konusunda en iyi ipuçlarıdır. Çocuk oyun yolu ile duygu ve düşüncelerini ifade edebilmenin yanı sıra, oyunda karşılaştığı sıkıntıları da çözmede ipuçları verir.

Oyun üzerine yapılan tanımlarda insan zekasını geliştirdiğini, eğlenceli olduğunu, oyunla kuralların öğrenilebildiği, her oyuncunun rolü olduğu, dinlenme olduğu, strateji belirlediği vb. bildirerek çocukların oyunla büyüyüp olgunlaştığını bildirmektedirler. Bu süreçte çocukların becerileri, iletişim, sorumluluk bilinci gelişerek trafik tehlikelerinden korunacakları farkındalık eğitimi olduğu söylenebilir.

---

<sup>83</sup> Çamlıyer,H., Çocuk Hareket Eğitimi ve Oyun, İzmir,1997, s.18.

<sup>84</sup> Dönmez, a.g.k.,s.12

Bu tanımlamalar yelpazesinde oyun hayatın bir çekirdeğidir. Sevgi, saygı, hoşgörü, kurallara uyma, hakkına razı olma ve iletişim oyunla öğretim yöntemiyle bireydeki trafik değer yargıları değişerek iradeli hareket davranışları olumlu yönde gelişmesine yardımcı olur. Buna paralel bireydeki karakter ve kişiliğin olumlu gelişmesine yardımcı olan oyunlar sayesinde doğru davranışlarda kazanılacaktır. Kontrol edilemeyen davranışlar küçük yaşlarda oyunlar aracılığıyla dikkati yoğunlaştırılarak öğretilip denetim altına alınabilir.

### **2.2.1.2.Oyunun Önemi**

Oyun çocuğun en doğal ortamı olduğu için oynadıkça yetenekleri gelişir ve becerisi artar. Çocuğun sağlıklı gelişimi ve eğitimi için oyunun uyku ve beslenme kadar önemli bir ihtiyaç olduğu kabul edilmektedir. Çocuk kendi oyun dünyasında egemen olduğu içindir ki oyun oynarken kaçar, zıplar, sürünür, nesnelere tutar, sıkarak vücut kaslarını geliştirir. Oyun kurallarını kendisi belirlediğinden oynadığı zamanlarda düşünür, plan yaparak zihinsel gelişimini ve yaratıcılığı oyunla öğrenir. Oyun zamanlarında çocuklarla sürekli iletişim halinde olacağından dili ve anlatımı gelişir. Örneğin bir evin bahçesinde veya okul içerisinde evcilik oynayan(kaşık, çaydanlık, süzgeç, elek, bardak, tabak, merdane, havlu, oyun kartları, pullar, köpük vb. günlük malzemeleri de öğreniyorlar) çocuklar büyüklerin oyunlarına müdahalelerini veya engel olmalarını istemezler.

Montaigne'in de dediği gibi "çocukların oyunu oyun değil, onların en ciddi uğraşısıdır. Yetişkinlerde çocuğun bu ciddiyetini önemsemeleri gerekmektedir. Onların bu uğraşısını hiçbir zaman bos zaman uğraşısı olarak görmemeleri gerekmektedir". "Yetişkinler gözüyle oyun, çocuğun eğlenmesine, oyalanmasına yarayan amaçsız bir uğraştır. Daha çok isi olmayan, vakit geçirmek isteyen kişi oynar. Hâlbuki çocuk için oyun bir faaliyettir."<sup>85</sup>

Oyun çocukları eğitirken ayrıca tecrübeye kazanmalarını sağlar. Çocuk oyun sırasında çevresinde gördüğü uğraşları, sergilenen becerileri zihninde canlandırır ve onu denemeye çalışır. Yetişkinlerin uğraşları ve yaşamlarını çocuklar oyunlar aracılığıyla taklit ettikleri görülebilir. Yetişkinlerin çocuklara iyi bir davranış örneği sergilemeleri gereklidir.

Oyun zihinsel, fiziksel, sosyal özgürlüğün kendisidir. Oyunlarda çocuklar uzlaşmayı, kurallara uymayı, kaybetmeyi, sorumluluk almayı, hayal gücünü geliştirmeyi,

---

<sup>85</sup> Yörükoğlu, A. , Çocuk ve Ruh Sağlığı. İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 1978, s.46

rekabeti ve paylaşmayı öğrenirler. Oyunlar ile kazanılan becerilerin davranışa dönüşmesiyle bireyler mutluluğu yaşarlar. Yani oyunlar bir denge aracı olarak çocukların ruh gelişimine psikolojik güç şeklinde katkı sağlar.

Çocuk, oyun oynarken özgür olduğundan hayal gücünü kullanarak kendisini yeni bir dünya ve yaşam alanları oluşturur. Yönettiği her oyunda bu yenedünyasında sınırları ve yenilikler belirlerken gruplar arasında etkileşim, sosyal yapı ve kuralların öğrenildiği kültür çevresi oluşur. Oyun oynamaktan yorulmaz ve sürekli içinde yeni etkinlikler geliştirir. Dolayısıyla oyunda yaptığı bu araştırma sonucunda yanlış kuralları tespit eder ve davranışa kazanma şeklini uygulayarak sağlıklı karar vermeyi, dikkati ve cesareti güçlenir.

Okul öncesi eğitim kurumları çocuklar için bir anlamda "oyun yerleri" olarak düşünülmelidir. Çünkü bu çağda çocukların en önemli gereksinimlerinin başında oyun gelmektedir. Çocuklar oyun oynayarak gelişmekte, öğrenmekte ve olgunlaşmaktadır. Resim etkinliği, kum oyunu ve su oyunu örnekleri söylenebilir. Çocukların en çok hoşlandıkları dramatik oyunlar doktorculuk, evcilik, saklambaç, bebeklik, bakkalcılık, araba oyunları, taklitçilik, yarışlardır. Çocuklar en iyi ve kurallı öğrenebilecekleri oyun ortamını kurumda bulur. Bu nedenle çocukların oyun içinde eğitimi bu kurumlarda planlı ve sistemli bir şekilde gerçekleştirilmektedir.

Çocukluk dönemlerinde cansız nesnelere bakıp onun canlı olduğunu söylerler. Çünkü oyuncak bir bebekle (Örneğin: erkekler içinde otomobil düşünülebilir) konuşması buna bir örnektir. O nesneye yaşadıklarını veya öğrendiği hikâyeyi bile anlatıp ve bebeğini uyuturlar. Cansız nesneye dikkatlerini tam veremedikleri durumlarda vardır. Ayrıca renkler ve şekiller arasında sınıflama yaparak öğrenirler veya gördüklerini kâğıda çizerek pekiştirirler. Özellikle Canlı renkler çocuklara çekici veya cazip gelebilmektedir. Öğrencilere; “En çok beğendiğin renk hangisi?” şeklinde bir soruya karşılık verilen bazı ilginç yanıtlar vardır. Ancak burada trafik oyunları ile o renkler karşılaştırılıp duygusallık göstergesi ve kavrama becerisi gelişebilecektir. Bunlar;

- Yeşil, çünkü benim gözlerim yeşil. Oyun bahçeleri yeşil. Trafikte geç diyor gibi”.
- Kırmızı, çünkü levhaların renkleri kırmızı ve canlı. Kırmızı ışıkta dur diyor gibi’

## 2.2.2. Oyunla Öğretim Yöntemi: Trafik Domino Oyunu

Örgün eğitim sistemi içinde birçok dersin oyunla öğrenmenin olumlu etkilerinin olduğu yönde görüşleri alt bölümde açıklanmıştır. Bu görüşlere paralel oyunla öğretim modern yöntemlerden biri olarak adlandırılabilir.

İlköğretim ve ortaöğretimde oynanan oyunlar ile öğretimde performans, güdüleme, kendine güven, konuları zevkli kılma, öğrencilerin bireysel ve gruplar eşliğinde çalışmasını sağlayarak bilgilerin kalıcı ve pekiştirilmesini sağlayabilir. Ayrıca oyunlar aktif öğrenme ve çoklu zekâ teorilerine dayalı öğrenme teknikleri olarak da vurgulanmaktadır. Örneğin derslerde oyunların kullanılması ile örneklendirilmesinde bazı kavram ve kuralların oyunlarla anlatılmasında öğrenciyi düşünmeye sevk ederek doğru ve yanlış bularak öğrenmeyi de kolaylaştıracaktır. Oyunlar ile pekiştirme, yönlendirme ve güdüleme kolaylıkla yapılabilir.<sup>86</sup>

Oyun yöntemi; oyun oynayan çocuklar hiç kimsenin öğretemeyeceği bilgileri kendi deneyimleriyle öğrenme yöntemidir. Çünkü oyun; çocuğu tanıtırken yeteneklerini de ortaya çıkaran bir etkinliktir. İlerleyen yıllarda da toplum içinde örf, adet ve ahlak kurallarına uyum göstermesinde de oyunların rolü olacağı söylenebilir.

Çocuk oyunlar sayesinde yaşadığı topluma kendisini hazırlayarak; kuralları uymayı, paylaşmayı, saygılı olmayı, yanlış davranışların disiplin altına almayı öğrenir. Örneğin; oyuncak araba ile oyun oynadığı esnada kendisini şoför rolünü verir ve araç sesi çıkararak onu kullanarak araçla özdeşleşir, birine çarparak ona verdiği zararı sorgular ve ışıktaki geçtiği zaman kızarak doğru kuralı davranışına yansıtabilir.

Oyunla öğretim yöntemi evrensel boyutta söylenebileceği gibi kültürleşmenin de yaşandığı ortam olarak kabul edilmektedir. Çünkü farklı yöntemlerin birbirine göre üstün ve yetersiz yönleri vardır. Çocuğun gelişimini bütünüyle destekleyebilmek için farklı yöntemlerin güçlü etkilerine ihtiyaç duyulur.

---

<sup>86</sup> Uğurel, I., Ortaöğretimde Oyunlar ve Etkinlikler ile Matematik Öğretimine İlişkin Öğretmen Adayları ve Öğretmenlerin Görüşlerinin İncelenmesi Üzerine Yayınlanmış Yüksek Lisan Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, İzmir, 2003

Oyunla Eğitim programlarının planlanmasında en önemli kriter, hedef kitlelerin gelişimsel özellikleri, ilgi ve gereksinimleri ile uyumlu ve verimli olabilecek evrensel oyun yöntemlerini geliştirecek eğitim programları bir uygulama stratejisi olarak ele alınabilir.<sup>87</sup>

Çocuk için oyunun özellikleri aşağıda verilmiştir:

- “Oyun, ilköğretim çocuğu için içten güdümlü bir olgudur.
- Oyunda süreç amaçtan daha önemli olduğu için ilk okuma ve yazma sürecinde çocuğun bu süreçte kazandıklarına dikkat edilmelidir.
- Oyunda her şey mümkündür. Çocuğun içinde bulunduğu ruh hali önemlidir.
- Oyun çok dinamik, yaratıcı ve esnek bir ortam teşkil eder. Bunun için ilköğretim birinci sınıf çocuğunun aktif olması sağlanmalıdır.
- Oyunda (fiziksel, bilişsel ve duygusal) aktif katılım şarttır.
- Oyunu oynayanlar üzerinde olumlu bir etkisi vardır.
- Oyun oynanan ortam (mekân) oyunun kalitesini ve seviyesini belirler.
- Oyunda kullanılan araç gereçler, oyuna katılanlar ve davranışları oyunda önemlidir.
- Oyun, bazı hallerde çok yoğun dikkat gerektirir. Oyun, özgür bir ortam teşkil eder.
- Oyun güdümlü bir etkinliktir.
- Oyun deney ve araştırma içerir.
- Çocuk oyunda, büyükleriyle çalışma ve paylaşmaya açıktır.
- Oyunda motor ve algısal tepkiler el göz koordinasyonunun gelişmesine yardımcıdır
- Oyun, yeteneklerin ve kavramların olgunlaşmasına zemin oluşturur.
- Oyun zihni ve bedeni çalıştırır, çocuğu daha karmaşık aktivitelere hazırlar.
- Oyun, farklı ilişkilerle kaynaşmayı sağlar.
- Çocuk oyunda güvenlidir. Motivasyonunu konu üzerinde odaklaştırır.
- Oyunda materyaller, oyunun gelişimi için bazı ipuçları verir.”<sup>88</sup>

Oyun yönetimi ve öğretimi kurallarına uygun olduğunda, oyun içerisindeki karışıklıklar, bilinmezlikler ve oyunun kavranmasında doğabilecek problemler, önceden önlenmiş olur. Oyunun öğretiminde öğrencilere, oyunun amacına ve karakterine göre bazı ufak değişiklikler yaptırılabilir. Oyun öğretiminde, öğretmenin dikkat etmesi gereken hususlar şunlardır:

---

<sup>87</sup> Kıldan, O., Oyunun Çocukların Gelişim Özelliklerine Etkisi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2001,

<sup>88</sup> Sevinç, M., Erken Çocukluk Gelişimi ve Eğitiminde Oyun, İstanbul, 2004



- “Oyunla ilgili bir plan hazırlanmalıdır.
- Öğretilmeye başlamadan önce oyun iyice öğrenilmelidir.
- Oyundan önce materyalleri hazırlanmalı ve araç gereç tanıtılmalıdır.
- Öğrenciler öğretilecek oyun için bir düzene sokulmalıdır.
- Oyunun adı, kuralları ve uygulanacak kurallar yeri geldiğinde açıklanmalıdır.
- Oyun tanıtıldıktan sonra da “anlaşılmayan bir husus var mı?” sorusu sorulmalıdır.
- Gerekiyorsa oyun şekille de izah edilmelidir.
- Oyunda varsa avantaj sağlayabilecek noktalar söylenmelidir.
- Gereksiz açıklamalarla ve oyalanmalarla zaman kaybedilmemelidir.
- Başlangıçta kolay oyunlar tercih edilmelidir
- Konusunda en yüksek verimin alınmasının ilk şartı, iyi bir oyun öğretimidir.
- Oyun öğretildikten sonra sıra başarılı bir şekilde yönetilmesine gelmektedir.”<sup>89</sup>

Öğretmenin, öğrencileri ile arasındaki bağı “oyun” kullanarak daha da kuvvetlendirebilir. Öğretmen çocukların neşeli oldukları zamanlarda oyun oynatmalı ve desteklemelidir. Eğitimci, oyunun çocuğa bu katkıları göz önünde bulundurarak, çocuğa yapacağı rehberliği bir yöntemle belirlemelidir. Eğitimci aşırı aktif ya da pasif olmamak şartıyla ihtiyaç duyulduğu anda yönlendirici rehber rolünü üstlenerek destekleyici rolü ile oyuna dâhil olmalıdır. Bir oyunun ilgi çekici olması için oyun türü, süresi, materyal, oyunda verilen ceza ve ödülle desteklenebilir.

Böylece okul öncesi ve okul döneminde oynanan tüm eğitici oyunların hedefinde öğretilmek istenen bilgi, beceri ve alışkanlıklar kısa sürede oyun aracılığıyla hafızaya yerleşir ve kendi iç dünyasında analiz ederek doğru karar verme sürecini hızlandırır ve trafik ortamındaki yanlış davranışlar olumlu yönde oyunla etkilenir.

Oyun, çocuğun içinde bulunduğu koşullar çerçevesinde gerçek dünya ile hayal dünyası arasında oluşturduğu bir köprüdür. Bundan dolayı çocuğun gelişimine paralel olarak, oynanan oyunda da belirgin bir değişim görülür. Bu durumu, Parten kısaca aşağıdaki gibi özetler:

---

<sup>89</sup> Hazar, M., Beden Eğitimi ve Sporda Oyunla Eğitim, Ankara, 1996,

- Tek başına oynanan oyun,
- Başka bir oyunu izleme,
- Paralel oyun,
- Birlikte oynanan oyun (grup örgütlenmesi ve rol yüklenmesi yoktur),
- İşbirliğine dayalı oyun.<sup>90</sup>

Piaget oyunları; alıştırma, sembolik ve kurallı olmak üzere üç grupta ele almıştır.<sup>91</sup>

**Alıştırma Oyunları:** Piaget, alıştırma oyunlarının zihinsel fonksiyonların gelişmesinde yardımcı olduğunu dolayısı ile çocuğun çevresini tanıırken çeşitli objelerle ilişki kurmasını ve çevresi hakkında bilgiler edinebilmesini yani sözel olmayan zekânın gelişmesini sağladığını söylemektedir. Bebek çingırağının rengini ve sesini alır ve sınıflandırır.

**Simgesel Oyunlar:** Başlangıçtaki oyunlar daha çok çocuğun bedenini kullanarak oynadığı oyunlardır. Piaget'e göre çocuk, iki yaşlarında farklı bir oyun türü olan sembolik oyunla tanışır ve kendi gerçeklerini, hayal gücünü kullanarak yaşatmaya çalışır. Oyunları sanki varmış gibi oynar, örneğin bebeklerine annemiş gibi davranması onlarla evcilik oyunu oynaması(annelik duygu ve düşünceler özdeşimi), bir odun ya da plastik çubukla oluşturulan atı sürmesi gibi. Burada çocuk düşüncelerini sözlü olarak yeterince anlatamadığından simgesel oyunla anlatma yoluna gitmektedir. Bunu yaparken zihinsel simge ve uygulamalar tekrarlanarak özümsemektedir. Örneğin 3-5 yaşında resim ve sayı esleme oyunları; domino, kızmabirader ve sayı kartları,6-8 yaşında dama, minyatür arabalar- maketler, yap-boz oyunları

**Kurallı Oyunlar:** Piaget, kurallı oyunların çocuğun yaşça kendinden büyüklerini taklit etmesiyle başladığını söylemektedir. Bu türdeki oyunlar 7-8 yaşlarından sonra oynanmaya başlar. Böylelikle çocuğun sosyalleşmeye yönlendirir ve 12 yaşın üzerinde bağımsız yaşam becerileri kazanmaya yönelik oyun ve oyuncaklar önerilmektedir. Örneğin; video oyunları, uzaktan kumandalı araçlar, yürüyüş, bisiklete binme, eşleştirme, maketle anlatım, drama ve maket vb oyunlardır.(Resim 5)

---

<sup>90</sup> Yavuzer, H., Doğum Öncesinden Ergenlik Sonuna Çocuk Psikolojisi. İstanbul,2004,s.179

<sup>91</sup> Özdoğan, a.g.k., ss102-104.

Trafik kurallarını oyunlaştırabilmek için; öğrencilere proje ödevi olarak çalışmada kullanabileceği tüm doneler belirlendikten sonra hayalindeki düzenli bir şehri maket şeklinde tasarlanması istenebilir. Öğrencilerin gruplar halinde birlikte çalışabileceği proje ile; düşünme felsefesi, yeni fikirler, pratik düşünme, dikkat yoğunlaşması, eğlenceli ve farklı bakış açıları ölçülebilir. Resim 5.1 ve 5.2’te verilen örnek maketlerdir.



Resim:5 MBB Modern Şehirler Trafik Maket Örnekleri (1)



Resim:5 MBB Modern Şehirler Trafik Maket Örnekleri (2)

Demirci (2006) oyunla ilgili düşüncelerini şöyle sıralamıştır;<sup>92</sup>

- “Çocuk oyunda, aile içindeki rolleri üstlenerek aile bireylerinin görevlerini, davranış biçimlerini öğrenebilir ve kendine uygun gördüklerini alır ve tekrarlayarak pekiştirir.
- Oyunda çeşitli meslek gruplarını taklit ederek o mesleğin ne olduğunu öğrenebilir ve kendine uygun olan mesleği tanımaya baslar.
- Çevresindeki insanlarla iletişim kurmayı, işbirliği ve gözlem yapmayı öğrenir, yardımlaşma duygularını geliştirebilir.
- Çocuk oyun yoluyla; teşekkür etme, merhaba, günaydın, hoş geldiniz, nasılsınız ve iyi geceler deme gibi sözel kuralların yanı sıra; konuşan birini dinleme, trafik kurallarına uyma, sıra bekleme gibi sözel olmayan kuralları da öğrenir.
- Doğru- yanlış, iyi- kötü, haklı- haksız gibi ahlaki kavramları pekiştirebilir.
- Oyun; çocuklar arasında ortak bir anlaşma yolunu destekler ve çocuğun özgürlük ve bireysellik kazanmasını, nesnelere dünyasıyla ilişki kurmasını sağlayarak toplumsallaşmasına büyük ölçüde yardımcı olur.
- Çocuk oyunda aldığı herhangi bir rolle bir başkasının yerine girer ve başkasıymiş gibi davranır. Bu da çocuğun empati kurma duygusunu geliştirir.”

Drama trafik eğitimini oyunlaştırılabilir. Öğrencilere, oyunun amaçları, oyuncular ve izleyicilerden ne beklediği, oyunun nerede geçtiği, kahramanlar ve tanıtacakları rolleri önceden oluşturulabilir. Bununla birlikte oynanacak rolün özellikleri ve nasıl oynanması gerektiği öğrencilerle tartışılarak da oluşturulabilir. Bu durum öğrenmeleri sürecinde öğrenci gözlem, deneyim, duygu ve bilgilerini canlandırarak konuları oyun biçiminde yaşayarak öğrenmesini katkı sağlayacaktır. Drama Etkinliği örneği: Sınıf ortamında, kaza anını ve 112 Hızır Acil Servisin aranmasını konu alan, bir drama yaptırılır ve sonrasında, öğrencilerden gözlemlerini paylaşmaları istenir.

Örneğin;1997 yılında “BP Yol Emniyeti Çocuk Tiyatrosu” projesi ile Türkiye genelinde 6-11 yaş arası çocuklara “Önüm, Arkam, Sağım, Solum Trafik” adlı interaktif oyunu ile temel trafik kurallarının öğretilmesine oyun ile yoluna devam etmektedir. Öğrenci aileleri de bilinçlendirilmektedir.<sup>93</sup>

---

<sup>92</sup> Demirci, a.g.e.

<sup>93</sup>BP, <http://www.bp.com>, (01.04.2009)

“Akademik ortamlardaki eğitici oyunlara karşı olan bu gönüllü katılım eğitimcileri, formal bilgilerin oyun ortamında daha iyi, hızlı ve daha kalıcı öğrenmeyi sağlayacağını söylemektedir.”<sup>94</sup>

“Oyun, aynı zamanda bireyin ahlaki (moral) gelişimini sağlayan önemli bir olgudur. Bu alanda yapılan araştırmalar, dürüst ve adil olma gibi davranışları oyunsal aktivitelerle kazanan çocukların, sınavlarda kopyaya teşebbüs etmediklerini göstermektedir.”<sup>95</sup>

Oyunun teorisinde insan davranışları temel alınarak, gerçek yaşam içerisinde davranışların değişmesi hedeflenmektedir. Trafik ile oyun arasında ortaya konan ilişki, her iki kavramın da etkileşimi sonucu oluşacak doğru davranışın yaşama geçirilmesi ve kuralların yaşam için var olduğu gerçeğini tanımlamadan söz etmek mümkündür.

Trafik Domino Oyunu ile strateji belirlenebilir. Kazanma veya kaybetme için istenen sonuca ulaşmada oyuncuların hamlelerine bağlı dikkat ve düşünmesini gerektirmelidir. Sayı, sembol ve şekiller üzerinde analiz edilerek işlem yapabilme, zincirleme kurallar ve akıl yürütme söylenebilir.

Trafik eğitim projesi kapsamında geliştirilen Akademik Kültürlenme trafik oyunları şunlardır.<sup>96</sup> Örneğin; Resim-6’da “Trafik Domino Oyunu” verilmiştir.

- Eğitici Trafik Domino Oyunu
- Trafik Hımbıl Oyunu
- Hacivat/Karagöz Trafik Oyunu
- Kızma Şoför Abi
- Kızma Şoför Abla Oyunu
- Eğitici Trafik Eşleştirme
- Trafik Tamlama Oyunu,
- Trafik Bulmacaları vb oyunlardır.

---

<sup>94</sup> AKPINAR, Y. , Bilgisayar Destekli Öğretim ve Uygulamalar, Ankara, 1999, s.81.

<sup>95</sup> Çamlıyer, a.g.k.

<sup>96</sup> Okur, a.g.k. s.3.



Resim:6 Eğitici Trafik Domino Oyunu Örneği(1)



Resim:6 Eğitici Trafik Domino Oyunu Örneği(2)

Resim 6'daki gruplar halinde oynanabilen "Trafik Domino Oyun" ile öğrenciler trafik işaret ve levhalarının şekil ve renk sembollerinin yanı sıra anlamlarını pekiştirerek öğrenmelerini, levhanın verdiği mesaj doğrultusunda davranış değiştirmelerini, tehlikeyi önceden algılamayı, kurallara uymayı, zamanı doğru kullanmayı ve zekasının gelişmesini oyun döngüsü sürecinde, oyunla öğrenebilir.

Akademik kültürlenme eğitsel trafik domino oyununu diğer oyunlardan farklı kılan oyun döngüsü ve kuralları aşağıdaki gibi söylenebilir.

"Trafik Domino Oyunu" levha kartları plastik ve kartondan 36 adet materyalinden oluşmaktadır. Oyun materyallerinin tamamı renkli olmak üzere ve hepsinin adları levhanın hemen altına yazılacaktır. Ancak küçük çocuklara yönelik sert plastikten farklı tasarımlar yapılacak levhalarda adı yazılmasına gerek olmayabilir. Küçük çocukların levhaların sadece renk, şekil ve sembolleriyle öğretilmesi yönünde yararlı olabilecektir.

Oyun materyalleri her ortamda oynanabilir özellikle tasarlanmıştır. İnsanlar evinde, işyerinde, tatilde, seyahat esnasında, dinlenme tesislerinde, huzurevlerinde, rehabilitasyon merkezlerinde, psikolojik hastaların bulunduğu bölümlerde, cezaevlerinde, hastanelerde, engelli bireylerin yaşadığı her yerde ve özellikle Milli Eğitim bakanlığına MEB'e bağlı yaygın eğitim kurumları (halk eğitim merkezleri) ile örgün eğitim kurumlarının (anaokulu, ilköğretim, ortaöğretim, üniversite ile sürücü okullarında) tamamında yaşayan bireylerin tamamı boş zamanlarında eğlence amaçlı olabileceği gibi diğer zamanlarda eğitim amaçlı oynayabilirler.

"Trafik Domino Oyunu" en az iki kişi olmak üzere üç, dört, beş ve daha fazla kişiyle hem grup hem de takım ve sınıflar arasında zevkle oynanabilir. Ancak oyun süresi ders amaçlı olduğu zaman 1 ders saati ile (45-60 dakika arası) sınırlandırılması katkısı daha çok olabilir. Serbest zaman diliminde ise diledikleri kadar oynamalarında bir sakınca bulunmamaktadır.

Oyuna başlamadan önce oyunun oynama kurallarını tüm oyuncular birlikte belirleyecektir. Ayrıca oyunu yöneten bir kişi de hakem ve oyuncu rolünde oyunun içinde yer alabileceği gibi oyunu dışarıdan da yönetebilir.

Oyun materyalleri her başlangıçta iyice karıştırılarak adı yazılı olan taraf oyuncuların göremeyeceği şekilde alta gelecek şekilde üst üste dizilir. Oyunu yöneten kişi oyuna dahil olan kişi sayısına göre kartları oyunculara dağıtır. Örneğin; iki oyuncu varsa 7'şer, üç ya da dört oyuncu varsa 5'er kart dağıtılır. Artan kartlar kapalı ve üst üsteyken herkesin görebileceği orta noktada bir yere bırakılır.

Oyuna başlamak üzere ortaya bir adet her iki uçunda farklı levha olan karttan biri açılarak başlanır. Oyuna ilk kart verilen kişiden başlanarak elindeki kartları kontrol eder ve yerdeki levha kartından var ise adını sesli söyleyerek aynı levhanın bulunduğu uç noktasının üzerine bırakır yani aynı işaretler yan yana gelmek zorundadır. Yoksa yerde en üstte bulunan bir kart çeker yine yerdeki levha ile uyan kart gelmemiş ise sıra ikinci oyuncuya geçer. Her oyuncu sırası geldiğinde aynı kuralı tekrar eder. Oyuncuların elindeki kartlar bitene kadar oyun devam eder.

Elindeki kartları ilk bitiren oyuncu oyunu kazanır. Hiçbir oyuncu kartları bitiremezse elinde en az kart olan oyuncu oyunu kazanır. Oyun öncesinde belirlenen berabere veya pat gibi kararlaştırılmış kural var ise oyunu kimse kazanamaz ve yeniden başlar.

“Trafik Domino Oyunu” elindeki kartları bitiren kişi kazanmış kabul edilir ve eksi puan yazılır. Diğer oyuncuların elindeki kartlar sayınca her birine eksi kart sayısı kadar puan yazılır. Beş (5) veya yedi (7) el sonunda en az (-) eksi puan alan birinci olur.

Her oyuncu oyunun kurallarına uygun şekilde oynamak zorundadır. Uyumsuzluk hile ve mızıkçılık yapan önce hakem tarafından bir defa uyarılır. Tekrar ederse hakem tarafından oyundan atılması önerilir. Yapılan oylama sonunda oy çokluğu ile oyundan çıkarılır. Hakemin oyu 2 puandır.

“Trafik Domino Oyunu” kazanan kişi oyunda sonuncu olan kişiye veya gruba önceden kararlaştırılan bir trafik fıkrası, taklit yapması, türkü-şarkı söylemesi veya şiir okuması gibi komik şeylerden birisi yaptırılabilir. Hakem tarafından verilen görevi itiraz etmeden isteyerek yerine getiren tebrik edilir, alkışlanır 'bravo' diyerek arkadaşları tarafından tezahürat yapılır. Oyun başında böyle bir karar alınmamışsa sadece levhaları iyi takip eden kazanmış olur.



Trafik işaret levhalarını ve kurallarını bilmemekten kaynaklanan trafik olgusu; oyunla öğretim ile kuralların davranışa dönüştürebilir. Oyunla öğrenme motive edilir, bilgi şekillenir, en zor bilgiler kolayca öğrenilebilir, dikkatler oyuna yoğunlaştırılarak pasif durumdan aktifliğe doğru bir başlangıç oluşmaktadır. Ayrıca bedenin fiziksel gelişimine etkisi, psikolojik rahatlama, beceri gelişmesi, organlar arasında iletişim ve koordinasyon, zeka ve sosyalleşmeyi yani insani ilişkiler ve görgü kuralları geliştirir. Hepsinden önemlisi trafiğin paydaşları olan tüm bireyler trafikte bize tehlikeyi, ikazı, düzeni, park etmeyi ve otoyoldaki levhalarla bildirilen mesajları keyifle öğrenmelerine yardımcı olabilecektir.

Araştırma yaptığım okullarda öğretmen ve öğrencilerin “Trafik Domino Oyunu” hakkındaki görüşleri şöyle sıralanabilir.

Trafik kazalarının azaltılmasında ve toplumsal bilincin artmasında, ehliyetli ve ehliyetsiz tüm insanların trafik ortamındaki stresi oyunla atabileceği, dikkatleri geliştireceği, sosyalleşme ve hoş zaman geçirebilecekleri ve faydalı olacağı söylenebilir. Ancak oyun oynarken trafik bilgileri öğretmesi özellikle eğitim gören çocuklara bire bir katkı sağlayacağı gibi trafik dersleri zevkle geçmesine neden olacaktır. Oyunun öğrenci seviyesine uygun olduğunu ve zeka geliştirme faydası da düşünülmelidir. Trafikte sorumluluk duygusunu geliştirebilir. Oyun gruplar halinde oynanabildiği için oyunun içinde yer alması kişiyi psikolojik açıdan da dinlendirici ve tedavi edici yöndedir. Çocukların oyunu ilgileri eğitimde ve öğrenmede kalıcılığı sağlayabilir.

Bulmacaların ise ana prensibi kelimelerin veya sayıların karmaşık bir şekilde kullanılmasıdır. Genellikle kelime veya sayılarla oyun oynamaktır. Bulmaca etkinliği matematik öğretimindeki ‘bingo’ etkinliğine benzemekle birlikte bireysel ve güncel yaşamımızda kullandığımız bulmacalar şeklinde hazırlanan bir oyundur.<sup>97</sup> .Trafik domino oyun kurallarında da aynı yöntem ve bingo etkinliği vardır.

---

<sup>97</sup> Akkan, E., Matematik Öğretiminde Bulmaca Etkinliğinin Öğrenci Başarısına Etkisi, Süleyman Demirel Üniversitesi Burdur Eğitim Fakültesi Dergisi, Sayı 10,2005, s.141

## 2.3.OYUN ÜZERİNE YAPILAN ARAŞTIRMALAR VE GÖRÜŞLER

Oyun ortamında bilgi, beceri, algılama, etkinlikler ve deneyimlerin gerçek oyun ve hayal dünyası ile yaşandığı bilinmektedir. Oyun oynayan çocuğun mutlu olduğu ve çevresindeki olayları oyunlaştırdığına ve başarıya yönelik oyunun öğrenci üzerindeki öğrenme etkilerine yönelik araştırmacıların düşünceleri yer almaktadır.

### 2.3.1.Oyunlar Üzerine Yapılan Araştırmalar

Tural'a (2005) göre; "İlköğretim Okullarında Matematik Öğretiminde Oyun ve Etkinliklerle Öğretimin Erisi ve Tutuma Etkisini" adı altında yapılan araştırmada ise ; "Oyun ve Etkinliklerin" uygulandığı deney grubu, "Geleneksel Öğretim" 'in uygulandığı kontrol grubuna göre erisi ve matematik tutumları yönünden daha avantajlı olduğu yönünde sonuç çıkmıştır.<sup>98</sup>

Avcı ve Ören'in (2005)'teki, "Fen Öğretiminde Oyun Tabanlı Öğretim ile Öğrencilerin Mantıksal Düşünme Yetenekleri Arasındaki ilişki" adı kongre bildirilerinde ; 4 hafta süreyle deney grubunda oyunla, kontrol grubunda geleneksel öğretim yöntemiyle ders islenmiştir. Araştırmanın sonucunda deney grubu lehine anlamlı fark olduğu görülmüştür.<sup>99</sup>

Ercanlı (1997), "İlköğretim Okullarının 4.Sınıflarında Dünyamız ve Gökyüzü Ünitesinin Öğretilmesinde Oyun ve Modellerin Başarıya Etkisi" adı altında yapılan araştırmada ise; oyun ve modellerle ders anlatımı başarıyı olumlu etkilemiştir, yeni metotlara yer verildikçe başarı artmaktadır, oyun ve dramatizasyon konuların kalıcılığını sağlamıştır.<sup>100</sup>

---

<sup>98</sup> TURAL, H. İlköğretim Matematik Öğretiminde Oyun ve Etkinliklerle Öğretimin Erisi ve Tutuma Etkisi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans, Dokuz Eylül Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, İzmir, 2005

<sup>99</sup> Avcı, E., Ören, S.F., Edit. H. Kıran. 14. Ulusal Eğitim Bilimleri Kongresi. Pamukkale Üniversitesi Eğitim Fakültesi, Denizli, 2005

<sup>100</sup> Ercanlı, D., İlköğretim Okullarının 4. Sınıflarında Dünyamız ve Gökyüzü Ünitesinin Öğretilmesinde Oyun ve Modellerin Başarıya Etkisi. Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 1997

Yıldıran (2004), “Fen Bilgisi Dersinde Atomun Yapısı ve Periyodik Çizelge Konusunun Oyun ve Modellerle Öğretilmesinin Başarıya Etkisi “adı altında yapılan araştırmada ise "Atomun yapısı ve Periyodik çizelge" konusunun öğretiminde kullanılan "Modelle öğretim" ve "Oyunla öğretim" metotlarının "Geleneksel yöntem" ile yapılan çalışmanın sonuçlarına oranla belirgin farklılık göstermiştir.<sup>101</sup>

Taşlı (2003), “İlköğretimde İngilizce Öğretiminde Oyun Tekniğinin Erişiyeye Etkisi” adı altında yapılan araştırmada ise; deney grubu lehine toplam erişileri açısından, bilgi basamağı erişi düzeyleri, kavrama basamağı erişi düzeyleri, Uygulama basamağı erişi düzeyleri açısından fark olduğu ortaya çıkmıştır.<sup>102</sup>

Yıldız (2001), “Teaching English To Young Learners Through Games” adı altında yapılan araştırmada ise oyunlu öğretim hakkında geniş literatür bilgisine ve İngilizce öğretiminde kullanılabilir oyunlara yer vermiştir.<sup>103</sup>

Özcan (2001),“İlköğretim Türkçe Öğretiminde Oyunla Öğretim Yöntemi ve Uygulamalar” adı altında yapılan araştırmada ise ; tezinde oyunla öğretim yönteminin önemine ve kullanılabilir oyun örneklerine yer vermiştir.<sup>104</sup>

Doğanay (2002), “Tarih Öğretiminde Oyun” adı altında yapılan araştırmada ise oyunun tarih öğretiminde bir teknik olarak kullanılmasından örnekler sunmuş ve bu şekildeki derslerin daha ilginç, kalıcı olduğunu dile getirmiştir.<sup>105</sup>

---

<sup>101</sup> Yıldıran, N., Fen Bilgisi Dersinde Atomun Yapısı ve Periyodik Çizelge Konusunun Oyun ve Modellerle Öğretilmesinin Başarıya Etkisi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü. İstanbul, 2004

<sup>102</sup> Taşlı, F., İlköğretimde İngilizce Öğretiminde Oyun Tekniğinin Erişiyeye Etkisi. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Eğitim Bilimleri ABD, Niğde, 2003

<sup>103</sup> Yıldız, A. A. (2001). Öğrencilere Oyunlar Yoluyla İngilizce Öğretimi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2003

<sup>104</sup> Özcan, T. , İlköğretim Türkçe Öğretiminde Oyunla Öğretim Yöntemi ve Uygulamalar. Yüksek Lisans Tezi Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkçe Öğretmenliği Anabilim Dalı.,2001

<sup>105</sup> Doganay, G., Tarih Öğretiminde Oyun. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü Tarih Eğitimi ABD, Ankara, 2002

Memis (2006) “Oyunun Çocuk Gelişimine Etkisi ve Eğitimdeki Önemi” adı altında yapılan araştırmasında ise; oyunun derslerde önemle kullanılması gerektiğinden söz etmiştir.<sup>106</sup>

Yabancı kaynaklara gelince; Kidd (1998; Tural, 2005 ) oyunların, öğrencilerin örneğin bakkaliye fiyatlarını tahmin etmek için soru sormak yoluyla, gerçek hayat becerilerini kazanmalarına yardım ettiğini vurgulamıştır.<sup>107</sup>

Mongillo (2006) “Bilimsel Dil Kullanımında, Konunun Anlaşılmasında ve Orta Okul Öğrencilerinin Davranışlarının Gelişiminde Öğretici Oyunlar ” adlı doktora çalışmasında; New Jersey’de alt sosyo ekonomik gruba mensup bir ortaokul sınıfında, 6 hafta boyunca gözlediği 5 oyunu kaydetmiştir. Araştırma sonuçları, bilimsel konuların öğrenilmesinde ve bilimsel kelimelerin öğrenilmesinde oyunla öğretimin önemini ve oyunların öğrencilerin anlamalarında çok önemli bir yer işgal ettiğini göstermiştir.<sup>108</sup>

Tisa (2005) “Ergenlik Çağı ve Video Oyunları: Otantik Öğrenme ve Video Oyunlarından Öğrendiklerim” adlı çalışmasında ergenlik çağı döneminde kullanılmış olan 2 oyun projesine katılarak video oyunlarının öğrenmeye ne kadar katkısının olduğunu araştırmıştır. Bu çalışmaya kendisi bizzat katılmış ve ergenlik çağındaki çocuklarla vakit geçirerek birtakım video oyunlarını öğrenmede kullanabilme potansiyelini artırdığını dile getirmiştir. Ayrıca video oyunları ile öğrenmeyi materyal olarak kullanabilmeyi de öğrendiğini dile getirmiştir.<sup>109</sup>

---

<sup>106</sup> M, A. (2006). Oyunun Çocuk Gelişimine Etkisi ve Eğitimdeki Önemi. Gazi Üniversitesi Ulusal Sınıf Öğretmenliği Kongresi (s. 442-448). Cilt 2.9.Bölüm. 14-16 Nisan.

<sup>107</sup> TURAL, H. (2005). İlköğretim Matematik Öğretiminde Oyun ve Etkinliklerle Öğretimin Erisi ve Tutuma Etkisi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü.

<sup>108</sup> Özenç, E.G., İlk Okuma ve Yazma Öğretiminde Oyunla Öğretim Yöntemine İlişkin Öğretmen Görüşlerinin İncelenmesi, Yayınlanmış Yüksek Lisans T., Marmara Üniversitesi eğitim Fakültesi, İstanbul, 2007

<sup>109</sup> Özenç, E.G. a.g.e. 2007

### 2.3.2.Oyun Üzerine Görüşler

Oyun hakkında tarihi bulgular yaşanan devirdeki oyunun geçmişinin yüzyıllar öncesine dayandığını ve geleneksel halde nesilden nesile aktarıldığı bilinmektedir. Her ülkede farklı oyunlar gelişmiş ve her dönemde konu ile ilgili yorumlar yapılmaktadır. Oyun üzerine aktarılan bazı görüşleri şöyle sıralanabilir:<sup>110</sup>

Eflatun(Eski Yunan Filozofu İ.Ö.427-437); “Protogoros ve Devlet adlı eserlerinde, özellikle çocukların eğitimi için ebeveynlerin eğitilmesini vurgulayarak; çocuğun eğitilmesinde beden ve ruh eğitimi olmak üzere iki alanda yapılmasının yararlı olduğunu beyan eder. Bedensel eğitim açısından oyunun eğitsel değerinden bahsederek çocuk oyunla büyümelidir der.”

Gazali (İslam Filozofu 1058-1111);çocuk eğitiminde oyunun vazgeçilemeyeceğini, oyun oynayan çocuğun dinlendiğini, hafızasını yenilediğini ve öğrenmede daha istekli olduğunu arttırdığını ileri sürer. Öğretimde oyunların ve öğrenime kısa süreli ara vermenin rolünü anlatarak sınıf ortamındaki gayretinden sonra öğrencinin eski durumuna dönebilmesi için çocuğa uygun oyunlar düzenlenmesinin gerekliliğini ve öğrencinin eski dinamikliğini kazanması, çalışmalardan usanmaması için belleğini tazelemek ve gücünü yenilemek için mutlak surette oyunun şart olduğunu bildirir. Peygamberimizin (S.A.V.) bir hadisiyle oyunun önemini “ Çocuğu olan onunla çocuklaşsın; diyerek bütün ebeveynlere çocukların bizzat eğlendirmelerini emretmiştir. Çocukları oynamaktan men edip devamlı ders çalışmaya zorlamak onun kalbini öldürür, zekâsını iptal eder ve hayatının neşesini kaçıır. Sonunda çocuk dersten kurtulmak için hile düşünmeye başlar” düşüncesiyle oyunun önemini vurgulamaktadır.

Locke (İngiliz Filozof 1632-1704 ); Eğitim ve öğretimde oyunun önemini savunarak, çocuk yılın her mevsiminde doğa ile içli dışlı olmalıdır. “Çocuğun derslerinde başarılı olmasını istiyorsanız çocuğun küçük yaşlardan itibaren oyun içgüdülerinden faydalanınız görüşünü ileri sürer.”

---

<sup>110</sup> AYTEKİN,H.,Okulöncesi Eğitim Programları İçinde Oyunun Çocuk Gelişimine Olan Etkileri .Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü(2001),ss.28-33

Rousseau (Fransız Yazar ve Filozof); “Çocukların yetiştirilme aşamasında tam bir özgürlük ve hiçbir baskının olmamasını istemektedir. Bu sebeple çocuk doğa ile içli dışlı olmasını yani doğanın kucağında yetiştirilmelidir fikrini ileri sürer. Genel eğitim için ise beden eğitiminin önemine inanmış, tüm okullarda bir beden çalışma alanı bulunması isteyerek bunun sebebini şöyle açıklamıştır. Çocuğun bedeninin her zaman işletiniz ve sağlıklı olan bir çocuk fikren de gelişir ve akıllı olur der.”

Basedow (Alman Eğitimci); çocukların okul dönemlerinde katı ve yorucu öğrenme sürecine itiraz etmektedir. Çocuklar bir konu hakkında bilgi sahibi olabilmeleri için oynayarak, yalın biçimde öğrenmeli, sağlıklı ve güçlü olarak yetiştirilmesini vurgulamaktadır. Böylelikle zamanını planlarken oyun saatlerini özgürce düzenlenmiş, kuramsal derslerle beden etkinlikleri ve oyunlar sıra ile birbirini izlemesinin öğretimde yararlı olacağını belirtmektedir.

Freud (Avusturyalı Psikanaliz Bilimcisinin Kurucusu 1837-1993) ; “Freud ve onu izleyen çocuk ve ruh hekimleri oyunun kişilik gelişimine katkısını, çocuğu tanımada değerli bir araç olduğunu ortaya koymuşlardır. Bu gelişme çocuğun ruhsal uyumsuzlukların tedavisinde en etkili yöntem olan ‘oyunla tedavi’ nin doğmasına yol açmıştır”. Böylelikle oyun çocuğun davranışının ve kişiliğinin uymasdır. Çocuklar oyunları gözlemleyerek oyun detaylarını tanımaktadırlar. Freud’a göre çocuğun oyunu düşler ve sinirsel belirtiler gibi anlamı olan davranışlardır. Oyun da, düşler ve sinirsel belirtiler gibi açıklanabilir ve yorumlanabilir.

Böhler; “ çocuğun oyun davranışları üzerinde durur ve oyunları 3 grupta değerlendirir. Oyunlar gelişim süreci içinde birbirini izleyerek oluşur. Çocuğun gelişim süresi içinde ilk oynadığı oyunlar işlevsel oyunlardır. Kendi bedeni ile oynar, kolları hareket ettirir ve parmakları ile oynar. İlk önceleri yakalama, sallama, yere düşürme davranışları gözlenir. Bu çocuğun zihinsel gelişiminin bir göstergesidir. İşlevsel oyunlara paralel olarak iki yaşlarında illüzyon oyunları görülür. Çocuk çevresini düşürdüğü gibi anlamlandırır, daha sonra grup oyunlarına geçilir. Çocuk büyüdükçe oynanan oyunlar kurallı oyunlara dönüşür.”<sup>111</sup>

---

<sup>111</sup> Özdoğan,B., Çocuk ve Oyun, Ankara, 1997, ss.8-9

### **III. BÖLÜM**

#### **ÖRGÜN EĞİTİM KURUMLARINDA (İLKÖĞRETİMDE)**

#### **OYUNLA TRAFİK EĞİTİMİ İLE İLGİLİ ARAŞTIRMA**

Bu bölümde araştırmanın amacı, yöntemi, bulgular ve yorumlar ile sonuç ve öneriler açıklanmıştır.

#### **3.1.ARAŞTIRMANIN AMACI**

Bu araştırmanın amacı; Örgün Eğitim Kurumlarında 4.sınıflarda okuyan öğrencilere “Trafik Güvenliği” dersi alt ünite konularının öğretilmesinde oyun etkinlik ve aktiviteleri içeren “Oyunla Trafik Eğitimi ve Öğretimi” yöntemi ile öğrencilerin öğrenme açısından anlamlılığı test edilmiştir. Ayrıca öğrencilerin trafik konularındaki ön bilgileri ve kullanılan öğretim yöntemi ile son bilgileri karşılaştırılmıştır.

#### **3.2.ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ**

Örgün Eğitim Sistemi içinde yer alan İlköğretim 4. Sınıf öğrencilerine okutulan “Trafik Güvenliği” dersinin alt konusu olan “Trafik İşaret Levhalarını Öğreniyorum” ünitesinde yer alan trafik işaret levhalarını öğrenme yöntemi olarak öğretimsel trafik domino oyunu ile öğretilmesi uygulanarak oyunla öğretimin önemini ve öğrenmeye katkısını ölçmek amacıyla “deneysel araştırma” yöntemi uygulanmıştır.

Yapılan bu çalışmada araştırma deseni olarak “ön test-son test” deney ve kontrol gruplu model uygulanmıştır. Bu amaçla oyunla öğretim yönteminin kullanıldığı deney grubu ve diğeri geleneksel öğretimin uygulandığı kontrol grubu olmak üzere iki grup oluşturulmuştur. Deney grubunu oluşturan 50 kişilik 4.sınıf öğrencisine “Trafik İşaret Levhalarını Öğreniyorum” alt öğrenme alanı oyunla öğretim yöntemi, kontrol grubunu oluşturan 50 kişilik 4.sınıf öğrencisine ise geleneksel öğretim yöntemiyle ders anlatımlı yapılmıştır. Araştırmadaki çalışma grubunda cinsiyet ayrımı yapılmamıştır. Çalışma bizzat araştırmacı tarafından sınıf öğretmenleri eşliğinde yürütülmüştür.

Araştırmada oyun destekli öğretim ile geleneksel öğretim uygulanacak deney ve kontrol gruplarına ön test uygulanmış, daha sonra deneysel çalışma yapılmıştır. Yapılan deneysel çalışmanın ardından da son test uygulanarak analizi yapılmıştır.(Tablo- 5)

Tablo: 5 Oyunla Öğretimdeki Araştırma Modelinin Şematik Gösterimi

Grup	Uygulanan test	Uygulanan yöntem	Uygulanan test
Deney Grubu	Ön Test	Oyunla Öğretim Yöntemi	Son Test
Kontrol Grubu	Ön Test	Geleneksel Öğretim Yöntemi	Son Test

- Araştırmanın evrenini, 2008–2009 eğitim öğretim yılında İstanbul İli Beşiktaş İlçesinde öğrenim gören, cinsiyet ayrımı yapılmayan aynı eğitim düzeyindeki 4.sınıf öğrencileri oluşturmaktadır.
- Araştırmanın örneklemini ise; evreni temsil niteliğine sahip olan Cumhuriyet İlköğretim Okulu (4/A-4/B) ve Anafartalar İlköğretim Okulu (4/A-4/B) 4. sınıflarında öğrenim gören toplam 100 öğrencinin gözlemine yer verilmiştir.
- Veri toplamada OKUR’un geliştirdiği oyunla trafik eğitim araçlarından “Eğitsel Trafik Domino Oyunu” kullanılmıştır. Oyunun araçları ise trafik levhalarının adları yazılı ve sembolü renkli gösterilen 36 adet oyun kartlarından oluşmaktadır. Oyun oynama talimatı içerisinde 2,3,4, ve 5 kişilik grup, takım ve sınıflar arasında 1 ders saati içinde oynanabilir.(Ek-1)
- Uygulamaya geçilmeden önce Anafartalar ilköğretim Okulu ve Cumhuriyet İlköğretim Okulundaki 4/A ve 4/B sınıf öğrencilerine ön test ölçeği uygulanmıştır. Toplam 100 öğrenciden oluşan grubun Örneklem ortalaması 34,12 olarak sonuçlanmıştır. Aritmetik ortalaması düşük olan Cumhuriyet İlköğretim Okulu 4/A-B sınıfı öğrencileri deney grubu olarak seçilmiştir. Aritmetik ortalaması 17,74 olan Anafartalar İlköğretim Okullu 4/A-B sınıfı öğrencileri de kontrol grubu olarak seçilmiştir.



- Deneş grubu öğrencilerine ön test sonrası ilköğretim 4.sınıf trafik öğretim programında 1.Temasında yer alan “Trafikte Neler Görüyorum-Trafik İşaret Levhalarını Öğreniyorum” konusu içerisinde yer alan Tehlike Uyarı İşaretleri (T-grubu),Trafik Tanzim İşaretleri (TT-Grubu), Trafik Bilgi İşaretleri (B-Grubu) ve Park etme İşaretleri (P-grubu) levhaları içeren Trafik Domino Oyun kartları tüm öğrencilerin görebileceği ortak bir masa etrafında açık şekilde tanıtılarak, oyun esnasında uyulacak oyun kuralları ve nasıl oynandığı ile ilgili oyun talimatı araştırmacı tarafından anlatılarak sınıf ortamında oynanmıştır.
- Kontrol grubu öğrencilerine ön test sonrası ilköğretim 4.sınıf trafik öğretim programında 1.Temasında yer alan “Trafik İşaret Levhalarını Öğreniyorum” konusu geleneksel öğretim yöntemiyle sınıf ortamında sözlü anlatılmıştır.
- Araştırmada; ön test ve son test ölçęi olmak üzere iki çeşit ölçme aracı kullanılmıştır. Bu ölçme araçlarından elde edilen ön ve son testteki tüm veriler bilgisayar ortamına aktarılarak ve SPSS istatistiksel analiz paket programı kullanılarak değerlendirilmiştir. Ayrıca araştırmacı ile öğrenciler ve öğretmenler arasında yapılan sohbetlerde de öğrencilerin trafik ders ünite konularının oyunla öğretilmesine yönelik olumlu görüşleri teyit edilmiştir.
- Araştırmada 4.sınıf öğrencilerinin “Trafik Güvenliği” derslerinde alt öğrenme ünitesi olan trafik işaretlerini öğreniyorum konusu oyun ve oyuna bağlı öğretim yöntemlerinin öğrenmede nasıl etkilendiğini ölçmek amacıyla Türkçe literatür, kütüphane ve internet taramaları yapılmıştır.
- Araştırmaya konu olan trafik levhalarını öğrenme ortamı olarak seçilen öğretimsel trafik domino oyununun önemi ve etkinliğini belirlemek için M.E.B.’in İlköğretim 4.sınıf Trafik Güvenliği ders kitabı 1.teması yer alan “Trafik İşaret Levhalarını Öğreniyorum” alt ünitesinden faydalanılarak yanıtların hatırlanmasını zorlaştırmak için dört seçenekli, açık uçlu 25 soruluk “Trafik İşaretleri Bilgi Testi” hazırlanılmıştır. Testin hazırlanması sürecinde öncelikle testte bulunacak levhaların rengi, şekli ve numaraları verilerek oyuna hazırlayıcı nitelikte sorular oluşturulmaya çalışılmıştır. Sorular uygulamanın yapılacağı çalışma grubuyla aynı yaş ve sınıf düzeyinde öğrencilere ön-test ve son-test olarak kullanılmıştır.(Ek-1) Çalışmanın iki okul öğrencilerle sınırlı olması; Bu nedenle bu araştırmanın sonuçları yalnızca uygulamaya katılan çalışma grupları için genellenebilir.

- Araştırmaya dahil olan öğrenci gruplarının tamamına ilk önce ön-test uygulanarak cevaplandırmaları istenmiştir. 4 haftalık araştırma süreci içinde deney grubu öğrencilerine trafik domino oyunu uygulanmış, kontrol grubu öğrencilerine ise geleneksel öğretim yöntemi ile ders anlatıldıktan sonra aynı test son-test olarak cevaplandırmaları istenmiştir. Öğrencilere oyunla öğretim yönteminin geri bildirim sağlamak amacıyla ön test ve son test aynı sorulardan oluşmaktadır. Oyunlarla Trafik Öğretimi yönteminin son testten elde edilen sonuçlarla öğrencilerin başarı performansları ve oyunun önemi SPSS istatistiksel analiz paket programı kullanılarak değerlendirilmiştir

Araştırmada deney ve kontrol gruplarına aşağıdaki işlemler sırasıyla uygulanmıştır.

- Veri toplama araçları için ilgili makamlardan gerekli izinler alınmıştır.
- Araştırmanın uygulama alanı olarak İstanbul Beşiktaş ilçesi Cumhuriyet İlköğretim Okulu ve Anafartalar İlköğretim Okulları seçilmiştir. Her iki okulunda 4.sınıf olarak 4/A ve 4/B şubesi olduğundan iki şube araştırmaya dahil edilmiştir.
- Trafik öğretim programının 2008-2009 eğitim öğretim yılının 1.yarıyılında “Trafik İşaret Levhalarını Öğreniyorum” alt öğrenme alanına ilişkin hazırlanmış olan başarı testi ölçeği deney ve kontrol grubu olarak seçilecek öğrencilere uygulanmıştır. Deney ve kontrol grupları başarı testi sonuçlarına göre değerlendirilerek tespiti yapılmıştır.
- Ders işlenişinde sadece deneysel grup uygulamasında öğrencilere sınıf ortamında oluşturulan gruplar halinde trafik domino oyunu kullanılmıştır. Kontrol grubu öğrencilerine sınıf ortamında geleneksel yöntemle dersler yapılmıştır.
- Araştırma aşaması 4 hafta sürmüştür.
- Uygulama sürecinde öğrenciler ile sözlü görüşmeler yapılarak oyunla öğretim yöntemi ile ilgili düşünceleri alınmıştır. Ayrıca sınıf öğretmenleri ve Cumhuriyet İlköğretim Okulunda görevli rehberlik öğretmenin bir oyun oynama uygulamasında 4/B sınıfı öğrencilerine eşlik etmiş ve oyunla ilgili görüşleri teyit edilmiştir.
- 4 haftalık uygulama sonunda deney ve kontrol grubu öğrencilerine son test ölçeği yapılarak sona ermiştir
- Deney ve kontrol grubundaki öğrenci verileri toplandıktan sonra verilerin analizine geçilmiştir.

Oyunla Öğretim Yönteminin uygulanmasına yönelik oluşturulan ders işleniş planı aşağıda belirtildiği gibi sıralanabilir:

- Çalışmaya başlanılan birinci haftasında çalışmaya katılacak tüm 4.sınıf öğrencilerine sınıf öğretmenlerinin desteğiyle kendi sınıflarında aynı gün ilk derste tüm öğrencilere “Trafik İşaretleri Bilgi Testi” ön testler verilerek yanıtlamaları istenmiştir. Ön test tamamlandıktan sonra veriler bilgisayar ortamındaki istatistik programı ile aritmetik ortalamaları bulunmuştur. Aritmetik ortalaması düşük olan Cumhuriyet İlköğretim Okulu deney grubu olarak belirlenmiştir.
- Çalışmanın ikinci haftasında; deney grubu öğrencilerine okul idaresinden gerekli zaman izni alınarak ilk 15 dakikasında domino oyunu tanıtılmış, daha sonra öğrenciler 4'erli gruplar oluşturularak oyun oynanmaya başlanmıştır. Oyun sırasında da oyunun kuralları ve oyunun nasıl oynandığı gibi konulardaki oyun oynama talimatı araştırmanın uygulayıcısı, sınıf öğretmeni tarafından öğrencilere anlatılarak trafik domino oyununu oynamalarına yardım edilmiştir. Kontrol grubu öğrencilerine ise geleneksel teorik yöntemlerle levhalar anlatılmıştır.
- Çalışmanın 3.haftasında deney grubu öğrencilerine aynı uygulama devam edilmiş ancak bu kez oyunu oynayan öğrencilere müdahale edilmemiş, oyuncular oyunu kendi başlarına oynamışlardır. Bununla birlikte öğrencilerin kendi aralarında oyunla ilgili paylaşımlarında bulunmalarına, tartışmalarına ve birbirlerine destek olmalarına izin verilmiştir. Kontrol grubu öğrencilerine ise yine aynı yöntemlerle 1 ders saati trafik işaret levhaları anlatılmıştır.
- Çalışmanın 4. haftasında da deney grubu ve kontrol grubu tüm öğrencilere ön test olarak cevaplandırmaları istenen “Trafik İşaretleri Bilgi Testi” son test olarak yanıtlamaları istenmiştir. Son test tamamlandıktan sonra elde edilen bulgular ve yorumlamalara değinilmiştir.

### 3.3. BULGULAR VE YORUMLAR

Bu bölümde verilerin çözümlenmesi iki ana başlık altında toplanmıştır. Birinci başlık altında trafik oyun yöntemli öğretimden önceki veriler analiz edilmiş ve yorumlanmıştır. İkinci bölümde ise oyunla öğretimin önemi test edilmiş ve yorumlanmıştır. Araştırmada elde edilen verilerin istatistiksel değerlendirilmesinde SPSS programı ve T-testinden faydalanılmıştır.

#### 3.3.1.Uygulama Öncesi Toplanan Verilerin Analizi ve Homojenlik Testi

Araştırmada, trafik oyunları öğretim uygulamaları öncesi araştırmaya katılan öğrencilerin homojenliği test edilmiştir.

Araştırmaya katılacak öğrenciler 25' er kişilik iki farklı okulda dört sınıftan oluşmaktadır. Her iki gruba da ön bilgilerini yoklamak için EK-1 de yer alan "Trafik İşaretleri Bilgi Testi" ön test süre sınırı olmadan uygulanmış ve grupların bir ders saati süresi sonunda testi bitirdikleri gözlemlenmiştir. Aşağıdaki Tablo: 6' de deney ve kontrol gruplarının ön testten aldıkları puanların aritmetik ortalamalarını göstermektedir.

Tablo: 6 Oyunla Öğretimdeki Deney ve Kontrol Gruplarının Ön Testten Aldıkları Puanların Aritmetik Ortalaması

Gruplar	N	X
Deney grubu	50	16,38
Kontrol grubu	50	17,74
Toplam	100	34,12

Tabloda deney grubu öğrencilerinin ön testten aldıkları puanların aritmetik ortalaması 16.38, kontrol grubu öğrencilerinin ön testten aldıkları puanların aritmetik ortalaması 17,74 olarak bulunmuştur. Örneklem ortalaması 17,06 olan 100 öğrenciden oluşmaktadır.

Grupların ön test sonuçlarına göre istatistikî olarak bir farklılık olmadığı, homojen gruplar olduklarının testi için Bağımsız Örneklem T testi uygulanmış ve Tablo 7'daki bulgular elde edilmiştir.

Tablo: 7 Oyunla Öğretimde Ön Testin Homojenlik Testi Sonuçları

Gruplar	X	N	s.s.	p
Deney grubu	16,38	50	10,46	0,525
Kontrol grubu	17,74	50	10,87	

Tablo 9'da verilen bağımsız örneklem T testinin sonucuna göre  $p=0,525$  değeri 0,05 değerinden büyük olduğundan ( $p>0,05$ ) deney ve kontrol grupları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır. Bu sonuçta araştırmaya katılan grupların homojenliğini göstermektedir.

### 3.3.2.Uygulama Sonrası Toplanan Verilerin Analizi ve Hipotezler

DeneySEL türdeki bu araştırmada dört hipotez kurulmuş ve doğruluğu araştırılmıştır. Bu araştırma yapılırken her bir hipotez için sıfır ve alternatif hipotezler kurulmuş ve hipotezlerin test istatistiği  $\alpha=0,05$  önem seviyesinde hesaplanmış ve yorumlanmıştır.

İlk hipotez deney grubu öğrencilerinin ön test başarı puanları üzerine, ikinci hipotez kontrol grubu öğrencilerinin ön test başarı puanları üzerine, üçüncü hipotez deney ve kontrol grubundaki öğrencilerin ön test başarı ve dördüncü hipotez puanları arasındaki ilişki üzerinedir.

#### **-Birinci Hipotez**

$H_0$ =Trafik Levhalarının öğretiminde oyunla öğretime başlamadan önce deney ve kontrol grubunun ön test puan ortalaması arasında anlamlı bir fark yoktur.

$H_1$ = Trafik Levhalarının öğretiminde oyunla öğretime başlamadan önce deney ve kontrol grubunun ön test puan ortalaması arasında anlamlı bir fark vardır.

Tablo:8 Oyunla Öğretimdeki Deney ve Kontrol Gruplarının Ön Testten aldıkları Başarı Puanlarının T-Testi Sonuçları

Testler	N	X	s.s.	s.d.	t	P
Deney grubu	50	16,38	10,46	98	-0,637	0,525
Kontrol grubu	50	17,74	10,87			

Tablo 8’da göre deney ve kontrol grubu öğrencilerinin ön test başarı puanlarına ait t- testi sonucuna göre bulunan  $p=0,525$  anlamlılık değeri bu araştırma için kabul edilmiş olan 0,0005 anlamlılık düzeyinden büyük olduğundan  $H_0$  kabul edilerek  $H_1$  reddedilmiştir. Buna göre deney ve kontrol grupları arasında fark yoktur.

#### **-İkinci hipotez**

$H_0$ =Trafik levhalarının öğretiminde oyunla öğretim yönteminin uygulandığı deney grubunun ön test ve son test başarı puanları arasında bir fark yoktur.

$H_1$ = Trafik levhalarının öğretiminde oyunla öğretim yönteminin uygulandığı deney grubunun ön test ve son test başarı puanları arasında bir fark vardır.

Tablo:9 Oyunla Öğretimdeki Deney Grubu Öğrencilerinin Ön ve Son Testine İlişkin T-Testi Sonuçları

Testler	N	X	s.s.	s.d.	t	P
Ön test	50	16,38	10,46	98	-17,26	0,000
Son test	50	47,58	6,88			

Tablo 9’e göre deney grubu öğrencilerinin ön test ve son test başarı puanlarına ait t- testi sonucuna göre bulunan  $p=0,000$  anlamlılık değeri bu araştırma için kabul edilmiş olan 0,05 anlamlılık düzeyinden küçük olduğundan  $H_0$  reddedilerek  $H_1$  kabul edilmiştir.

Buna göre ön test ve son test puanları arasında anlamlı bir fark vardır. Buda göstermektedir ki oyunla öğretim yöntemi ile trafik işaret levhalarının öğrenmede daha etkili ve kalıcı olmuştur.

### **-Üçüncü hipotez**

$H_0$ =Trafik levhalarının öğretiminde oyunla öğretim yönteminin uygulandığı kontrol grubunun ön test ve son test başarı puanları arasında bir fark yoktur.

$H_1$ = Trafik levhalarının öğretiminde oyunla öğretim yönteminin uygulandığı kontrol grubunun ön test ve son test başarı puanları arasında bir fark vardır.

Tablo:10 Oyunla Öğretimdeki Kontrol Grubu Öğrencilerinin Ön ve Son Testine İlişkin T-Testi Sonuçları

Testler	N	X	s.s.	s.d.	t	P
Ön test	50	17,74	10,87	98	-16,49	0,000
Son testi	50	43,82	6,35			

Tablo 11'ye göre kontrol grubu öğrencilerinin ön test ve son test başarı puanlarına ait t testi sonucuna göre bulunan  $p=0,000$  anlamlılık değeri bu araştırma için kabul edilmiş olan 0,05 anlamlılık düzeyinden küçük olduğundan  $H_0$  reddedilerek  $H_1$  kabul edilmiştir. Buna göre ön test ve son test puanları arasında anlamlı bir fark vardır. Buda göstermektedir ki oyunla trafik levhalarının öğretim yöntemi etkili olmuştur.

### **-Dördüncü Hipotez**

$H_0$ =Trafik Levhalarının öğretiminde oyunla öğretimin uygulandığı deney grubunun son test başarı puanı ile geleneksel öğretim yönteminin uygulandığı kontrol grubunun son test başarı puan arasında anlamlı bir fark yoktur.

$H_1$ = Trafik Levhalarının öğretiminde oyunla öğretimin uygulandığı deney grubunun son test başarı puanı ile geleneksel öğretim yönteminin uygulandığı kontrol grubunun son test başarı puan arasında anlamlı bir fark vardır.

Tablo: 11 Oyunla Öğretimdeki Deney ve Kontrol Gruplarının Son Test Başarı Puanlarının T-Testi Sonuçları

Testler	N	X	s.s.	s.d.	t	P
Ön test	50	47,58	5,54	98	-2,33	0,022
Son test	50	43,82	9,96			

Tablo 11'e göre deney ve kontrol grubu öğrencilerinin son test başarı puanlarına ait t- testi sonucuna göre bulunan  $p=0,022$  anlamlılık değeri bu araştırma için kabul edilmiş olan 0,05 anlamlılık düzeyinden küçük olduğundan  $H_0$  reddedilerek  $H_1$  kabul edilmiştir. Buna göre deney ve kontrol grupları arasında fark vardır ve anlamlılığın yönü deney grubu lehinedir. Bu da göstermektedir ki oyunla öğretim yöntemi geleneksel öğretime göre daha başarılı ve etkili sonuç vermiştir.



## SONUÇ VE ÖNERİLER

Eğitim ile bir ülkenin geleceğine yön verilebilir. Eğitimde amaç insan davranışlarına istendik yönler vermektir. Buna paralel eğitimi en etkin ve verimli biçimde anlayabilmenin yolu da öğrencileri tanıyabilme, onların ilgi, beceri ve beklentilerini tespit edip öğretim yöntemlerini belirlemek gereklidir. Kazanıma yönelik davranışların oluşması için; öğretim ve öğretim materyallerinin etkinliklerini belirlemek, öğrencilerin gelişimlerini izlemek ve davranışın nasıl değiştireceği veya geliştireceği konusunda geri bildirim de ancak eğitim yöntemleriyle sağlanabilir. Bu süreç öğrencinin trafik ortamını tanınmasını ve trafiği okumasını kolaylaştıracaktır.

Tez çalışması ile elde edilen sonuçlar aşağıdaki maddeler halinde sıralanabilir:

- Cinsiyet ayrımı yapılmadan deney grubu oyun öncesi ve sonrası son test sonucunda deney ve kontrol grubu arasında önemli fark vardır.  $P=0.022$  anlam düzeyi  $p<0.005$ 'den küçük olduğu için oyunla öğretim yöntemi deney grubu ortalamasının kontrol grubunun ortalamasından yüksek çıkmıştır. Oyunla öğretim yöntemiyle işlenecek trafik dersi lehine anlamlı farklılık vardır.
- Uygulama esnasında öğrencilerle ve sınıf öğretmenleriyle yapılan sözlü görüşmeler neticesinde gelen eleştiriler olumlu olmuş, tüm konuları oyuna yönelik materyallerin kullanılmasını istemişlerdir.
- Oyun ve oyuna bağlı diğer tüm etkinlikler ile yaşayarak öğrenme öğretim yöntemiyle öğrencilerin trafiğe karşı tutumlarını olumlu yönde etkilemiştir.
- İlköğretim 4. sınıf trafik dersinde oyunla öğretim yöntemiyle işlenen konu öğrencilerin trafik levhalarını algılamada etkili olmuştur. Oyun destekli öğretim yöntemi ile öğrenci başarıları arttığı gibi öğrendiklerini hatırlamalarını kolaylaştırmıştır.
- İlköğretim 4. sınıf trafik öğretiminde oyunla öğretim yöntemiyle işlenen trafik dersi öğrencilerin trafik dersine olan ilgilerini ve dikkatlerini olumlu yönde değiştirmiştir.
- Trafik dersinin önemine dikkat çekmek ve ilgiyi arttırmak amacıyla merkezi sistemle yapılan sınavlarda trafik soruları da olmalıdır.
- Okullarda "Trafik Laboratuvarı" donanımlı sınıflar olmalıdır.

Araştırmada elde edilen veri ve bulgular sonucunda, kişi ve kurumlara ışık tutabilecek aşağıdaki önerilerde bulunulmuştur.

Uygulama ile ilgili öneriler şöyle sıralanabilir:

- İlköğretim birinci kademedeki trafik derslerinde oyun ve oyun etkinlikleri ile görsel materyallerden faydalanılmalıdır. Araştırmada yapılan gözlemler sonucunda hazırlanan materyalin öğrencinin dikkat, ilgi ve motivasyonunu artırdığı, öğretmenin ders içinde zamanın daha elverişli kullandığı gözlenmiştir.
- Oyunla öğretim yöntemi konusunda ilköğretim okullarında görev yapan öğretmenlerin hizmet içi kurslarla bilgilendirilmeli ve özellikle teknolojik anlatım, trafik parklarında uygulama, sınıf içinde drama yöntemi, eşleştirme, bulmaca vb oyuna dayalı tüm etkinlik programları konusunda eğitilmelidir.
- Üniversite-MEB-İçişleri Bakanlığı işbirliği ile Ulaşım ve trafik mühendisliği konusunda yüksek öğretim bünyesinde düzenlemeler yapıp, trafik sistemi içindeki teknik elemanların istihdamına ağırlık verilmelidir.
- Oyunla öğretim yönteminin gelişimi için okullarda Trafik Laboratuvarı kurulmalı
- Teknolojik donanımlarının temin edilmesinde okul-veli işbirliği, trafik ile ilgili sivil toplum örgütlerinin desteği sağlanmalıdır.
- Trafik Güvenliği ders kitaplarına yönelik bilgisayar destekli öğretim materyalleri oluşturularak elektronik ortamda görsel sunularla anlatılması yararlı olacaktır.
- Trafik öğretmenlerine internet ortamında trafik konularını anlatan ortak kullanılacak bir trafik eğitim portalı kurulmalıdır.
- Tüm okullara trafik güvenliği konusunda gerekli eğitim verebilmeleri için yeterli materyaller ve olanaklar sağlanmalıdır.
- Sürücü okullarındaki eğitim ile ilgili kalite ve standartlar arttırılmalıdır.
- Denetim ve ceza sistemlerinde suçun deresine göre yeniden düzenlenmelidir.
- Ülke genelinde trafik kazalarının önlenmesine karşı başlatılan kampanyalar yaygınlaştırılmalı, kamuoyu oluşturulup, hedef planlar desteklenmelidir.
- Sürücü okullarındaki eğitim ile ilk ve orta öğretimdeki eğitim yeniden ele alınarak gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

- Aile fertlerinin de öğretim sürecine katılmaları sağlanmalıdır.
- Kavramsal bilgilerin yerine oyuna bağlı drama, bulmaca, yapboz, eşleştirme ve yaşayarak öğrenme kabul edilen uygulamalı eğitim yöntemleri kullanılmalıdır.
- BDE görsel animasyonlu materyaller ve konulara yönelik film desteği verilmesi daha yararlı olacaktır.
- Trafik ile ilgili sivil toplum kuruluşlarının desteği arttırılmalıdır.
- Polisin trafik eğitiminde daha etkin rol alması sağlanabilir
- Çocuk trafik eğitim parkları yaygınlaştırılmalıdır.
- Çocuklara güvenli bisiklet sürme eğitimi verilmelidir.
- Okul geçit görevlisi denetimi etkinleştirilmelidir.

Diğer araştırmacılara öneriler şöyle sıralanabilir:

- Bu araştırma ilköğretim okullarının 4.sınıflarında Trafik Güvenliği ders kitabının “Trafik İşaret Levhalarını Öğreniyorum” alt öğrenme alanı ile sınırlı tutulmuştur. Diğer sınıflara da benzer çalışmalar yapılarak sonuçların karşılaştırılması yapılmalıdır.
- Bu araştırma İstanbul ili Beşiktaş İlçesi Anafartalar İlköğretim Okulu ve Cumhuriyet İlköğretim Okulu ile sınırlıdır. Bu araştırma çalışmasına benzer çalışmaların diğer bölge ve illerde bulunan ilköğretim okullarında da daha kapsamlı örneklerle yapılmalıdır.
- Araştırma bir eğitim öğretim yılının 4 haftalık bir süreçle sınırlıdır. Daha uzun süreli ve kapsamlı araştırmaların yapılarak sonuçlar karşılaştırılmalıdır.
- Bu tür çalışmalar eğitim sisteminin diğer kademeleri olan okul öncesi, ilköğretim birinci kademe, orta öğretim ve yüksek öğretimlerde de ayrıca sürücü adaylarına da gerçekleştirilmeli ve sonuçlar karşılaştırılmalıdır.
- İlköğretimin birinci kademesinde Türkiye genelinde Oyunla Trafik Öğretimine ağırlık verilmesinin önemli olduğu ve bunun için teknolojik BDE, çocuk trafik eğitim parkları, drama yöntemleri ve trafik oyunlarının gelişimi üzerine yapılabilir.
- Araştırmamızda uyguladığımız trafik domino oyunu tüm bireylere uygulanabilir.

## KAYNAKÇA

- Arslan,F., “Trafikte Son Durum”, Şoför ve Trafik Dergisi, Sayı.567, Ankara, 2002.
- Murat,B.,’Trafik Hukuku ve Temel Trafik Çevre Bilgisi’,Ankara,2008.
- Resmi Gazete, 18.10.1983 Tarih ve Sayı No:18195-2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu.
- KGM, Trafik Şube Müdürlüğü 218 Nolu Trafik İşaretleri El Kitabı Yayınları, Ankara, 2004
- Aslan,A.,Trafik Hizmetleri ve Kentleşme-Kentlileşme Etkileşimi,Trafik Dergisi,  
Ankara,2002.
- Ege,R.,Türkiye’nin trafik düzeni ve yasaları yeterli mi?,Ankara,2000.
- EGM, Trafik Araştırma Merkezi(TAM) Yayınları, Ankara,(2002).
- Murat,B.,’Trafik Yönetimi ve Denetimi’,Ankara,2007.
- Şimşek,M., “Toplum Kalitesi ve Trafik, Şoför ve Trafik Dergisi, Sayı:565, 2002.
- Hancı,İ.H., “Emniyet Kemerleri” Trafik Dergisi, sayı:5,Ankara, 2004
- Erdem,M.,Çubuk,M.K., “Türkiye’de Araç Muayene Sisteminin Etkinliğini Artırmaya  
Yönelik Bir Model Önerisi” Trafik Dergisi, Sayı,7, Ankara,2002
- Yayla,N.,“Ülkemiz Karayolu Trafik Güvenliği”, Güncel Hukuk Dergisi, İstanbul,2006.
- Ölmez,Sezer,B., “Zor Yaşam Koşulları ve Trafikte Davranış Bozuklukları”, Trafik Dergisi,  
Sayı.5, Ankara,2004,
- MEB, Yayınlar Dairesi Başkanlığı, Milli Eğitim Dergisi, Ankara, 1935
- Ertürk, M., Eğitim Sosyolojisi, İstanbul, 1997.
- Yılmaz, M.F., Ölçme Teknikleri, Ankara, 1992.
- Fidan,N.,Eğitime Giriş ,Ankara,1994.
- Çelikkaya,H., Eğitim Bilimine Giriş, İstanbul, 2009
- Cüceloğlu,D.,İnsan ve Davranışı,İstanbul,1996.
- Odabaş,T.,Trafik Polisi ve Sürücülere Trafik Mevzuatı El Kitabı,İstanbul,2002.
- Pampal,S.,Ülkemizde Trafik ve Trafik Kazaları,Trafik:Trafik Planlaması ve Uygulama  
Anabilim Dalı Aylık Bülteni(Yaz Özel),Ankara,1998.
- Tütüncü,M.,Türkiye’de Örgün Eğitim Sistemi İçinde Trafik Eğitiminin Önemi,Gazi  
Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)  
,Ankara,2001
- TÜSİAD, Türkiye’de Trafik Güvenliği Sorunu, İstanbul, 1987.
- MEB,4.Sınıf Trafik Güvenliği Öğretmen Kılavuz Kitabı, Ankara,2008

- Baydoğan,M.,Üçyiğit,R.,Denli,Ö.,Lise Trafik ve İlk Yardım Ders Kitabı ,Ankara,2007.
- Avusturya Başkonsolosluğu Kültür Yayınları, “Trafik Güvenliği Uygulamaları” İst,1999
- Çiğiltepe,A., İlköğretim Çağındaki Çocukların Trafik Eğitimleri,Yayımlanmamış  
Yüksek. Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 1998
- Özüm,K.,Kunter,H.,Trafik, İstanbul, 1987,
- EGM-Trafik Araştırma Merkezi Yayınları, Avrupa Ülkelerinde Trafik Yasaları, Ank,2007.
- Türk İdare Dergisi, “İngiltere’de Trafik, Ankara,1984
- İpek, I., Bilgisayarla Öğretim: Tasarım, Geliştirme ve Yöntemler. Ankara,2001.
- Odabaşı, F., Bilgisayar Destekli Eğitim, Eskişehir, 1998
- Çevikoğlu,S.,Trafikent Sürücü Eğitim Simulatörünün Sürücülerin Direksiyon Eğitimine  
Etkisinin İncelenmesi Üzerine, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek  
Lisans Tezi, Ankara,2006
- Ergün, M., Oyun ve Oyuncak Üzerine. Milli Eğitim.1980
- Dönmez,N.B.,Oyun Kitabı,İstanbul,1992.
- Çamlıyer,H.,Çocuk Hareket Eğitimi ve Oyun,İzmir,1997.
- Okur,M.A.,Trafik Eğitim Projesi, Konya, 2008.
- Yörükoğlu, A. , Çocuk ve Ruh Sağlığı. İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 1987.
- Çoknaz,H.,İlköğretim Okullarında Beden eğitimi ve Aletli Jimnastik,Bolu,1998.
- Uğurel,I.,Ortaöğretimde Oyunlar ve Etkinlikler ile Matematik Öğretimine İlişkin Öğretmen  
Adayları ve Öğretmenlerin Görüşlerinin İncelenmesi Üzerine Yayımlanmış Yüksek  
Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, İzmir, 2003
- Kıldan, O., Oyunun Çocukların Gelişim Özelliklerine Etkisi. Selçuk Üniversitesi Sosyal  
Bilimleri Enstitüsü (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2001,
- Aytekin,H.,Okulöncesi Eğitim Programları İçinde Oyunun Çocuk Gelişimine Olan Etkileri  
Yüksek Lisans Tezi Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,2001.
- Sevinç, M., Erken Çocukluk Gelişimi ve Eğitiminde Oyun, İstanbul, 2004
- Hazar, M., Beden Eğitimi ve Sporda Oyunla Eğitim, Ankara, 1996,
- Akkan, E., (2005), Matematik Öğretiminde Bulmaca Etkinliğinin Öğrenci Başarısına  
Etkisi, Süleyman Demirel Üniversitesi Burdur Eğitim Fakültesi Dergisi, 2005.
- Tural, H. İlköğretim Matematik Öğretiminde Oyun ve Etkinliklerle Öğretimin Erisi ve  
Tutuma Etkisi, Yayımlanmamış Yüksek Lisans, Dokuz Eylül Üniversitesi Eğitim  
Bilimleri Enstitüsü, İzmir, 2005
- Avcı, E., Ören, S.F., Edit. H. Kıran. 14. Ulusal Eğitim Bilimleri Kongresi. Pamukkale  
Üniversitesi Eğitim Fakültesi, Denizli, 2005

- Ercanlı, D., İlköğretim Okullarının 4. Sınıflarında Dünyamız ve Gökyüzü Ünitesinin Öğretilmesinde Oyun ve Modellerin Başarıya Etkisi. Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 1997
- Yıldırım, N., Fen Bilgisi Dersinde Atomun Yapısı ve Periyodik Çizelge Konusunun Oyun ve Modellerle Öğretilmesinin Başarıya Etkisi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü. İstanbul, 2004
- Taşlı, F., ilköğretimde İngilizce Öğretiminde Oyun Tekniğinin Erişime Etkisi. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Eğitim Bilimleri ABD, Niğde, 2003
- Yıldız, A. A. (2001). Öğrencilere Oyunlar Yoluyla İngilizce Öğretimi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2003
- Özcan, T. , ilköğretim Türkçe Öğretiminde Oyunla Öğretim Yöntemi ve Uygulamalar. Yüksek Lisans Tezi Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkçe Öğretmenliği Anabilim Dalı.,2001
- Doganay, G., Tarih Öğretiminde Oyun. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü Tarih Eğitimi ABD, Ankara, 2002
- TURAL, H. (2005). İlköğretim Matematik Öğretiminde Oyun ve Etkinliklerle Öğretimin Erişimi ve Tutuma Etkisi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü.
- Özenç,E.G.,İlk Okuma ve Yazma Öğretiminde Oyunla Öğretim Yöntemine İlişkin Öğretmen Görüşlerinin İncelenmesi, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi eğitim Fakültesi, İstanbul, 2007






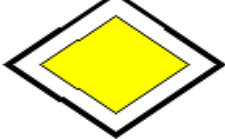






### **İnternet Kaynakları:**














- [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr), (01.04.2009)
- [www.sayistay.gov.tr/rapor/perdenrap/2008-2Trafik/2008-2Trafik.pdf](http://www.sayistay.gov.tr/rapor/perdenrap/2008-2Trafik/2008-2Trafik.pdf) ss.68-74(05.03.2009)
- [www.mevzuat.meb.gov.tr/](http://www.mevzuat.meb.gov.tr/)(23.03.2009)
- [www.ibb.gov.tr](http://www.ibb.gov.tr), (01.04.2009)
- [www.egitimvizyon.net/artikel.php?artikel\\_id=19](http://www.egitimvizyon.net/artikel.php?artikel_id=19)(01.04.2009)
- [www.uskudar.dogaanaokullari.com](http://www.uskudar.dogaanaokullari.com) (25.03.2009).
- [www.trafik.gov.tr](http://www.trafik.gov.tr) (20.03.2009)

EK-1:TRAFİK İŞARETLERİ BİLGİ ANKETİ

Adı Soyadı :  
Okul Adı :  
Sınıfı- Nosu :  
Cinsiyeti : Kız  Erkek

Yaya veya yolcu olarak evden okula seyir halinde iken (araç içinde veya yaya yolunda yürüme şeklinde bu levhaları gördünüz) yol üzerinde sizlere her zaman yol durumu hakkında bilgiler veren trafik işaret levhaları yer almaktadır. Söz konusu trafik işaret levhalarının ne anlam ifade ettiğini bildiren doğru anlamı işaretleyiniz.

1)  (TT-12)	a) Yaya yolu b) Okul geçidi c)Yaya giremez d)Yaya geçidi	2)  (B-43)	a)Dikkat b)İleri yön c)İstanbul d)Turizm Danışma Bürosu
3)  (B-23)	a)Kızılay b)Kan merkezi c)Hastane d)İlkyardım	4)  (TT-3)	a) İki yönlü yol b)Girilmez c)Araç geçilmez d)Karşıdan gelene yol ver.
5)  (TT-8)	a)Bisiklet giremez b)Bisiklet geçebilir c)Bisiklet yolu d)Bisikletliye dikkat	6)  (B-38)	a)Anayol b)Tali yol c)Tehlikeli araç yolu d) Otoyol sonu
7)  (B-14b)	a)Öğrenci geçidi b)Yaya yolu c)Yaya geçidi d)Yaya üst geçidi	8)  (B-32)	a)Yaya yolu b)Yürüyüş başlangıcı c)Gençlik kampı d)Yaya geçidi
9)  (TT-5)	a)Trafiği kapalı alan b)Girilmez c)Dikkat d)Çıkmaz yol	10)  (T-37)	a)Zincir takmak mecburidir. b)Dikkat c)Gizli buzlanma d)Düşük banket
11)  (T-2b)	a)Soldan daralan yol b)Sola tehlikeli eğim c)Soldan anayola giriş d)Sola tehlikeli devamlı virajlar	12)  (TT-36b)	a)Her iki yandan gidiniz b)Mecburi İleri yön c)Adadan dönünüz d)Mecburi sağ yön

13)  (TT-27)	a) Yan yana gidilmez b) Öndeki taşıtı geçilmez c) Yasak sona erdi d) Şeritli yol	14)  (T-28a,b)	a) Hemzemin geçit yaklaşım b) Onarım yaklaşımı c) Tehlikeli viraj d) Köprü yaklaşımı
15)  (P-2)	a) Park alanı b) Park etmek yasak c) Sınırlı park bölgesi d) Duraklamak ve parketmek yasaktır	16)  (T-12)	a) Yaya geçidi b) Çocuklar geçebilir(çıkabilir) c) Çocuklar giremez d) Öğrenci yolu
17)  (T-34b,a)	a) Dönüş adası b) Çalışma var c) Şeritli yol d) Refüj başı ek levha	18)  (TT-6)	a) Trafiğe kapalı yol b) Taşıt giremez c) Motorlu taşıt giremez d) Motosiklet hariç taşıt trafiğine kapalı yol
19)  (B-46)	a) Kamera b) Yüzme yeri c) Radar denetimi d) Durak	20)  (T-21)	a) Hemzemin geçit b) Girilmez c) Tüm yasaklar sonu d) Kontrolsüz kavşak
21)  (B-37)	a) Önceliği olan yol b) İki yönlü yol c) Sağdan gidiniz d) Karşıdan gelene yol ver	22)  (TT-1)	a) Anayol b) Tehlikeli yol c) Dur d) Yol ver
23)  (TT-4)	a) Öndeki araç geçilmez b) Trafiğe kapalı alan c) Tünel yaklaşımı d) Taşıt giremez	24)  (B-28)	a) Kafeterya b) Otel c) Piknik yeri d) Lokanta
25)  (TT-39A)	a) Yürüyüş başlangıcı b) Yaya geçidi c) Mecburi yaya yolu d) Gece yürüyüşü	1- 6- 11- 16- 21- 2- 7- 12- 17- 22- 3- 8- 13- 18- 23- 4- 9- 14- 19- 24- 5- 10- 15- 20- 25-	







## ÖZGEÇMİŞ

01 Ocak 1973 tarihinde Kırşehir İli Çiçekdağı ilçesinde doğdum. İlkokulu Çiçekdağı ilçesine bağlı Armutlu Köyünde bitirdim. Ortaokul ve liseyi ise Çiçekdağı'nda tamamladım. Lisans eğitimimi Anadolu Üniversitesi İşletme Fakültesi, İşletme Bölümünden 2003 yılında mezun oldum. 1994 yılında Emniyet Teşkilatında göreve başladım, sırasıyla Adana, Gümüşhane İllerinde çeşitli birimlerde görevlerde bulundum. Halen İstanbul Emniyet Müdürlüğü Trafik Denetleme Şubesi Eğitim biriminde görevimi sürdürmekteyim. Ayrıca 2003 yılından buyana Bilgi Koleji ve Koza Kolejinde “Trafik Güvenliği” derslerinde eğitimci olarak görevlendirilmem devam etmektedir. Askerlik görevimi Tekirdağ İli Malkara İlçesinde bulunan 95.nci Zırhlı Tugay Komutanlığı'nda tamamladım. 2005 yılında Beykent Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı'nda yüksek lisan eğitimine başladım.

Özel ilgi alanlarım; dünya trafik hukuku, kazalar ve eğitim konularının yanı sıra satranç, masa tenisi ve kitap okumak.

Yabancı dilim Almanca olup az seviyededir.

**Aday: Ramazan DİNDAR**