

T.C.
KASTAMONU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
EĞİTİM BİLİMLERİ ANA BİLİM DALI
EĞİTİM YÖNETİMİ TEFTİŞİ, PLANLANLAMASI VE
EKONOMİSİ BİLİM DALI



EĞİTİME ERİŞİMDE TAŞIMA MERKEZİ OKULLARDA
GÖREVLİ OLAN ÖĞRETMEN VE YÖNETİCİLERİN
YAŞADIKLARI SORUNLAR

CEMİL KILIÇ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

PROF. DR. ERGÜN RECEPOĞLU

NİSAN - 2022

KASTAMONU

TAAHHÜTNAME

Bu tezin tasarımı, hazırlanması, yürütülmesi, araştırmalarının yapılması ve bulgularının analizlerinde bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu; ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada bana ait olmayan her türlü ifade ve bilginin kaynağına eksiksiz atıf yapıldığını, bilimsel etiğe uygun olarak kaynak gösterildiğini bildirir ve taahhüt ederim.

CEMİL KILIÇ

ÖZET

YÜKSEK LİSANS TEZİ

EĞİTİME ERİŞİMDE TAŞIMA MERKEZİ OKULLARDA GÖREVLİ OLAN ÖĞRETMEN VE YÖNETİCİLERİN YAŞADIKLARI SORUNLAR

CEMİL KILIÇ

KASTAMONU ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
EĞİTİM BİLİMLERİ ANA BİLİM DALI
EĞİTİM YÖNETİMİ TEFTİŞİ PLANLAMASI VE EKONOMİSİ BİLİM
DALI
DANIŞMAN: PROF. DR. ERGÜN RECEPOĞLU

Bu araştırma, Kastamonu ilinde bulunan taşıma merkezi olan temel eğitim okullarında görev yapan yönetici ve öğretmenlerin, taşıma yoluyla eğitime erişimde karşılaştıkları sorunlara ilişkin görüşlerinin ortaya konulduğu nicel-betimsel bir çalışmadır. Bu çalışmada araştırma evrenini, 2021-2022 eğitim yılı içerisinde Kastamonu ili özelinde merkez ve ilçelerde taşıma merkezi olarak belirlenen temel eğitim okullarında görevli 1222 temel eğitim öğretmenleri ile 193 idareci oluşturmaktadır. Elde edilen verilerin, SPSS 25 (Statistical Package for the Social Sciennes) paket programı ile analizleri yapılmıştır. Araştırmada veri toplama aracı olarak, Ülker (2009) tarafından, taşınalı ilköğretim uygulamasının genel durumunu değerlendirmek için geliştirilen “Taşınalı İlköğretim Uygulamasının Genel Durumu Değerlendirilmesi Ölçeği” kullanılmıştır. Araştırmada yer alan okul yöneticileri ve öğretmenlerin ana başlıklara göre taşınalı eğitimde karşılaştıkları sorunlara yönelik algı düzeylerinin algı düzeyleri “fiziki durum” düzeyi yüksek; “yemek hizmetleri” düzeyi yüksek; “taşıma hizmetleri” düzeyi orta; “eğitim öğretim hizmetleri” düzeyi düşük; “olarak saptanmıştır. Kastamonu ili geneli taşıma yoluyla eğitime erişim uygulaması ana başlıklarının genel olarak değerlendirilmesinde, idareci ve öğretmen algılarının iyi seviyede olduğu görülmüştür.

ANAHTAR KELİMELE: Taşıma Yoluyla Eğitime Erişim, Taşıma Merkezi Okul, Taşınalı Öğrenci, İdareci ve Öğretmenlerin Karşılaştıkları Sorunlar

Nisan 2022, 164 Sayfa

ABSTRACT**MSC THESIS****PROBLEMS EXPERIENCED BY TEACHERS AND ADMINISTRATORS AT
THE TRANSPORT CENTER SCHOOL ACCESSING EDUCATION
CEMİL KILIÇ**

**KASTAMONU UNIVERSITY INSTITUTE OF SOCIAL SCIENCE
EDUCATIONAL SCIENCES DEPARTMENT
EDUCATIONAL ADMINISTRATION
SUPERVISOR:PROF. DR. ERGÜN RECEPOĞLU**

This research is a quantitative-descriptive study in which the opinions of the administrators and teachers working in the basic education schools, which are the transportation center in Kastamonu, about the problems they encounter in accessing education through transportation. In this study, the research population consists of 1222 basic education teachers and 193 administrators working in basic education schools determined as transportation centers in the center and districts of Kastamonu province in the 2021-2022 academic year. The obtained data were analyzed with the SPSS 25 (Statistical Package for the Social Sciennes) package program. As a data collection tool in the research, the “Scale of Evaluation of the General Situation of the Transported Primary Education Application” developed by Ülker (2009) to evaluate the general situation of the transported primary education application was used. According to the main topics of the school administrators and teachers in the research, the perception levels of the problems they encounter in transported education are high; high level of “food services”; the level of “transport services” is medium; the level of “educational services” is low; “It has been identified. In the general evaluation of the main headings of the application of access to education through transportation throughout the province of Kastamonu, it was seen that the perceptions of the administrators and teachers were at a good level.

KEYWORDS:Access to Education by Transport, Transport Center School, Problems Encountered by Transported Students, Administrators and Teachers

April 2022, 164 Page

TEŞEKKÜR

Bu araştırma ile Kastamonu özelinde okul yöneticileri ile öğretmenlerin görüşleri doğrultusunda taşıma uygulaması pratiğinde karşılaştıkları sorunlar tespit edilmeye ve olumlu olan yönleri ortaya konulmaya çalışılmıştır. Öncelikle yüksek lisans araştırmamda desteğini hiçbir zaman esirgemeyen, görüş ve önerileriyle çalışmamı şekillendiren, her daim hoşgörülü ve mütevazı tutumu sayesinde sürekli iletişim halinde olduğum tez danışmanım kıymetli hocam Prof. Dr. Ergün RECEPOĞLU'na sosuz şükranlarımı sunarım. Araştırmam boyunca vermiş oldukları desteklerden dolayı Kastamonu İl Milli Eğitim Müdürlüğü yöneticilerine ve Daday İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü yönetici ve çalışma arkadaşlarıma çok teşekkür ederim. Bununla birlikte araştırmama bilgi paylaşımları ile katkı sunan Kastamonu merkez ve ilçelerindeki taşıma merkezi okullarda görevli yönetici ve öğretmenlere de teşekkür ederim. Bu tezi yüksek lisansa başladığım yıl kaybettiğim öğretmen kardeşim Mehmet KILIÇ ile tez sürecinde iken vefat eden babam Vahit KILIÇ'a ithaf ediyorum.

CEMİL KILIÇ

Kastamonu, 2022

İÇİNDEKİLER

Sayfa

TAAHHÜTNAME	ii
ÖZET.....	iii
ABSTRACT	iv
TEŞEKKÜR	v
İÇİNDEKİLER	vi
TABLolar DİZİNİ	ix
1. GİRİŞ.....	1
1.1 Araştırma Problemi	1
1.2 Amaç	8
1.3 Önem	9
1.4 Sayıtlar	10
1.5 Sınırlılıklar.....	11
1.6 Tanımlar	11
2. KURAMSAL ÇERÇEVE	13
2.1 Eğitim Kavramı	13
2.2 Erişim Kavramı	14
2.3 Eğitim Hakkı	16
2.4 Fırsat ve İmkân Eşitliği	17
2.5 Eğitim Sisteminin Yapısı.....	19
2.6 İlköğretim ve Önemi	25
2.7 Taşımalı Eğitim	28
2.7.1 Taşıma Yolu İle Eğitimi Gerekli Kılan Unsurlar.....	30
2.7.1.1 Eğitimde niteliğin artırılması gerekliliği.....	32
2.7.1.2 Göçler ve kırsal bölgeler	33
2.7.1.3 Eğitim maliyetlerinin azaltılması ve imkân eşitliği	35
2.7.1.4 Birleştirilmiş sınıflara karşı olumsuz bakış açısı	36
2.7.2 Taşıma Yolu İle Yapılan Eğitimin Olumlu Yönleri	38
2.7.2.1 Taşımalı eğitimin eğitim-öğretim açısından faydaları	38
2.7.2.2 Taşımalı eğitimin sosyal ve kültürel yönden faydaları	40
2.7.2.3 Taşımalı eğitimin ekonomik yönden faydaları	41
2.7.3 Taşımalı Eğitim Uygulamasına Yöneltilen Eleştiriler.....	43
2.8 Taşıma Yoluyla Eğitime Erişim Uygulamaları	46
2.8.1 Yönetmelik, Usul ve Esaslar.....	46
2.8.2 Taşıma Yoluyla Eğitim Erişimde Komisyonlar	47
2.8.2.1 Planlama komisyonu	48
2.8.2.2 Değerlendirme komisyonu	49
2.8.2.3 Taşımacıyı tespit komisyonu.....	50
2.8.2.4 İhale komisyonu	51
2.8.2.5 Servis denetim komisyonu	52
2.8.3 Taşıma Merkezi Kabul Edilen Okulların Özellikleri.....	52
2.8.4 Öğrenci Taşıma Hizmetlerinde Kullanılan Araçların Özellikleri	54
2.8.5 Taşıma Yüklenicisinin Koşul ve Yükümlülükleri	56
2.8.6 Öğrenci Taşıma Faaliyetlerinde Çalışanların Koşul ve Görevleri	57
2.8.7 Taşıma Merkezi Kabul Edilen Okul İdarelerinin Görevleri	60

2.8.8	Taşıma ve Yemek İhaleleri	61
2.9	Türkiye ve Kastamonu’da Taşımalı Eğitim İstatistiği	63
2.10	İlgili Araştırmalar	67
2.10.1	Yurtiçi Çalışmalar	68
2.10.2	Yurtdışı Çalışmalar	77
3.	YÖNTEM	84
3.1	Araştırmanın Yöntemi	84
3.2	Evren ve Örneklem	84
3.3	Verilerin Toplanması	85
3.4	Verilerin Toplanması ve Çözümlemesi	87
4.	BULGULAR	89
4.1	Araştırma Grubunun Demografik Niteliklerine Dair Bulgular	89
4.2	Araştırma Grubunun Taşımalı Okulların Fiziki Durum, Taşıma Hizmetleri, Yemek Hizmetleri ve Eğitim-Öğretimine Dair Bulguları91	
4.2.1	Araştırma Grubunun Taşımalı Okulların Fiziki Durumları Hakkında Görüşlerine Dair Bulgular	91
4.2.2	Araştırma Grubunun Taşımalı Okullarının Taşıma Hizmetleri Hakkında Görüşlerine Dair Bulgular	92
4.2.3	Araştırma Grubunun Taşımalı Okullarının Yemek Hizmetleri Hakkında Görüşlerine Dair Bulgular	94
4.2.4	Araştırma Grubunun Taşımalı Okullarının Eğitim Öğretim Hizmetleri Hakkında Görüşlerine Dair Bulgular	96
4.3	Araştırma Grubunun Taşıma Yolu İle Eğitimde Karşılaşılan Sorun Düzeylerinin Cinsiyet ve Görev Değişkenleri Temelinde Karşılaştırılması	97
4.4	Araştırma Grubunun Taşıma Yolu İle Eğitimde Karşılaşılan Sorun Düzeylerinin Farklı Değişkenler Temelinde Karşılaştırılması	100
4.4.1	Araştırma Grubunun Taşıma Yolu İle Eğitimde Karşılaşılan Sorun Düzeylerinin Yaş Değişkeni Temelinde Karşılaştırılması	100
4.4.2	Araştırma Grubunun Taşıma Yolu İle Eğitimde Karşılaşılan Sorun Düzeylerinin Okul Yerleşim Yeri Değişkeni Temelinde Karşılaştırılması	103
4.4.3	Araştırma Grubunun Taşıma Yolu İle Eğitimde Karşılaşılan Sorun Düzeylerinin Okuldaki Öğrenci Sayısı Değişkeni Temelinde Karşılaştırılması	105
4.4.4	Araştırma Grubunun Taşıma Yolu İle Eğitimde Karşılaşılan Sorun Düzeylerinin Kıdem Yılı Değişkeni Temelinde Karşılaştırılması	108
4.4.5	Taşıma Yolu İle Eğitimde Karşılaşılan Sorun Düzeylerinin Taşımalı Okulda Çalışma Süresi Değişkeni Temelinde Karşılaştırılması	111
4.5	Araştırma Grubunun Taşıma Yolu İle Eğitimde Karşılaşılan Sorun Düzeyleri Arasındaki İlişki Seviyelerinin Karşılaştırılması	113
5.	TARTIŞMA	115
5.1	Araştırmaya Katılanların Demografik Özelliklerine Yönelik Değerlendirmeler	115
5.2	Fiziki Durum Ana Başlığında Karşılaşılan Sorunlara Yönelik Değerlendirmeler	117
5.3	Fiziki Durum Ana Başlığında Çeşitli Değişkenler Temelinde Karşılaşılan Sorunlara Yönelik Değerlendirmeler	119
5.4	Taşıma Hizmetleri Ana Başlığında Karşılaşılan Sorunlara Yönelik Değerlendirmeler	122

5.5	Taşıma Hizmetleri Ana Başlığında Çeşitli Değişkenler Temelinde Karşılaşılan Sorunlara Yönelik Değerlendirmeler	125
5.6	Yemek Hizmetleri Ana Başlığında Karşılaşılan Sorunlara Yönelik Değerlendirmeler	127
5.7	Yemek Hizmetleri Ana Başlığında Çeşitli Değişkenler Temelinde Karşılaşılan Sorunlara Yönelik Değerlendirmeler	131
5.8	Eğitim Öğretim Hizmetleri Ana Başlığında Karşılaşılan Sorunlara Yönelik Değerlendirmeler	133
5.9	Eğitim Öğretim Hizmetleri Ana Başlığında Çeşitli Değişkenler Temelinde Karşılaşılan Sorunlara Yönelik Değerlendirmeler	136
5.10	Taşıma Merkezi Okullardaki İdareci ve Öğretmenlerin Taşıma Uygulaması Kapsamında Ana Başlıklarda Yaşanan Sorun Düzeylerine Yönelik Değerlendirmeler.....	138
6.	SONUÇ VE ÖNERİLER	140
6.1	SONUÇLAR	140
6.2	ÖNERİLER	144
6.2.1	Uygulayıcılara Dair Öneriler	144
6.2.2	Araştırmacılara Dair Öneriler	147
	KAYNAKLAR	148
	EKLER.....	161
	EK A Anket Uygulama İzni	162
	EK B Anket Formu.....	163
	EK C Etik Kurul Onayı	166

TABLOLAR DİZİNİ

Sayfa

Tablo 2.1 Türkiye geneli 1989-2005 yılları arası taşınalı eğitim istatistiği.....	63
Tablo 2.2 Türkiye geneli 2006-2021 yılları arası taşınalı eğitim istatistiği.....	64
Tablo 2.3 Kastamonu İli 1989-2005 yılları arası taşınalı eğitim istatistiği.....	65
Tablo 2.4 Kastamonu İli 2006-2022 yılları arası taşınalı eğitim istatistiği.....	66
Tablo 3.1 Kastamonu İli taşıma merkezi okullarda görev yapan idareci ve öğretmen sayıları.....	85
Tablo 3.2 Ölçek derecelendirme tercihlerinin puanlara göre dağılımı.....	88
Tablo 4.1 Tamamlayıcı özellikler dağılımı.....	89
Tablo 4.2 İdareci ve öğretmenlerin taşınalı okulların fiziki durum algılarına dair aritmetik ortalama ve standart sapma verileri.....	91
Tablo 4.3 İdareci ve öğretmenlerin taşınalı okulların taşıma hizmetleri algılarına dair aritmetik ortalama ve standart sapma verileri.....	92
Tablo 4.4 İdareci ve öğretmenlerin taşınalı okulların yemek hizmetleri algılarına dair aritmetik ortalama ve standart sapma verileri.....	94
Tablo 4.5 İdareci ve öğretmenlerin taşınalı okulların eğitim öğretim algılarına dair aritmetik ortalama ve standart sapma verileri.....	96
Tablo 4.6 Taşıma yoluyla eğitime erişimde öğretmenler tarafından yaşanan sorun düzeylerinin cinsiyete göre ortalamaları.....	98
Tablo 4.7 Taşıma yoluyla eğitime erişimde idareciler tarafından yaşanan sorun düzeylerinin cinsiyete göre ortalamaları.....	99
Tablo 4.8 Taşınalı eğitime erişimde yaşanan sorun düzeylerinin göreve göre ortalamaları.....	99
Tablo 4.9 Taşıma yoluyla eğitime erişimde öğretmenler tarafından yaşanan sorun düzeylerinin yaşa göre ortalamaları.....	101
Tablo 4.10 Taşıma yoluyla eğitime erişimde idareciler tarafından yaşanan sorun düzeylerinin yaşa göre ortalamaları.....	102
Tablo 4.11 Taşıma yoluyla eğitime erişimde öğretmenler tarafından yaşanan sorun düzeylerinin okul yerleşim yerine göre ortalamaları.....	103
Tablo 4.12 Taşıma yoluyla eğitime erişimde idareciler tarafından yaşanan sorun düzeylerinin okul yerleşim yerine göre ortalamaları.....	104
Tablo 4.13 Taşıma yoluyla eğitime erişimde öğretmenler tarafından yaşanan sorun düzeylerinin taşınalı okuldaki öğrenci sayısına göre ortalamaları....	105
Tablo 4.14 Taşıma yoluyla eğitime erişimde idareciler tarafından yaşanan sorun düzeylerinin taşınalı okuldaki öğrenci sayısına göre ortalamaları.....	106
Tablo 4.15 Taşıma yoluyla eğitime erişimde öğretmenler tarafından yaşanan sorun düzeylerinin kıdem yılına göre ortalamaları.....	109
Tablo 4.16 Taşıma yoluyla eğitime erişimde idareciler tarafından yaşanan sorun düzeylerinin kıdem yılına göre ortalamaları.....	110
Tablo 4.17 Taşıma yoluyla eğitime erişimde öğretmenler tarafından yaşanan sorun düzeylerinin taşınalı okulda çalışma süresine göre ortalamaları.....	111
Tablo 4.18 Taşıma yoluyla eğitime erişimde idareciler tarafından yaşanan sorun düzeylerinin taşınalı okulda çalışma süresine göre ortalamaları.....	113
Tablo 4.19 Taşınalı eğitime erişimde idareci ve öğretmenler tarafından yaşanan sorun düzeyleri arasındaki ilişki seviyelerinin karşılaştırılması.....	113

SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

Kısaltmalar

UNİCEF	: Uluslararası Çocuklara Acil yardım Fonu
MEB	: Milli Eğitim Bakanlığı
ERG	: Eğitim Reformu Girişimi
KİK	: Kamu İhale Kanunu
KİSK	: Kamu İhale Sözleşmeleri Kanunu
İB	: İçişleri Bakanlığı



1. GİRİŞ

Bu kısımda araştırma yapılan probleme, araştırmanın amacına, önemine, varsayım ile sınırlılıklarına ve araştırmada geçen kelime tanımlarına yer verilmiştir.

1.1 Araştırma Problemi

Eğitim, her daim, her şekilde ve her yerde dile getirilen bir kavram olarak, üzerine yüklenen anlamlar bakımından çok farklı nitelikler göstermektedir. Ancak farklı niteliklerin esasta birleştiği nokta, eğitime anlam olarak yüklenen misyondur. Eğitim Türkçemizde “eğmek” mastarından yahut da “eğ” emir kipinden türetilmek suretiyle oluşmuş bir tabirdir. Esasında değişim getirmek, şekillendirmek olan bu kavramı, var olan vaziyetten farklı olan bir duruma getirme süreci olarak da tanımlanabilir (Özkan, 2016). Eğitim bireyde, davranış bakımından idrak, tavır, istidat, ilgi, mizaç ve kişilik vasıflarında bariz değişimler oluşturmak maksadıyla yürütülen tasarlanmış bir etkileşimdir (Özçelik, 1981). Eğitimi, yaşamın her evresinde gerçekleşen ve öğrenmeler neticesinde bireyde meydana gelen değişimlerin tamamıdır diye tanımlayabiliriz. Eğitim bir anlamda, fitratının gereği olarak akıl bahşedilen insanogluna yaratılışı, evreni, kendini ve yaşadığı toplumu anlamada rehber olabilecek bir gayrettir.

Eğitim, karşılıklı ve tesirli bir etkileşimdir. Bu sebeple eğitimin gerçekleşebilmesi adına mutlak suretle sosyal olan bir ortama ihtiyaç duyulmaktadır (Aslan, Aslan, Cansever, 2012). Kişisel ve toplumsal anlamda, insan hayatının gelişmesi ve her geçen gün iyiye gidebilmesi için eğitim gereklidir. Bu sebeple toplumların hayatında en köklü faaliyet, eğitim olarak değerlendirilmektedir. Eğitim, geleceğe yönelik beklentilerin gerçekleşmesi, medeni ve refah bir yaşam standardı için elzem olan ön koşuldur (Aydın, 1996). Eğitim aynı zamanda toplumdaki işleyişi organize eden tüm kurumlar için de önemli bir gerekliliktir diyebiliriz. Çünkü ülkelerin her alanda kalkınması ve devamlılığını sürdürmesi, ancak tüm vatandaşlarına sunacağı eşit ve nitelikli eğitimle mümkündür.

Eğitim insanoğlunun yaratılışıyla başlayan ve var olduğu sürece de devam edecek bir uğraşma alanıdır. İnsan yaşadığı sürece sürekli eğitimin içinde etkileşim durumundadır. Eğitim o kadar geniş ve etraflı bir faaliyet alanıdır ki yaşadığımız toplumda eğitimin içinde olmayan hiçbir hadise veya gelişme yoktur. Bundan dolayı da devamlılığını sağlamak arzusunda olan her topluluk, eğitim üzerinde kafa yormak suretiyle insanlarına bu olguyu en iyi şekilde sunma gayreti içine girmişlerdir (Özyılmaz, 2021). Topluluklar veya ülkeler, vatandaşlarını eğitimden geçirmediği sürece, uygar ve refah içinde yaşamlarını sürdüremezler. İnsanoğlu uygar ve refah içinde yaşamaya yetecek olan eğitimi kendi başına veya aile içinde alması mümkün değildir. Bu durum insanı, eğitim gereksinimi için eğitim verecek insanlarla etkileşime zorlamakta ve böylece toplumda eğitim adına bir ilişkiler ağı oluşturmaktadır (Başaran, 1994).

Bu olgu, bir sistem dâhilinde toplumda bulunan tüm bireylere sunulurken, her ülke öz kültürüne, hafızasına, yapı ve şartlarına elverişli olacak değişik eğitim modelleri geliştirmişlerdir. Ülkemizdeki eğitim modeli, toplumun mihenk taşlarına ve devletimizin politikalarına göre biçimlendirilmek suretiyle örgün kurumlar ve yaygın kurumlar şeklinde iki bölüme ayrılmıştır. Okul öncesi, ilköğretim ve ortaöğretim kurumları ile yükseköğretim kademeleri örgün eğitimin birer bölümleridir (Memduhoğlu, 2016). Kuşkusuz bu bölümler içerisinde bireyin eğitim yaşamında en önemli aşama, ilköğretim kademesidir. Kavak'a (1997) göre, çocuğa toplum hayatında yaşayabilmesi için gereken birçok beceri ve davranışı kazandırmak ilköğretimin önemli amaçlarından biridir. İlköğretim bir anlamda millet olma ve toplumsallaşma amaçlarına da büyük ölçüde katkıda bulunur. Bunun yanında ilköğretim, çocuk sağlığından büyümeye, ekonomiden gelir dağılımına, beslenmeden doğurganlığa kadar birçok alanda doğrudan olumlu etkilere olan bir etkileşimdir.

İstatistiksel olarak ülkemizdeki ilkokul kademesindeki öğrenci sayısı diğer öğretim kademelerine oranla en yüksek paya sahiptir. Bu nedenle ilköğretimde hedeflere ulaşmada ve kalkınmada bu alana yapılacak tüm yatırımlar hem gelecek açısından önemli bir adım hem de eğitim hakkı açısından vazgeçilmez bir unsur olacaktır (Turan, 2011). Bu nedenle eğitimin her bir çocuğa uygun olarak, farklı ihtiyaçları ve farklı meziyetleri hesaplanmak suretiyle organize edilmesi ve beraberinde erişilebilir

olması önem kazanmaktadır. Erişilebilirliğin sağlanması, aynı toplumda yaşayan ancak gereksinimleri ve özellikleri bakımından farklılıkları olan insanlara ayrımsal davranılmadan, devletin sunacağı tüm eğitim olanak ve şanslarından eşit şekilde faydalanabilmesi anlamına gelmektedir (Çelik, Yurdakul, Bozgeyikli ve Gümüş, 2017). Kısaca erişilebilirlik, ülke içinde yaşı itibari ile okula gitmesi gereken her çocuk için kazanılmış bir hak olarak görülmesi gerekmektedir. Eğitim sürecinde erişim hakkı, okul çağı gelen öğrencilerin kendilerine uygun eğitim kurumlarına kayıt yaptırmak suretiyle tüm hizmetlerden eşit faydalanması diğer bir deyişle ile her çocuğun okullaşmasını ifade etmektedir. Erişim hakkı bir anlamda çocuğun hak olarak eğitime dair tüm gereksinim ve kazanımlara ulaşmasının devlet eliyle sağlanması anlamına gelmektedir.

Ülkemizin de taraf olup imzaladığı milletlerarası hukuki anlaşma metinlerinde, ilköğretimin vazgeçilmez bir eğitim hakkı olduğu yönünde yargılar bulunmakta olup eğitimde şans ve imkân eşitliği de anayasamız ve kanunlarda güvence altına alınmıştır. Fırsat eşitliği, devletin eğitim ile ilgili sunacağı tüm imkânlardan bireylerin eşit şansa sahip olarak yararlanması anlamına gelir. Kişiye bu yararlanmanın gereği olarak, tüm maddi ve manevi imkânların uygun şartlarda sunulması gerekmektedir ki eğitimde fırsat eşitliği kavramı layıkıyla sağlanmış olsun (Taşdemir, 2010). Bu manada “222 Sayılı İlköğretim ve Eğitim Kanunu” bu anlamda ilköğretimin okul yaşında olan erkek ve kız çocuklarına mecburi ve parasız olarak verilmesi gerektiğini vurgulamaktadır. “İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi”nin (UDHR) 26. Maddesinde her bireyin öğrenim hakkının bulunduğu, bireylerin bu hakkı parasız olarak kullanabileceği vurgulanmaktadır. “Birleşmiş Milletler Uluslararası Çocuklara Acil Yardım Fonu” (UNICEF) ülkeler ile yapmış olduğu sözleşme metnine “İlköğretim mecburidir.” ifadesini koymak suretiyle taraf ülkeleri, eğitim hakkı bağlamında girişimlerde bulunmaya zorlamıştır.

Bu sözleşmeler çocukların eğitim haklarını en kapsamlı bir içerikle belirten uluslararası belgelerdir. Bu belgeler, çocuklara yönelik eğitim haklarının fırsat eşitliği esasında gerçekleşmesi gerektiğini vurgulamak suretiyle devletleri sorumluluk altına almaktadır. Ülkemizin taraf olduğu ve imzaladığı bu ve diğer anlaşma metinlerinde de çocukların eğitim hakları ve erişimlerine dair maddeler bulunmaktadır. Bu

hakların korunması ve iyileştirilmesine yönelik çalışmalar sürekli güncellenerek devam etmektedir. Yapılan anlaşmalarla birlikte, anayasamız ve kanunlardaki hükümler gereği ülkemizde, çeşitli sebeplerden ötürü öğrenimine devam edemeyen veya etme olanağı bulamayan çocuklar için fırsat ve imkânda eşitlik adına devletimiz tarafından birçok olanak sunulmaktadır. Sunulan olanaklardan birisi de taşıma yolu ile eğitime erişim pratiğidir.

Ülkemizde az nüfuslu ve dağınık yerleşim yerlerinin fazla olması, ilköğretimde istenilen hedeflere ulaşmada büyük engel teşkil etmektedir. Bu tür yerleşim birimlerine eğitim hizmetlerinin sunulması hem güç hem de pahalı olmaktadır. Maliyeti azaltmaya yönelik tüm gayretler ise kaliteden ödün vermeye zorlamakta ve neticesinde nitelik anlamında sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bu gibi yerleşim alanlarında yeterli nüfus ve öğrencinin olmamasından kaynaklı okullar kapatılmaktadır. Okulu kapatılan bu yerlerde barınan öğrenci bulunması bir anlamda çocukların mağduriyetine neden olmakta ve eğitimde adalet ilkesinin zedelenmesine sebebiyet vermektedir (Recepoğlu, 2006). Yerleşim yerlerinin merkeze uzaklığı, dağınık ve kırsal alanların çokluğu neticesinde buraların okul ve öğretmenden yoksun olması ve öğrenim gören öğrenci sayısının az olması gibi sebepler taşıma ile yapılacak eğitimi mecburi kılmaktadır (Yalçın, 2006). Nüfus bakımından az insanın, dağınık olarak yaşadığı alanlarda bulunan okul çağındaki çocukların, seçilen merkezi yerlerdeki eğitim kurumlarına, araçlarla günlük getirilip götürülerek eğitim faaliyetlerine dâhil edilmesi olayına, taşıma ile eğitim denilmektedir (Küçüksüleymanoğlu, 2006).

Türkiye gibi coğrafi şartları zor olan ülkelerde, taşınmalı eğitim bir zorunluluk haline gelmektedir. Bu zorunlulukların başında eğitimin yaygınlaştırılması çalışmaları, yerleşim birimlerinin küçük, az nüfuslu ve dağınık olması, iç göç hareketliliğinin fazla olması, eğitimde kalite ve niteliğin artırılması, maliyetlerin azaltılması ve fırsat eşitliğinin temin edilmesi gelmektedir (Karakütük, 1998). Ülkemizde taşıma ile eğitimden önce eğitimde adaleti sağlama ve erişimin kolaylaştırılması adına birçok başarılı adımlar atılmıştır. Bunların başında birleştirilmiş sınıflar ile yatılı okullar gelmektedir.

Yıllardır ülkemizde, az nüfuslu ve yerleşimi düzensiz olan köylere, iki veya üç sınıflı, lojmanlı okullar yapılarak, birkaç öğretmenin görev aldığı birleştirilmiş sınıflarda öğrencilerin eğitim görmeleri sağlanmıştır. Bu sayede çocukların kendi köylerinde eğitim alma imkânları oluşturulmuştur. Ancak farklı sınıfların bir arada olduğu bir ortamda öğrencilerin eğitimlerine devam etmeleri dezavantaj olarak görülmüştür. Akabinde bu uygulamanın olumsuz yönlerini ortadan kaldırmak ve daha çok öğrenciye, daha fazla olanak sunmak adına, merkezi köylere yatılı veya pansiyonlu okullar kurularak, eğitime nitelikli erişim sağlanmaya çalışılmıştır. Bu uygulamaya dönük birçok okulun açılması ve işlevlerini en güzel şekilde yerine getirmesi bir anlamda kırsal bölge çocukları adına, eğitim hakkı ve erişiminin en anlamlı şekilde kullanıldığını göstermektedir. Ancak bu okullarda çocukların ailelerinden mahrum, sevgi anlamında yoksun bir şekilde eğitim aldıkları düşünülerek, eğitim de eşitliği olumsuz anlamda etkilemesinden dolayı yetkilileri farklı çözümler bulmaya zorlamıştır. Neticesinde çocukların aile sevgisinden mahrum bırakılmaması gerekliliği temel alınarak, öğrencilerin taşıma merkezi kabul edilen yerleşim yerlerindeki okullara araçlar ile her gün getirilip götürülmesinin eğitim, adalet ve erişim adına daha anlamlı olacağı kanaati ortaya atılmıştır. Böylece öğrencilerin okullara taşınarak öğrenim görmesi eğitim sistemimize dâhil edilmiştir.

1997-1998 eğitim yılında belirlenen bazı bölgelerde, proje olarak taşıma yolu ile yapılan eğitim başlamış ve peyderpey tüm yurttaki uygulamaya konularak yaygınlaştırılmıştır. Bu uygulama; eğitim, maliyet, materyal temini, nitelikli öğretim gibi birçok alanda faydalar sağlamakla birlikte beraberinde birçok sorunun da ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bu sorunların zamanında belirlenip çözüm yollarının ortaya konmaması, öğrenci taşıma sisteminin düzenli ve sağlıklı bir şekilde işleminin önünde, giderek büyüyen bir set olmuştur. Bu sorun teşkil eden durumların tespit edilmesi, analiz edilerek incelenmesi ve meselelere etkili ve yapıcı çözümler sunulması, sistemin sağlam ve daha kullanışlı ilerleyebilmesi açısından oldukça önemlidir (Recepoglu, 2006).

Eğitimde hak ve erişim adaletinin sağlanması adına olumlu, maliyet bakımından ekonomikliği ile öne çıkan bu uygulama giderek ülke sathına yaygınlaşmasıyla birlikte birçok sorunu da beraberinde getirmiştir. Şu anda taşınmalı eğitime erişim

uygulamasının kapsadığı alan, taşıma kapsamındaki öğrenci çokluğu ve getirdiği mali yük hesap edildiğinde, pratikte yaşanan problemlerin tespit edilerek çözümlenmesinin ne kadar elzem olduğunu göstermektedir. Bu kapsamda taşımali eğitim pratiğinde yaşanan sorunların çözümüne yönelik birçok çalışmalar ve araştırmalar yapılmıştır.

Bu alanda yapılan araştırmalara bakıldığında başlangıcından günümüze kadar olan süreçte uygulamaya yönelik çalışmaların olduğunu görmekteyiz. İlk yapılan araştırmalardan olduğu kabul edilen Altunsaray'ın (1996) yılında Balıkesir ili özelinde müfettiş, yönetici ve öğretmen görüşlerinin yer aldığı çalışmasında; katılımcılar beslenme, ulaşım, fiziki yetersizlikler ve iletişim konusundaki eksiklikler olduğunu belirtmişlerdir. Karakütük'ün (1998) Sincan ilçesi özelinde yaptığı araştırma neticesinde yazdığı makalede okul idarecileri, öğretmenler ve velilerin öğrenci taşımacılığı hususunda görüşleri alınmıştır. Fiziki yeterlilik hususunda olumlu görüş bildiren katılımcıların, servis araçları konusunda bu kadar olumlu olmadıkları görülmüştür. Arı (2000) araştırmasında okullardaki fiziki yeterlilikler konusunda olumsuz görüşlerin olduğunu, Küçüköğlu (2001) ise taşımali eğitimde birçok sorunun personel yetersizliğinden kaynaklı olduğu tespit ederek özellikle öğlen yemeklerinde hem temin hem de kalite anlamında problemler yaşandığını vurgulamışlardır.

Şentürk ve Işık (2003) çalışmasında veliler tarafından uygulamanın özünsendiğini ancak uygulamanın hem köy halkına hem de öğrencisi taşınan köye olumlu yansımalarının olmadığını belirtmiştir. Recepoğlu (2009) ise makalesinde, öğrenci taşımacılığında kullanılan vasıtaların uygunluğu ve taşıma merkezi kabul edilen okulların donanım ve fiziki yetersizliği konusunda çoğu katılımcının olumsuz görüş bildirmediğini dile getirmiştir. Ülker'in (2009) Muğla ili özelindeki çalışmasında; taşıma merkezi kabul edilen okullarda bulunan idarecilerin öğrenci taşıma uygulamalarında ulaşım anlamında sorunlar olmadığını, öğrencilere sunulan öğlen yemeği hizmetlerinde ilgili görevli kişilerin var olduğunu, yüklenici veya şoförler ile hem taşıma güzergâhı anlamında hem de trafik kurallarına riayet hususunda problemler yaşanmadığını belirtmiştir.

Küçük (2010) çalışmasında sürücülerinin davranışları ve araçların donanımsal yeterliliği hususunda problemlerin az yaşandığını, Taşdemir (2010) uygulama bağlamında velilerin yarıya yakın bir kısmının okulları donanım, materyal ve fiziki yönden yeterli gördüklerini dile getirmişlerdir. Kolcu (2011) ise çalışmasında çocukların taşınması neticesinde toplumda sosyalleşme ve yaşadığı ortama uyum sağlayabilme anlamında çocuklarda olumlu gelişmelerin yaşandığını ifade etmiştir. Şan'ın (2012) araştırmasında, öğrencilerin araç içerisinde kalma süresindeki artışın, taşıma uygulamasına karşı olumsuz görüşlerin ortaya çıkmasına neden olduğu görülmüştür. Kayhan'ın (2014) araştırmasında ise öğrenciler yolculuk esnasında başlarının döndüğünü, midelerinin bulandığını ve kötü hava koşullarında yolculuklarının tehlikeli bir hal aldığını dile getirmişlerdir. Buna karşılık Uslu'nun (2017) araştırmasında öğrencilerin yarısının beslenmeye yönelik hizmetlerden ve araç yeterlilikleri hususunda memnun olduğu, sürücülerin eğitimleri konusunda olumlu fikir beyan ettikleri görülmüştür.

Çelik' in (2019) taşınalı eğitim pratiğinde yaşanan risk faktörlerinin araştırıldığı çalışmasında yöneticiler, bu sistemi kısmi anlamda fayda sağladığını belirterek taşınalı yemek hizmetlerinden besin zehirlenmelerine yönelik endişelerinin olduğunu dile getirmişlerdir. Demir (2020) çalışmasında, sorunları okul içi ve dışı olmak üzere iki ana başlıkta inceleyerek servis araç ve sürücülerini en önemli okul dışı problemler arasında görmüştür. Arı'nın (2021) araştırmasında ise veliler, taşınalı sistem ile çocuklarının yollarda fazla zaman kaybettiklerini, okulun uzak olmasının çocukların eğitim durumlarının takip edilmesinde engel olarak gördüklerinin ifade etmişlerdir.

Yurtdışında yapılan çalışmalara bakıldığında yine bu alanda araştırmaların olduğunu görmekteyiz. Zars'ın 1998 yılında yaptığı "Uzun Okul Otobüsü Yolculukları. Kırsal Zorluk Politikası Programı" başlıklı araştırmada, sistemin öğrenci başarılarına olan etkilerini, velilerin bu sistemle elde ettikleri menfaatleri ve bu uygulamanın gerçek maliyetlerini araştırarak çıkarımlarda bulunmuştur. Jimerson'ın (2007) yaptığı çalışmada ise okula öğrenci taşıyan otobüsler ile diğer taşıma hizmetlerinde kullanılan servis taşıtları arasında bir mukayese yapılmıştır. Galliger ve Tisac tarafından 2008 yılında yapılan çalışmada da servis sürücülerinin içinde bulundukları

zor durumlar özetlemiştir. Bununla birlikte Raskauskas'ın (2005) araştırmasında okula öğrenci taşıyan araçlarda video çeken kamera sistemlerinin olması gerekliliğini savunulmuştur. Delara (2008) araştırmasında araçlarda yaşanan olumsuz öğrenci durumlarının çocuklar üzerinde etkisinin büyük olduğunu belirtmiştir.

Taşımalı eğitimde yol güvenliği bağlamında sürücülere önemli görevler yüklenmektedir. Öğrencilerin araç içerisinde geçirdikleri zaman diliminin fazla olması burada oluşabilecek olumsuz olayların öğrenciler üzerindeki etkilerinin de büyük olacağı anlamına gelmektedir. Bu anlamda öğrencilerin ev ile okul arasındaki yolculuk süreçlerinde karşılaşılabilecekleri olumsuz olaylara ve güvenlik sorunlarına çözümler aranması gerekmektedir (Cook ve Shinkle, 2012; Aldo, 2014; Baas ve Charlton, 2011).

Bu çalışmamızda taşıma merkezi olarak belirlenen okullarda yaşanan sorunlar dört ana başlıkta incelenecektir. Okulların konum itibarı ile taşımaya uygunluğu, donanımı ve güvenliği hususları fiziki durum ana başlığı altında araştırılacaktır. Taşıma kapsamı öncesi yapılan hazırlık çalışmaları ile servis araç ve sürücülerinin uygunluğu hususları ise taşıma hizmetleri ana başlığında irdelenecektir. Taşıma ile gelen öğrencilere sunulan öğlen yemeklerinin uygun ortamda ve yönetmelikler çerçevesinde verilmesine yönelik hususlar yemek hizmetleri ana başlığında incelenecektir. Son olarak taşıma pratiğinin eğitime yansımaları ise eğitim öğretim ana başlığı altında araştırılacaktır.

1.2 Amaç

Bu çalışmada, Türkiye geneli yürütülen “Milli Eğitim Bakanlığı Taşıma Yoluyla Eğitime Erişim Yönetmeliği” uygulamasının, taşınan okullarda görevli idareci ve öğretmenlerden alınan bilgiler ışığında Kastamonu ili özelinde incelenmesi, mevcut durumun ortaya konularak sorunların tespit edilmesi amaç edinilmiştir. Bu maksatla Kastamonu il ve ilçelerinde taşıma yolu ile eğitime erişim pratiğinde; öncelikle karşılaşılan sorunlar belirlenerek, araştırmanın esas hedefine bağlı kalınmak suretiyle aşağıda belirtilen sorulara yönetmelikler çerçevesinde cevaplar aranmıştır.

1. Taşıma merkezi olarak kabul edilen okullarda çalışan idareciler ile öğretmenlerin karşılaştıkları sorunlar nelerdir?
2. Taşıma merkezi olarak kabul edilen okullarda çalışan idareciler ile öğretmenlerin karşılaştıkları sorunların yaşanma sıklık derecesi nedir?
3. Taşıma merkezi olarak kabul edilen okullarda çalışan idareciler ile öğretmenlerin karşılaştıkları sorunlar cinsiyete, yaşa, kıdeme, okuldaki çalışma süresine ve görev tanımına göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?
4. Taşıma merkezi okullarda çalışan idareciler ile öğretmenlerin karşılaştıkları sorunlar, okulun bulunduğu yerleşim yerine ve okuldaki öğrenci sayısına nazaran anlamlı bir farklılık göstermekte midir?
5. Taşımalı eğitimde karşılaşılan sorunların seviyeleri ile kapsam ve nitelikleri arasında anlamlı bir bağ var mıdır?

1.3 Önem

Bilgi ve teknoloji çağını yaşadığımız günümüzde sürekli gelişmeler ve buna bağlı olarak da değişimler yaşanmaktadır. Tüm gelişim ve değişimlerin bataryası durumunda olan bilgi ve teknolojiadaki ilerlemeler, eğitimin önemini bir kat daha arttırmıştır. İnsanoğlunun yaşadığı her asırda olduğu gibi yaşadığımız zamanda da, toplumun refahı, kalkınması ve gelişmesi için eğitime yatırım yapması ve zaman harcaması gerekmektedir. Ülkeler arası gelişmişlik düzeyini yakalanmasında; eğitim altyapılarının güçlendirilmesi, eğitimin işlevselliğini arttırarak aynı nitelikte tüm vatandaşlara sunulması belirleyici bir etken olmaktadır. Hedefleri büyük ve dünya üzerinde misyon sahibi olma hevesinde olan ülkelerin, eğitim dışında bir lokomotif güç düşünmesi neredeyse imkânsızdır.

Ülkemiz gelişim ve değişimlere duyarsız kalmayarak hem taşıdığı misyon hem de kalkınma hedeflerinden dolayı eğitime yoğun zaman ayırmakta ve önemli harcamalar yapmaktadır. Ülkemiz müreffeh bir toplum ve gelişmiş bir ülke idealleri doğrultusunda, eğitimi tüm bireylere yaymak suretiyle vatandaşının bilgi ve teknoloji

çağına uzak kalmamasını sağlanmakta ve bu doğrultuda çalışmalarına devam etmektedir. Ülkemizin coğrafi koşulları ve fiziki şartları bazen eğitim hizmetinin tüm bireylere nitelikli olarak sunulmasında güçlükler yaşatsa da farklı yöntemler geliştirilmek suretiyle bu engeller aşılmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda, mecburi olan temel eğitimi tüm halkına sunmak yoluyla bilgili ve eğitilmiş nesiller yetiştirmek adına birleştirilmiş sınıf uygulamaları yapılmış, ardından yatılı bölge okulları kurulmak suretiyle öğrencilere buralarda eğitimler verilmiştir. Günümüzde halen bu uygulamaların devam etmekle birlikte eğitim anlamında yaşanabilecek olumsuzlukları daha aza indirme ve eğitimi daha genele yayabilme adına, taşıma yolu ile eğitime erişim pratiğine geçilmiştir.

1996' da Altunsaray tarafından yapılan "Taşımali İlköğretim Uygulamasının Değerlendirilmesi – Balıkesir örneği" adlı araştırma ile başlayıp günümüze kadar uzanan süreçte yapılan araştırmalarda farklı konu ve alanlarda sorunlar incelenerek çözüm yolları aranmıştır. Ancak şartların ve yönetmeliklerin içinde bulunduğumuz yıllar ve teknolojinin ilerlemesine bağlı olarak değişmesi, yeni sorun ve çözüm önerilerini de beraberinde getirmektedir. Bu araştırmanın da Kastamonu ili özelinden hareketle Türkiye genelinde, taşıma yoluyla eğitime erişim uygulamasında karşılaşılan sorunların tespit edilmesine ve çözümlenmesine katkı sunacağı umulmaktadır. Bu çalışma, taşımali eğitimde sorumlu kabul edilen okul idarecileri ile öğretmenlerinin hangi konularda sıkıntı yaşadıklarının belirlenmesi, yaşanan sıkıntıların alt başlıklar nazarında farklılık gösterip göstermediğinin tespit edilmesi ve bu sorunlara çözümler sunması anlamında önemli bir araştırmadır. Bu araştırma neticesinde ulaşılan sonuçlar çerçevesinde geliştirilen öneri ve uygulamalar, ilgili kuruluş ve kişilere model olabilecek ve taşımali eğitim pratiğinin geliştirilmesine katkı sağlayacaktır.

1.4 Sayıtlar

1.Nicel metotlar neticesinde ölçek ile alınan veriler, katılımcıların araştırmaya dair hakiki his ve düşüncelerini betimleyici özelliktedir.

2.Öğretmen ve idarecilerin, araştırma problemine ait yaşanan sorunlara yönelik görüş bildirebilmesi için 2021-2022 eğitim yılında, taşınılan okulda görev yapması yeterlidir.

3 Bu araştırma, araştırmada kullanılan ölçek ile sınırlı olup, araştırma kapsamında toplanan verilerin bu ölçek ile sağlanacağı varsayılmıştır.

1.5 Sınırlılıklar

1.Araştırma, 2021-2022 eğitim yılında Kastamonu ili ve ilçelerinde taşıma merkezi olarak belirlenen temel eğitim okullarında (ilkokul-ortaokul) görevli idareci ve öğretmenlerden toplanan veriler ile sınırlı tutulmuştur.

2.Araştırma, taşıma yolu ile eğitimde, taşınılan okullarda görevli idareciler ile öğretmenlerin yaşadıkları sorunlarla sınırlıdır.

3.Araştırma kapsamında toplanan tüm veriler kullanılan ölçek ile sınırlı tutulmuştur.

1.6 Tanımlar

Öğrenci taşıma uygulaması: Taşıma yoluyla erişimden fayda sağlayacakların, taşıma merkezi olarak belirlenen kurumlara gününbirliğine taşınarak eğitim-öğretimi sürdürmelerini sağlamak amacıyla yapılan faaliyeti ifade eder (Milli Eğitim Bakanlığı [MEB], 2014).

Öğrencisi taşınan okul: Öğrencisi taşınmalı eğitim erişimine alınan resmî ve bakanlığa tâbi temel, ortaöğretim okulları ile özel eğitim verilen okulları ifade eder (MEB, 2014).

Öğrencisi taşınan yerleşim yeri: Öğrenci taşınmalı erişim uygulamasına dahi edilen büyükşehir pozisyonundaki il alanlarındaki beldeleri, köyleri ve köyden daha küçük yerler ile belediye tarafından toplu taşıma sunulmayan yerleşimleri ifade eder. Büyükşehir pozisyonunda olmayan illerde ise beldeleri, köyleri ve köyden daha

küçük yerler ile daha öncesinde köy durumunda olup belediyenin hudutlarına dâhil edilen, toplu taşıma sunulmayan yerleşimleri ifade eder (MEB, 2014).

Taşıma hizmetinden fayda sağlayacaklar: Taşıma merkezi olarak belirlenen okullardan eğitim talep eden, taşıma uygulamasında öğrencileri taşınan yerleşimlerde geçici veya sürekli kalan öğrencileri ifade eder. Bununla birlikte özel eğitim gereksinimi bulunan öğrencilerden okul müdürlüklerince eşlik edilmesine hüküm verilen ciddi anlamda engeli bulunan bireyin velisi veya yazılı beyan ile yetkili kıldığı şahısları ifade eder (MEB, 2014).

Taşıma merkezi: Taşımalı eğitime erişim uygulamasına alınan öğrencilere eğitim sunulan Bakanlığa tâbi resmî okulları ifade eder (MEB, 2014).

Taşımalı öğrenci modülü: Öğrenci taşımacılığında yemek ve taşıma faaliyetlerinden fayda sağlayan öğrencilere yönelik yapılan tüm işlemlerin elektronik bir ortam aktarılarak yürütüldüğü ve bilgilerin muhafaza edildiği yapıyı ifade eder (MEB, 2014).

2. KURAMSAL ÇERÇEVE

Bu bölümde fırsat eşitliği bağlamında eğitim ve erişim kavramları açıklanarak hem kanunlarımız hem de evrensel kurallar çerçevesinde incelenmiştir. Bununla birlikte eğitim sistemimizin gelişimi ve temel eğitimin önemi üzerinde durulmuştur. Ayrıca taşınabilir eğitim pratiğinin olumlu ve olumsuz yönleri açıklanarak bu kapsamda yapılan ulusal ve ulus ötesi araştırmalar incelenecektir.

2.1 Eğitim Kavramı

Eğitim, insanlığın varoluşundan bu yana hayatın içinde ve günümüze kadar da en çok tanımlı yapılan kavramlardan biri olmuştur. Aslında eğitimi tanımlamak adına yapılan her bir ifade, sadece eğitime bir sınır çizmekle kalmamış, onun dar bir alana sıkışmasına da neden olmuştur. Bu sebeple ortaya konulan her bir eğitim tanımı bir önce yapılan tanımlardaki eksik görülen bölümleri tamamlamaktadır. Bu durum eğitimin, tanımlarla alanı sınırlandırılmayacak kadar sürekli değişim içinde olan bir kavram olduğunu göstermektedir.

Eğitim; şekillendirmek, bir düzen planlamak, kişiyi insani vasıflarla donatarak insanca yaşamının gerekliliklerini öğretmek anlamına gelmekle beraber var olan durumdan başka bir duruma değiştirme anlamını taşımaktadır (Özkan, 2016). Bu bağlamda eğitim kişinin toplum tarafından istenen bir biçimde birey olabilmesi adına gösterdiği emek gösterilen zahmet anlamına da gelmektedir. Dolayısıyla eğitim insanı toplumsallaştırmakla beraber istenen bir insan olma yolunda gösterilen çabayı da kapsamaktadır (Aslan ve Cansever, 2012). Eğitim, üzerinde yaşadığımız bu yeryüzünde aklın varlığı ile başlamış ve akıl sahibi tüm varlıkların yeryüzünden yok olması ile sona erecek bir intibak sürecidir (Yücel, 2007).

Eğitim, insanlığın mevcudiyeti ile başlayan ve günümüzde de gelişmişlik düzeyine bakılmaksızın her toplumu ilgilendiren ve süregelen bir kavramdır (Varış, 1998). İnsanoğlunun yaşam sürdüğü tüm alanlarda eğitimden söz etmek mümkündür ve toplumsal değerlerin kişilere kazandırılması sürecinde önemli bir olgudur (Gül, 2004). Recepoğlu'na (2006) göre eğitim, yaşayan tüm toplumların tarihlerini

kıymetlendirmesinde, günümüzde ve gelecekteki tüm alanlardaki planlamalarda zaruri bir unsurdur. İnsana sunulan eğitimin kalitesi sadece kişileri değil aynı zamanda toplumları da etkilemektedir. Eğitim bir anlamda bireyi her türlü kabiliyetlerle donatmak suretiyle toplumu şekillendirme ve değişen tüm süreçlere uyumla hale getirme eylemidir.

Ülkeler, kendi varlığını sürdürebilmesi ve vatandaşlarına her geçen zaman içerisinde daha müreffeh bir yaşam standardı sunabilmesi adına eğitime büyük yatırımlar yaparlar. Devletler vatandaşlarına yeterli eğitim sunmak suretiyle hem bireyleri ülke hedefleri doğrultusunda yetiştirmiş hem de çağın gereklilikleri doğrultusunda yenilemiş ve geliştirmiş olurlar.

Eğitim, hayata dair her şeyi içine alan, çok cepheli girişim ve sonu olmayan bir değişim sürecidir (Dinçer, 2003). Eğitim devamlı değişimi ve yenilenmeyi gerektirir. Eğitim sunulan kişi, belli hedefler ışığında daima değişimin bir parçasıdır. Şayet verilen eğitim kişide bir değişime sebep olmamışsa orada eğitimden söz etmek mümkün değildir (Başaran, 1994). İnsanın yaşadığı toplumda gelişebilmesi ve daima yenilenebilmesi için eğitime ihtiyaç vardır. Bu sebeple toplumlar, eğitimi en köklü değişim faaliyeti olarak değerlendirmekte olup, istikbale yönelik beklentilerin gerçekleşmesi ve yaşam standartlarının yükseltilebilmesi için de ön koşul olarak görmektedir (Aydın, 1996).

Hızla gelişen, aynı zamanda durmadan değişen teknolojinin ışığında, bireylerin ve toplumların değişim sürecinde yalnız kalmaması için eğitime büyük gereksinimleri vardır. Günümüzde gelişen toplumlar sürekli değişim içindedir. Eğitim bir anlamda gelişim ve değişim sürecinin lokomotifleri olarak görülebilir.

2.2 Erişim Kavramı

Erişim belli iki yer arasında gidip gelebilme, ulaşım, muvasala anlamına gelmektedir. (Türkçe Sözlük, 1988). Bu tanımın ışığında eğitime erişime ise bir toplumun parçası olan, farklı nitelikleri ve gereksinimleri olan bireylerin, sunulan tüm eğitim olanaklarından ötekileştirilmeden, eşdeğer şekilde yararlanabilmesidir (Çelik, Yurdakul, Bozgeyikli ve Gümüş, 2017). Eğitime erişim, okula gitme zorunluluğu

olan çocukların, kendilerine hak olarak sunulan eğitimin tüm imkânlarından istifade edebilmeleri için eğitime dâhil edilmelerini ifade etmektedir (Eğitim Reformu Girişimi [ERG] 2017). Erişimde fırsatların eşit olması, bireylerin denk eğitim kaynakları ile buluşmasına ya da eğitime dair kazanımların eşitlenmesi ile mümkündür (Luncy, 2000).

Eğitime erişim, ülkelerin eğitime bakışını, eğitime dâhil edilen öğrencileri ve eğitim sistemlerinin durumuna ortaya koyan en önemli ipuçlarından biridir. Eğitime erişim ve katılıma yönelik ortaya konulan istatistikler, eğitim politikalarına yön vermede, eğitim imtiyazının bireylere adaletli bir şekilde sunulmasında ve akabinde eğitimden eşit şekilde bireylerin faydalanmasına yönelik önlemlerin alınarak gerekli tutumların geliştirilmesinde ciddi bir kaynaktır (Çelik ve diğerleri, 2017). Bir anlamda eğitime erişim göstergeleri, toplumun eğitim seviyesini bize sunmakla beraber eğitimden kişilerin hangi düzeyde faydalandığını da göstermektedir (Tombul, 2007).

Devletler vatandaşlarının arsındaki gelir yönünden doğan eşitsizliği önlemek, toplumsal sınıf içerisindeki kaynaşmayı temin etmek ve ekonomideki gelişmeyi sağlayarak zenginlik seviyesi ileri bir toplum teşkil etme hedefiyle her fırsatta eğitimi ülke çapına yayma ve erişilebilir bir duruma getirme çabasındadır (Doğan ve Sarı, 2014). Bu anlamda ülkelerin eğitim adına yaptığı tüm harcamalar, bireylerin eğitime ulaşma değerini ve eğitim kalitesini önemli seviyede etkilemektedir. Böylece eğitimi genele yayma çabaları başarıya ulaşmakta ve bireylerin eğitime erişimleri daha kolaylaşmaktadır (Yıldırım, 2014). Bununla birlikte eğitime erişimin yanında niteliğin artırılarak bölge ve okul bazında başarı seviyelerindeki ayrımların azaltılması da eğitim hakkı, fırsat eşitliği ve erişim anlamında önemlidir (Wiseman, 2010).

Ülkelerin tüm çabalarına rağmen eğitime erişimi engelleyen birçok etken vardır. Bunların başında, eğitim fırsatlarından herkesin eşit seviyede yararlanamaması ve toplumdaki soysa ekonomik durum farklılığı gelmektedir (Aygül, 2018). Eğitim bağlamındaki eşitsizliklerin toplumsal alanda farklı eşitsizlikler meydana getirdiği aşikârdır. Ancak yapısal anlamda oluşan eşitsizliklerin de eğitime erişimi önlediği bilinmektedir. Bu bağlamda ailenin eğitim kültürü ve kazancı ile yaşam sürdüğü

bölge öğrencinin alacağı eğitim zamanını, kalitesini ve sonucunda istihdam alan ve koşullarına etki etmektedir (McPake ve Bhatti, 1999). Okul bölgelerine yakın ve maddi durumu iyi olan ailede büyüyen çocuklar, bu anlamda yetersiz olan çocuklara nazaran daha fazla eğitimden yararlanmakla beraber kaliteli bir eğitim almaktadırlar (Gürel ve Kartal 2015). Araştırmalar ve izleme raporlarına göre öğrencilerin sıhhat durumlarının yanında bedeni ve zihni engellilikleri, cinsiyet farklılıkları ile içinde bulundukları sosyoekonomik durumları gibi çok fazla etken, eğitime erişimi etkilemektedir (Büyükhan, 2019).

Kamunun tüm eğitime erişim çabalarına rağmen maddi ve imkân durumu elverişsiz olan ailelerin çocukları, genelde zorunlu eğitime devam etmekte olup bunun için de gerekli ortamların sağlanmasını beklemektedirler. Özellikle kırsal alanlarda hayatlarını sürdüren ve zor yaşam koşullarında, maddi imkânsızlık dâhilinde eğitime devam etmek isteyen bireylere yönelik erişim çabalarının önemli bir bölümü, öğrencilerin okullara ulaştırılması bağlamında değerlendirilmektedir. Bu durum bir anlamda eğitimde yatılı bölge okullarını ve taşımali erişimi zorunlu kılmaktadır.

2.3 Eğitim Hakkı

Eğitim hakkı, bireylerin hayatını devam ettirdiği toplumda dil, inanç, soy, cinsiyet, toplumsal pozisyon, özürlülük hali ve politik görüş gibi ayrımcılık kıstaslarına tabi tutulmadan ve karşılığında bedel ödemeksizin, toplumdaki tüm kesimlerin temel eğitimden faydalanması anlamına gelmektedir (Ataman, 2008). Birçok ülke tarafından da hem hazırlamış oldukları kanunlar gereği iç hukuklarında hem de milletlerarası birçok belgede, birey açısından eğitim hakkı güvence altına alınmak suretiyle temel olarak insani haklardan biri haline gelmiştir (Büyükhan, 2019).

Anayasamızda da eğitim hakkı güvence altına alınarak, insanların eğitim ve öğrenin haklarından mahrum bırakılamayacağı teminatı verilmiştir. Devleti yönetenler anayasadan doğan bu hakkı tüm vatandaşlarına tanımak ve herkesin bu haktan eşit olarak istifade etmesini sağlamak zorundadırlar. Eğitim hakkının insani bir hak olarak tanınması, devletler bazında vatandaşlarına sunulması gerekli bir yükümlülük

olarak kabul görmesi ve bu hakkın milletlerarası belgelerle teminat altına alınması kuşkusuz çok uzun süren süreçler sonunda mümkün hale gelmiştir (Çallı, 2009). Eğitim hakkı, uluslararası alanda ilk defa 1948 tarihinde kurulan “Birleşmiş Milletler Genel Kurulu”nda tanınarak onaylanan “İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi” ile milletlerarası düzeyde insan hakkı olarak nitelik kazanmıştır. Eğitim hakkı aynı zamanda diğer sunulan haklara ulaşma açısından değerlendirildiğinde, haklara erişim aracı olarak da görülmektedir (Kaplan, 2015).

Eğitim hakkı, imza altına alınmış olan birçok milletlerarası belgelerde insan haklarının ön şartı olarak görülmektedir. İnsanoğlunun sahip olduğu ve devletler tarafından da kabul edilen tüm hakları idrak edebilmesi, karşılaştığı hak ihlallerine karşı hakkını arayabilmesi ancak hangi haklarla donatılmış ve bunları nasıl kullanabileceğini bilmesi ve kavraması ile mümkündür. Bunun da yolu kamunun tüm vatandaşlarına yeterli eğitimi vermesinden geçmektedir. Eğitim hakkından kasıt, devletin tüm vatandaşlarına, ayırt etmeden ücretsiz ve kaliteli bir eğitim olanağı sunmasıdır. Devletlerin vatandaşlarına sağlayacağı eğitim, her türlü ayrımcılıktan uzak ve denk bir şekilde olması gerekmektedir. Eğitim aynı zamanda insani bir hak olması hasebiyle de asla maddi olanaklar doğrultusunda kişilerin yararlandığı bir imtiyaz durumuna sokulmaması gerekmektedir (Özsoy, 2004).

Eğitim hakkı hem ulusal hukukumuzda hem de milletlerarası sözleşmelerde yer alan önemli bir insani haktır. Eğitim hakkının bireyler tarafından kullanılması ancak kamunun sağlayacağı imkânlar ölçüsünde olacaktır. Bundan dolayıdır ki ülkeler, her vatandaşının dezavantajlı durumlarını düşünmek suretiyle bu hakkı kişilere ulaştırmakla mükelleftir. Günümüz koşullarında gelişmişlik düzeylerini üst seviyelere taşımak isteyen ülkeler, eğitime büyük derecede önem vererek yatırım yapmaktadır. Yapılan yatırımlardan da tüm bireylerinin eşit şekilde yararlanmalarını sağlamak gibi bir zorunluluğu vardır. Ancak bu şekilde devletler, yapılacak kamu hizmetleri ile eğitim hakkı kapsamında hem iç hukuk hem de milletlerarası sözleşmeler adına üzerine düşen sorumluluklarını yerine getirmiş olabilirler.

2.4 Fırsat ve İmkân Eşitliği

Kavram olarak bakıldığında eğitim alanında fırsat eşitliği; toplum içerisinde yaşayan tüm fertlere, kabiliyetlerini geliştirme hususunda kamunun vermek zorunda olduğu eğitim faaliyetlerini eşit oranda sunması anlamına gelmektedir. Birçok ülkede insanlara, milletlerarası anlaşmalar ve iç hukukla eğitim kapsamlı fırsat eşitliği olanakları sunulsa da bu imkânın toplumun tüm bireylerine denk bir biçimde uygulanmadığı aşikârdır. Hukuk yönünden herhangi bir engel görünmemesine rağmen özellikle maddi olanakları yetersiz olan birçok insan eğitimden tam anlamıyla eşit bir oranda faydalanamamaktadır. Bundan dolayıdır ki bir yerde eğitimde fırsat denkliğinden bahsedebilmemiz için insanların bu hakka hukuki olarak sahip olmaları ile beraber bu imtiyazı eşit ölçüde kullanabilmeleri de gerekmektedir (Kandemir ve Kaya, 2010). Hukuksal olarak bir engel olmamasına rağmen insanların olanak ve fırsatlarının denk olmaması, eğitimden eşit oranda faydalanmayı da engellemektedir. Bu sebeple imkân eşitliği, hem hukuki süreçlerde hem de eğitim uygulamalarında yeterince sağlanmış olamamaktadır (Hesapçıoğlu ve Dündar, 2011). Tan'da (2019) araştırmasında, imkânların sağlanmasının yanında bu hakların kullanılabilme olanaklarının da aynı ölçüde insanlara sunulması gerektiğini belirtmiştir.

Tezcan (1999) çalışmasında, eğitimde olanak ve fırsat eşitliğini, eğitim gereçlerine erişme ve bu kaynaklardan eşit şekilde faydalanma olarak görmektedir. Bunun yanında bu olanaklardan da bireylerin gizli beceri ve istidatlarını ortaya çıkarmak ve geliştirmek adına, eşit şekilde yarar sağlamanın gerekliliğini vurgulamaktadır. Erdoğan (2010) ise eğitimde imkân eşitliğini sadece sosyal ve ekonomik bir olgu boyutunda incelenmemesi gerektiğini belirterek kavramın toplumdaki özel bireyleri de dikkate alacak bir biçimde yorumlanması gerektiğini söylemektedir. Eğitimin toplumdaki tüm bireylere hitap ettiğini ancak herkesin aynı özellikleri taşımadığını vurgulayarak herkesi bir olarak gören eğitim kurgusunun, insan gerçeğini gerektiği gibi yansıtmadığını düşünerek özel yetenekli çocuklar adına da okulların açılması gerektiğini ifade etmektedir.

Eğitim alanında fırsat eşitliğinin esası, eğitim seviyesi düşük olan dar gelirli bir ailede yetişen çocuğun da iyi koşullarda eğitim alma fırsatlarını hazırlamaktır (Aslankurt, 2013). Günümüz toplumlarında eğitimin herkese açık hale getirilmesiyle

beraber, toplumsal hareketliliği sınırlı olan dar gelirli bireylere de kabiliyetleri doğrultusunda içtimai durumlarını iyileştirilme fırsatı sunulmuş olacaktır (Suğur, 2008). Bireylerin toplumsal mevki ve rol edinmelerinde maruz kaldıkları ekonomik ve toplumsal muafiyetleri ortadan kaldırmak eğitimde imkân ve fırsat eşitliği esasının en önemli ilkelerinden biridir. Bu ilke sayesinde bireyler mensubu bulundukları iktisadi ve sosyal durumlarına bakılmadan, kendi beceri ve isteklerine göre toplumda mevki sahibi olabilecekler ve arzularını gerçekleştirme fırsatı yakalayabileceklerdir (Ergün, 1997).

Gelişmişlik seviyesi yüksek, az nüfuslu ve coğrafi şartları olumsuz olmayan ülkeler vatandaşlarına eğitim imkânlarını eşit şekilde sunabilirler. Ancak nüfus yönünden kalabalık, kırsal alanları fazla ve toplumdaki gelir dağılımları çeşitlilik arz eden ülkelerde, eğitimde fırsat eşitliğinin sağlanması çok zor olabilir. Ülkemizde de bu anlamda özellikle kırsal kesimin fazla olması, gelir dağılımları ve nüfus yoğunluğu, eğitimde fırsat eşitliği olgusunu önemli derecede olumsuz olarak etkilemektedir. Eğitimde fırsat eşitliğinin her kesime eşit ve kaliteli bir şekilde sunulması amacıyla ülkemizde zaman içerisinde öğrencisi az olan okullar birleştirilmek suretiyle ya yatılı ya da taşınmalı okullara çevrilmiştir. Böylece daha fazla öğrencinin daha fazla öğretmen ve eğitim materyalinden faydalanması sağlanarak, fırsat eşitliği ortamları oluşturulmaya çalışılmış ve başarılı olunmuştur.

2.5 Eğitim Sisteminin Yapısı

Ülkeler hüküm sürdüğü topraklarda toplumsal yaşam ve düzenin oluşmasını eğitim vasıtasıyla düzenlemeyi hedeflemek suretiyle okul sistemlerinin teşekkülünü hazırladılar. Bu durumdan ötürü toplumun eğitime olan ihtiyaçları boyutunda oluşturulan tutumlar, rol ve ilişkiler eğitimin sistemleşmesini sağladı (Arslan ve Altınışik, 2021). Eğitim düzenlemeleri neticesinden oluşan sistemlerden beklenti, aynı topraklarda yaşayan ve hayat süren bireyleri her türlü gelişmeler karşısında uyumlu hale getirmek ve kalkınmaya yön verecek şekilde yetişmelerini sağlamaktır. Eğitim tarihimize dönüp baktığımızda eğitim sistemimiz Selçuklu Devleti'nden başlayarak günümüze ulaşınca kadar birçok gelişim evrelerinden geçmek suretiyle bugünkü var olan şeklini almıştır (Güven, 2018).

Eğitim kurumları ve sistemleri açısından bakıldığında belgeler ışığında eğitimin sistemleştirilmesi ve eğitim kurumlarının oluşturulması Selçuklular zamanında görülmeye başlanmış olup çok çeşitli alanlarda bireylere eğitim sunulmuştur. Özellikle eğitim kurumlarında fen, tıp, astronomi, cebir gibi ilmi bilgilerin yanında din eğitimi de verilmiştir. Bunun yanında mesleki anlamda insan yetiştirebilmek ve kalkınmaya katkı sağlamaya yönelik üretim çalışmaları yapılması maksadıyla Ahilik teşkilatı oluşturulmuş ve bir anlamda mesleki teknik eğitim kapısı aralanmıştır (Özsoy, 1987).

Osmanlı Devleti'ndeki eğitim sisteminde ise medreseler önemli bir yer tutmakla beraber günümüzün ilköğretimi durumunda olan ve çocuklar için açılmış okul anlamı taşıyan Sıbyan mektepleri de bulunmaktaydı. Bunu yanında devletin ihtiyacı olan yönetici ve memurlarını yetiştirmek maksadı ile kurulmuş, günümüzün kamu yönetimi okullarının karşılığı Enderun Mektepleri ile de eğitim öğretim faaliyetleri devam etmekteydi. Özellikle medreseler ve sıbyan mektepleri, vakıflara bağlı olarak hizmet vermekte ve dini kurumlar tarafından da denetimleri yapılmaktaydı. Enderun mektebi ise dini denetimin dışında tamamen sarayın gözetiminde eğitimine devam etmekteydi (Paksoy, 2017).

18. yüzyılda sanayileşme ile toplumlarda meydana gelen sosyal, politik, kültürel ve ekonomik anlamdaki büyük değişimler, eğitimi de son derece etkilemiş ve yenileşme çabalarına gidilmiştir. Osmanlı Devleti'nde çağın ihtiyaçlarının dışında kalan eğitim kurumlarının ıslahı çalışmaları neticesinde eğitim ikili bir sisteme dönüşmüştür. Bunun neticesinde de eğitim kurumları din eğitimi ve pozitif ilimler veren kurumlar olarak ikiye ayrılmıştır (Güven, 2018). 18. yüzyıl yenileşme ve değişim süreçleri kapsamında 1824 yılında yayınlanan “Talim-i Sıbyan” fermanı ile II. Mahmut, ilköğretimi Osmanlı Devleti'nde yaşayan insanlara zorunlu hale getirdi. Ancak yedi yaşına girmiş olan her çocuğun sıbyan okullarına devam etme zorunluluğunu ortaya koyan Abdülmecit bu alanda daha ciddi çalışmalar sürdürmüştür. Çıkardığı “Hattı Hümayun” talimatı ile ilköğretimi daha sistemli hale getirerek öğretim süresini 4 yıl olarak belirlemiş ve okulda öğrencilerin ne kadar süre ile gerekli bilgileri öğrenmesi gerektiğine dair uygulamaları devreye sokmuştur (Akyol, 1991).

1869 yılında kabul edilen ve bir takım değişiklikler yapılmak suretiyle ikinci meşrutiyete kadar da yürürlükte kalan “Maarif-i Umumiye Nizamnamesi” ile rüştiyelerden sonra öğrenim görülecek “İdadi Mektebi” adında ortaöğretim kurumlarının kurulması kararlaştırıldı. Böylece taşra örgüt yapılanmasında ilk eğitim kurumunun teşkili de yapılmış oldu. Bu yasanın 3. maddesi ile kapsamında tüm köy ve mahallelere, devletin denetiminde olacak ve eğitimi dört yıl sürecek sıbyan mektepleri kurulması sağlandı. İlköğretimin ilk devresi sayılacak bu okullarda, zorunlu öğrenim dönemi kızlar için 6-10 ve erkeler için 7-11 yaş olacak şekilde belirlenerek uygulamaya konmuştur (Cicioğlu, 1985).

1913 yılında kabul edilen ve ilköğretim geçici kanunu olarak bilinen “Tedrisat-ı İptidaiye Kanun-ı Muvakkati” 1961 yılına kadar yürürlükte kalmak suretiyle yeni düzenlemelere gidilmiştir. Bu kapsamda ilköğretim müddeti altı yıl olarak kabul edilmiş ve tüm vatandaşlara gerekli olan bilgi ve zihinsel beceriler kazandırmak hedef alınmıştır. Ayrıca bu yasa ile ilköğretim kapsamında eğitim veren iptidai ile ortaöğretim okulları da birleştirilerek eğitim öğretim mecburi kılınmıştır. Eğitim sorunlarının eğitimciler tarafından tartışılarak karara bağlandığı ve ülke eğitim politikalarının belirlenerek şekillendiği “Heyet-i İlmiye” toplantılarının ikincisinde, ilkokulların 5 yıla indirilmesi kararı alınmıştır. Bu toplantılar, 1920 yılında başlayarak 1926 yılına kadar toplamda üç defa yapılmış ve eğitim politikalarını belirleyen önemli kararlar alınmıştır (Akyol, 1991). Ülkeler tarihinde mecburi eğitim kavramının ön plana çıkması, okul sistemlerinin yasal düzenlemelere bağlanması 18. yüzyıl reform hareketleri neticesinde ulusal devletlerin teşekkülü ile olmuştur. Şuan ki eğitim sistemimizin ilkeleri, örgütlenmeleri ile yönetim şekillendirmeleri gibi esasların temelleri, Osmanlı Devleti ile atılmış ve Cumhuriyet Dönemi ile birlikte sürekli gelişmek suretiyle devam etmiştir (Şişman, 2005).

Cumhuriyet Dönemi ile beraber ülkede toplumsal ve ekonomik birçok alanda köklü değişiklikler ve gelişmeler olmuştur. Hızlı bir değişim ve kalkınma süreci içerisinde girilen bu dönemde eğitim sistemimizde radikal gelişmelere sahne olmuştur (Akyol, 199). Kurtuluş Savaşı ile beraber cumhuriyetin ilanı ile yeni bir devletin temelleri atılmış, toplumsal kurum ve yapılarda esaslı değişimlere gidilmiştir. Toplumlari şekillendiren, istikbale hazırlayan ve devrimlerinin ana parçası olan eğitim

kurumlarımızda bu değişmelerden fazlasıyla etkilenmiştir. Devrimlerle beraber eğitim sistemimizde, öğretimler birleştirilmek suretiyle örgütlenme aşamalarına gidilmiş, eğitimin niteliği arttırılarak daha geniş alanlara yayma politikalarıyla kalkınmanın bir lokomotifine haline getirilmiştir (Başaran, 1974).

Ülkemizin bağımsızlık mücadelesi ve sonrasında özellikle ilköğretim alanında çok ciddi çalışmalar yapılmış ve en önemli sorun olan eğitimde birlik veya teklik anlamına gelen eğitim ve öğretim kurumlarının birleştirilmesi üzerinde durulmuştur. Bunun neticesinde farklı eğitim vermenin ve insan yetiştirmenin önüne geçilmek istenmiş ve modern dünya görüşü ve değerlere sahip özgür düşünceli insanlar yetiştirme adına 1930 yılında “Tevhid-i Tedrisat Kanunu” kabul edilmiştir. Bu kanun ile beraber tüm eğitim kurumları “Milli Eğitim Bakanlığı” bünyesinde toplanarak eğitim program ve denetimleri bakanlık eliyle yapılmıştır (Gözütok, 2005).

Cumhuriyet ile beraber eğitim sistemimizde yeni programlara uygun okulların açılması suretiyle yapısal değişiklikler öngörülerek 1928 yılında “Türk Alfabesi” kabul edilmiştir. 1924’ten itibaren yapılmış olan birçok yenilik ile bugünkü halini alan eğitim yapımızda, okul ve kurum örgütlenme sistemlerinde yıllar boyunca kullandığımız beş yıl ilkokul, üç yıl ortaokul, üç yıl lise (5+3+3) modelinin temelleri atılmıştır. Atatürk’ün önderlik yaptığı yurt bazında okuma- yazma işbirliği çalışmaları yapılarak 1939 yılında köy enstitüleri kurulmaya başlanmıştır (Güven, 2018).

Eğitim sistemimizin örgüt yapısında büyük öneme haiz “Milli Eğitim Şura Toplantıları” ilk kez 1939 yılında toplanmış ve günümüze kadar 19 toplantı yapılmıştır. En son toplantısı 2014 yılında yapılarak bitirilen Milli Eğitim Şura toplantıları, eğitim sistemimize istikamet veren görüş, tartışma ve önerilerin ele alındığı danışma birimidir. Şura kararları, sadece tavsiye niteliği taşımakla birlikte Bakanlık açısından bir bağlayıcılığı bulunmamaktaydı. Bunu karşılık bu toplantılarda eğitim sistemimize ışık tutan ve fikri temeller oluşturan kararlar alınarak eğitim sistemimize yön vermiştir (Deniz, 2001). Uzun bir sessizliğin ardından “20. Milli Eğitim Şurası” 1-3 Aralık 2021 tarih aralığında toplanarak eğitim sistemimizin önemli bir parçası olduğunu göstermiştir.

1961 yılında “222 Sayılı İlköğretim ve Eğitim Kanunu”nun çıkarılması ilköğretimi ilgilendiren yeni düzenlemeler yapılmasına imkân sağlamıştır. Bu kanun ile kadın erkek ayrılmaksızın herkesin temel eğitimden mecburi bir şekilde parasız olarak yararlanması gerekliliği vurgulanmıştır. Devlet kademesindeki tüm okulların ücretsiz olduğu da bu kanun ile kayıt altına alınmıştır. 2012 yılında yapılan düzenleme ile mecburi haller dışında ilköğretim kurumları, ilk ve ortaokul kademeleri olarak müstakil okullar şekli ile kurulması esas kılınmıştır (Erçelebi, 2000).

1973 yılında “1739 sayılı Milli Eğitim Temel Kanunu” çıkarılmış olup bu kanunla sistemimiz bütüncül bir şekilde değerlendirilmiştir. Bu kanun ile beraber eğitim sistemimiz iki temel başlık altında derlenerek örgün eğitim ve yaygın eğitim şeklinde adlandırılmıştır. Örgün eğitim bünyesinde okul öncesi okullar, ilk ve ortaokullar ile yükseköğretim okulları yer almaktadır. Örgün eğitimin kapsamadığı tüm eğitim faaliyetleri ise yaygın eğitim alanı içerisinde bulunmaktadır. 1974 yılı içinde toplanan ve 9’ncusu düzenlenen “Milli Eğitim Şurası”nda temel eğitim okullarının, beş yıl süren ilk kademe ile üç yıl olan ikinci kademedan oluştuğu ve ilk kademe sonunda ilkokul, ikinci kademe bitiminde ortaokul diploması verileceği kararları alınmıştır (Arslan ve Altınışik, 2021). Akabinde 1988 yılındaki Şura toplantısında, belli program dâhilinde ve sistemli bir şekilde 8 yıllık aralıksız ilköğretim uygulaması ile sekiz yıllık zorunlu öğretim kararları alınmış olup yaygınlaştırma faaliyetlerine hız verilmiştir. 1997 yılında toplanan Şura’nın tavsiyeli kararı ile eğitim sistemimizde 8 yıllık kesintisiz ilköğretim ve devamında 3 yıllık lise eğitimi olan 8+3 modeline geçilmiştir (Yolcu, 2014).

1960 yılında kurulan Devlet Planlama Teşkilatı çalışmalarıyla eğitime ve sistemine yönelik planlı uygulamalara geçilmiş ancak belirlenen hedeflerin uzağında kalan çalışmalar yapılmıştır. Bu sistemli ve planlı dönemin eğitim açısından başarı sağlamadığı görülse de asla yılmadan bu doğrultuda çalışmalar sürdürülmüştür. Cumhuriyetle beraber eğitim, her daim kalkınmanın mihenk taşları arasında görülerek ülkemizin müreffeh devletler seviyesine ulaşması için yatırım yapılması gerekli bir alan olarak değerlendirilmiştir (Akyüz, 1997). “Milli Eğitim Bakanlığı” her geçen gün küresel gelişmelere ve yeniliklere bağlı olarak çeşitli proje ve etkinlikler ile yeniden yapılanma süreçleri yaşamıştır.. Bu yapılanmalar kapsamında

“6287 sayılı İlköğretim ve Eğitim Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” ile 8 yıl olan mecburi eğitim yılı 12 yıla çıkarılarak eğitim kademeleri 4 yıl süren ilkokul, 4 yıl süren ortaokul ve 4 yıl devam eden lise olarak düzenlenmiştir. Bu eğitim sistemine geçiş 2012 yılında eğitim öğretimin başlaması ile beraber uygulamaya konmuştur (Güven, 2018).

2011 yılı 14 Eylül tarihinde çıkarılan “Millî Eğitim Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname” ile bakanlığın en son örgütsel yapısı düzenlenmiştir. Bu sayede alınan hükümlerde eşgüdümü sağlayan, uzmanlık etkinliğini verimli yoğaltan, yetkiler ile sorumlulukları dengelenmiş olarak dağıtarak sisteme daha işlerlik kazandıran yeni bir oluşuma gidilmiştir (Arslan ve Altınışik, 2021). “Millî Eğitim Bakanlığı” merkez kuruluş yapısının “652 sayılı Kanun Hükmünde Kararname” ile birlikte dikine olarak oluşan sistemden yatay bir sisteme dönüştüğünü görebiliriz. Son olarak 16 Nisan 2017 tarihinde yeni bir sisteme geçiş amacı ile anayasa referandumu yapılmasının ardından anayasa değişikliği kabul edilmiş ve “Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemine” geçiş resmen halk tarafından onaylanmıştır. Anayasa değişikliğinin akabinde 24 Haziran 2018 tarihinde gerçekleştirilen seçimler ile yeni sistem fiilen uygulanmaya konularak hayata geçirilmiştir (Turan, 2018). Bununla birlikte 10 Temmuz 2018 tarihinde yayınlanan “Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı 1 numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi” ile “Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi”nin kuruluş yapısı oluşturulmuştur. Bu yapının içinde bulunan ve strateji üreterek ülke politikalarına yön verecek olan dokuz adet politika kurulu oluşturulmuştur. Bu politika kurullarından biri olan “Eğitim ve Öğretim Politikaları Kurulu”na; eğitim sistemimizde bulunan tüm öğretim kademelerini ilgilendiren ihtiyaç analizleri gerçekleştirme, stratejiler üreterek hedefler tayin etme, politika önermelerinde bulunma, eğitim ve öğretim yürütmelerini takip etme ve değerlendirme gibi çok geniş bir boyutta önemli görevler yüklenmiştir (Turan, 2020).

Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi’nde bakanlığın daha önceden mevcut olan hizmet birimlerinin tamamının korunduğu görülmektedir. Temel eğitim ve ortaöğretim kademelerindeki öğrencileri kapsayan tüm taşınmalı erişim hizmetleri, bakanlık birimleri içerisinde “Destek Hizmetleri Genel Müdürlüğü” tarafından ilgili genel

müdürlüklerle işbirliği içerisinde koordine edilerek planlanmaktadır. Eğitim yapımızın niteliğine önemli derecede tesir eden ve destekleyici hizmet sunan bu birimin görevleri tüm sistemi etkileyecek mahiyettedir. Bu birimin görevleri arasında; onarım bakım hizmetleri, kiralama, temizlik, satın alma, arşiv hizmetleri, döner sermaye ve sosyal tesislere ilişkin iş ve işlemler bulunmaktadır. Kısacası bu birim, eğitime dair yapılan tüm işlerde ikmal vazifesi görmekte ve tüm uygulamaların geri bölgesinde tamamlayıcı unsur olarak yer almaktadır.

2.6 İlköğretim ve Önemi

“222 sayılı İlköğretim ve Eğitim Kanunu” uyarınca ilköğretim; kadın veya erkek ayrımı yapılamaksızın herkesin ulusal amaçları çerçevesinde zihni, ahlaki ve bedeni olarak yetişmesini sağlayan temel bir eğitim ve öğretim faaliyetidir. İlköğretim devlet tarafından açılan öğretim kurumlarında öğrenim çağındaki erkek ve kız çocuklara parasız olarak sunulan bir eğitimidir. Temel eğitim olarak adlandırılan zorunlu ilköğretim çağı 6 ile 14 yaş grubundaki çocukları kapsamaktadır. “Okul Öncesi Eğitim ve İlköğretim Kurumları Yönetmeliği” gereği ilkokul 1.sınıfa, kayıtların alındığı Eylül ayının son günü esas alınarak 69 ayını doldurmuş olan çocukların kaydı işlenmiş olur. Yine yönetmelik çerçevesinde velisinin yazılı talebi doğrultusunda 66, 67 ve 68 ayını dolduran çocuklarda ilkokulların birinci sınıflarına kayıt yaptırabilirler. 1739 sayılı “Temel Eğitim Kanunu” mucibince ilköğretimin en önemli amacı, ülkede yaşayan Türk çocuklarına iyi ve yararlı bir vatandaş olmanın gereği olan bilgi, beceri ve alışkanlıklar kazandırmak suretiyle milli bir ahlak çerçevesinde yetiştirmektir. Bununla beraber çocukları ilgi, istidat ve yetenekleri doğrultusunda yetiştirmek suretiyle üst öğrenime hazırlamak ve bu anlamda rehberlik çalışmaları yaparak eğitimlerine devam edebilecekleri okul ve programlar hakkında bilgiler vermek de ilköğretimin amaçları arsında yer almaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti’nin bütünlüğünü ve bağımsızlığını koruma ve Cumhuriyetimizi her türlü durumda muhafaza etme anlayışını Türk çocuklarına öğretmek ve kazandırmak ancak milli bir eğitimle gerçekleştirilebilir (Varış, 1987). Milli bir eğitim sistemi düşünüldüğünde, doğru insan ve vatandaş olmanın icap ettirdiği tüm değerlerin bireylere kazandırılması akla gelmektedir. Bu sebeple ilköğretim, insanı

özgür ve demokratik bir sistem dâhilinde şuurlu hale getirmek suretiyle bireyin karakterini geliştirir ve yaşamını renklendirir. İlköğretim, insana birey ve vatandaş olarak temel bilgiler kazandırır ve milli bir kimliğe bürünmesini sağlar (Recepoğlu, 2006). İlköğretim çocuklara yaşadığı toplumun milli değerlerini, duygularını ve hedeflerini öğreten en tesirli güçtür. İnsanlar arasında, millet olmanın başlıca koşulu olan ortak duygu birliğinin teşkil edilmesi, düzen ve yasalara saygı duyulması, vatan ve insan sevgisi kazandırılarak pekiştirilmesi ilköğretimin asli görevidir. İlköğretim, insanı hem kendine hem topluma hem de devlete hazırlayan her türlü temel becerilerin kazandırıldığı bir kaynaktır (Akyol, 1991).

Şüphesiz temel eğitim kademesi, hem resmi olarak ilk eğitimin başlaması hem de okulla tanışma anlamında insanların hayatındaki en önemli gelişmelerden biridir diyebiliriz. Bu eğitim sayesinde çocuklara, toplumla uyumlu yaşamaları ve hayatlarını daha kaliteli düzeyde devam ettirebilmeleri için gerekecek olan tüm beceri ve bilgiler kazandırılmaktadır (Okutan, 2003). Temel eğitimde amaç, milli birlik ve beraberlik için en önemli unsur olan milli kültür ile kendini keşfederek, kendini geliştirecek ve hayata hazırlayacak olan temel bilgilerin çocuğa aktarılmasıdır. Çocukların bütün istidatları ilköğretimde ortaya çıkmaya başlar ve öğretmenler tarafından keşfedilir. Çocuklarda karakter bu kademedede belirginleşerek hem akademik hem de mesleki eğitim verilmeye başlanır (Özyılmaz, 2020). Fidan ve Baykul'a (1991) göre çocukların yaşadığı toplumda aktif olarak hayatını sürdürebilmesi için gerekli donanımı temel eğitimde kazanmaktadır. İlköğretimle beraber çocuklar, toplumun birer ferdi olduğunu benimseyerek gerekli değerleri edinmek suretiyle müşterek bir amaç yakalamış olurlar. Başaran'a (1974) göre ise dünyadaki her devlette ilköğretim tüm eğitim sistemlerinin esası durumundadır. Bu sebeple ilköğretim ile ilgili her türlü düzenlemeleri yapmak suretiyle insanların temel eğitimden faydalanmalarının önünü açmak, ülkede yaşayan her bir ferde bu eğitimi mecburi kılmak devletlerin en mühim görevleri arasındadır.

Çocuklar için çok önemli olan okullardaki temel eğitim, devletler açısından da çok önem arz etmektedir. Çünkü ilköğretim yalnızca kişilerin yaşamlarına dokunmakla kalmamakta milletlerin gelişme, yükselme ve kalkınmalarında da büyük rol oynamaktadır (Özyılmaz, 2020). Günümüzde devletler var olan siyasi düzenini

korumak ve devam ettirebilmek adına eğitimden önemli ölçüde faydalanmaktadır. Varlığını sürdürmek isteyen toplumlar kurallarını, esas ve ilkelerini bireylere benimsetmesi ve oluşturduğu değer yargılarını vatandaşlarına içselleştirmesi sonucunda ayakta kalabilmektedir. Bundan dolayı da ülkeler ilk eğitim olan temel eğitime önem vermek suretiyle hem varlıklarını sürdürmekte hem de vatandaşlarını ortak bir amaç etrafında birleştirmektedir (Gülcan, 2019). Kavak'a (1997) göre temel eğitimin sağlıktan beslenmeye, ekonomiden gelir dağılımına, beslenmeden aile planlamasına kadar toplumu ve ülkeleri etkileyen birçok alanda olumlu etkisi bulunmaktadır. Ayrıca ilköğretim her türlü sosyal eşitsizliğin de önüne geçmek suretiyle ülkedeki bölgesel olarak oluşan dengesizliği de engellemektedir.

İlköğretim, fertlerin yurttaş olma gerekliliklerini bir hak olarak kullanabilmesi, ülkesine karşı sorumluluklarını bilmesi ve aynı zamanda yurt kalkınması adına tutumlar geliştirmesi için çok önemlidir. Temel eğitimin ülke geneline yayılarak, her bireye bir hak olarak ilköğretim hizmetinin sunulması, milletlerin ortak bir taban kültürü geliştirmesi ve vatandaşlık bilinci oluşturması açısından çok önemlidir (Büyükkaragöz ve Şahin, 1995). Yurdumuzda hem toplu yerleşim birimlerinin fazla olmaması hem de çoğu yerleşim alanında yeterli nüfusun olmaması bu bölgelere ilköğretim kurumlarının açılmasını zorlaştırmaktadır. Bu nedenle nüfusu fazla olmayan seyrek yerleşim alanlarındaki öğrenciler için birleştirilmiş sınıf uygulamalarına geçilmiştir (Arı, 2004).

Cumhuriyetin ilk senelerinden itibaren uygulamaya konulan birleştirilmiş sınıflar ülkemizde olduğu gibi dünyada da mevcut bir eğitim sistemi idi. Özellikle öğrenci mevcudu yetersiz olan sınıflara tek bir öğretmen verilerek eğitim öğretim yapılmasının zorluğu, daha çok sınıfın birleştirilerek bir öğretmen eşliğinde toplu olarak eğitim görmesini beraberinde getirmiştir. Ülkemizin ekonomik ve yerleşim koşullarından dolayı öğrencilerin tek veya birkaç öğretmenli birleştirilmiş sınıflarda eğitim görmesi son on yıldır azalsa da bazı bölgelerde bu uygulama hâlâ devam etmektedir (Güven, 2018). Öğrencileri birleştirilmiş sınıf zorlamalarından kurtarmak, çocuklara tek öğretmenli bağımsız sınıflarda daha kaliteli bir eğitim öğretim sunmak amacıyla taşıma merkezli okullar ile pansiyonlu / yatılı okullarda eğitim uygulamalarına geçilmiştir. İlköğretimin yaygınlaştırılmasına yönelik çalışmaların

artmasıyla taşıma merkezli okullarda eğitim ile yatılı / pansiyonlu okullarda eğitim çalışmalarının ehemmiyeti daha fazla artmıştır (Arı, 2004). Şartların ortaya çıkardığı bir zorunluluk olan yatılı okullarda eğitim uygulamaları bir zamanlar oldukça yaygınlaşmıştır. Ancak bu okullar 2012 yılından itibaren, 8 yıllık ilköğretim kurumlarının ilk ve ortaokul olarak bölünmesinden sonra birleşik sınıflarda eğitim vermeye mahkûm edilmişler ve yavaş yavaş da kapatılmışlardır (Güven, 2018).

Birleştirilmiş sınıflar ve yatılı / pansiyonlu ilköğretim bölge okulları geçmişten günümüze uzanan bu süreçte eğitim sistemimize ve pratiğimize büyük yararlar sağlamıştır. Ülkemizde eğitimde olanak eşitliği ve eğitim hakkı kapsamında, kırsal alanlarda açılan bir veya birkaç öğretmenli birleştirilmiş sınıflar sayesinde birçok öğrencimiz öğretim görerek ülke kalkınmasına ve ekonomisine yön vermişlerdir. Bununla birlikte 1973 yılından bu yana çıkarılan kanunla, nüfusu az ve seyrek köylerde kurulan temel eğitim pansiyonlu okullar ile öğrencisi gruplandırılmayan kırsal alanlarda kurulan yatılı bölge okulları da eğitim sürecimize ve gelişimimize anlamlı katkılar sağlamıştır. Eğitim sistemimize taşınmalı ilköğretim uygulamasının dâhil edilmesi ile birlikte birleştirilmiş sınıfların ve yatılı bölge ortaokullarının zamanla sayılarının azaldığı görülebilir. Şuan birçok kırsal yerleşim alanlarından taşıma yoluyla gelen öğrenciler taşıma merkezi olarak belirlenmiş okullarda eğitim öğretimini devam ettirmektedirler.

2.7 Taşınmalı Eğitim

Ülkemizde kırsal kesim olarak tarif edilen az nüfuslu ve seyrek yerleşim alanlarının mevcudu bu bölgelere hizmet verilmesini zorlaştırmakta aynı zamanda da ekonomik düzeyde yük getirmektedir. Eğitimde arzu edilen neticelerin önündeki en büyük engellerden görülen bu sorunlar sebebiyle maliyet eksiltme çalışmalarına gidilmesi de kaliteyi düşürmektedir. Bunun neticesinde genelde bu bölgelerde eğitim yerleri kapatılmak zorunda kalınmıştır. Okulu kapatılan her kırsal bölgede bir öğrencinin dahi bulunması eğitimdeki fırsat eşitliğini önemli ölçüde zedelemektedir (Recepoğlu, 2006). “Birleşmiş Milletler Uluslararası Çocuklara Acil yardım Fonu”nun (UNICEF) 2012 yılında düzenlemiş olduğu raporda, çocukların okul dışı durumlarına değinilmiş bu konuda yönetsel engellerden ve okullar ile ilgili kısıtlamalardan bahsedilmiştir.

Bu kısıtlamaların başında, öğrencinin yaşadığı evin okula olan mesafesinin uzaklığı, kırsal bölgelerdeki yatılı-pansiyonlu okulların azlığı ile taşıma yoluyla eğitim hizmetlerinin yeterli seviyede olmaması gelmektedir. Yaşanılan yerleşim olanaklarına bakılmaksızın kişilerin bu eşitlik ilkesi gereği olarak eğitimlerinden mahrum edilemeyeceği gerçeğini düşündüğümüzde yatılı bölge okulları ve taşıma yoluyla eğitim bir yöntem olmaktan ziyade zorunluluk haline gelmektedir (Gülcan, Şölen, Parbakan ve Albayrak, 2003).

Taşınmalı eğitim, mecburi eğitim döneminin arttırılması neticesinde yaygın hale gelen, anayasamızda mevcut olan eğitim hakkının bireylere sunulması amacıyla az nüfuslu, dağınık kırsal bölgelerde bulunan veya eğitime uygun olmayan okullarda eğitim gören öğrencilerin, daha önce belirlenmiş olan taşıma merkezi okullara gününbirlik araçlarla taşınarak eğitim-öğretim faaliyetlerinin sürdürülmesidir (Ağırkaya, 2010). Taşınmalı eğitim, farklı sebepler neticesinde okula erişimi sağlanamayan ve eğitim hakkından mahrum kalması ihtimal dâhilinde olan ilkokul, ortaokul ile ortaöğretim kademelerindeki öğrencilerin merkezi okullara, görevlendirilmiş araçlar ile günlük getirilip götürülerek eğitim almalarını sağlayan sistemin adıdır (MEB, 2018). Başka bir ifade ile yaşadığı yerde elverişli eğitim imkânlarından yoksun olan veya okula gitme olanağı bulamayan vatandaşların çocuklarını, devletin farklı bir ortamda hazırlamış olduğu okula götürüp eğitim vererek tekrar yaşadığı yere bırakmasına taşıma yoluyla eğitim diyoruz (Özyılmaz, 2021). “Milli Eğitim Bakanlığı”na yürütülen bu sistemin esas amacı, eğitim hakkı ve imkân eşitliği boyutunda tüm bireylerin devletin sunduğu eğitim olanaklarından eşit değerinde ve yoksun bırakılmadan yararlanmasıdır (Yeşilyurt, Orak, Tozlu, Uçak ve Sezer, 2007).

Ülkemiz nüfusunun özellikle kırsal alanların seyrek bir şekilde yerleşim yerlerinde yaşaması yatılı veya pansiyonlu okulları gerekli kılmıştır. Bununla birlikte öğrencisi az ilkokullarda veya birleştirilen sınıflarda öğrenim gören çocukların, müstakil sınıflarda daha nitelikli eğitim görebilmesi talebi de taşınmalı erişim uygulamasını ortaya çıkarmıştır (Güven, 2018). 1989-1990 eğitim öğretim yılında Kocaeli ve Kırıkkale illerindeki toplam 5 merkezde deneme uygulama olarak taşınmalı eğitim uygulaması başlatılmıştır. Bu öğretim yılının ikinci döneminde başlatılan uygulama

ile iki ilimizde bulunan 12 okul ve köy yerleşim alanlarından 305 öğrenci daha önce belirlenmiş olan 5 merkezi okula taşınmıştır. 1990-1991 eğitim döneminde dokuz ilde bulunan 258 okul ve köy yerleşim alanında bulunan 3289 öğrenci belirlenmiş olan 78 taşıma merkezi okula taşınmıştır. Bir sonraki eğitim döneminde ise 29 ilde bulunan 1094 okul ve köy yerleşim alanından 18256 öğrenci merkezde bulunan 408 okula taşınmıştır (Arı, 2003).

Emir ve genelgeler doğrultusunda yürütülmeye çalışılan taşınmalı eğitim sisteminde zaman içerisinde birçok zorluk ve gelişmeler yaşanmıştır. Bunun neticesinde 1994 yılında çıkarılan “Taşınmalı Eğitim Yönergesi” ile bu sistem hukuki bir zemine oturtulmuştur. Taşıma yoluyla eğitimin başarılı olması ve etkin bir rol oynaması ile beraber 15 Nisan 2000 tarihinde “Taşınmalı Eğitim Yönetmeliği” çıkarılarak sistemin bu yönetmelik esaslarına uygun olarak yürütülmesine çalışılmıştır (Timur, 2017). Bu yıllarda çıkarılan yönetmelikle, yerleşim birimlerinde okul bulunmayan veya var olan okulu kullanılamayan, öğrenci sayısı 10’dan az olan ve 4. sınıftan 8.sınıfa kadar yeterli dersliği olmayan okullar kapatılarak taşıma yoluyla eğitime alınmıştır. O yıllarda yeterli öğrencisi olduğu halde kapatılarak taşınmalı eğitime geçilen okullar da olmuştur (Güven, 2018). Ülkemizde 1990’lı yıllarda okul ve öğretmen sayısının ihtiyaca cevap vermemesi birleştirilmiş sınıfların eğitimdeki yerinin sorgulanmasına neden olmuştur. Bunun neticesinde birleştirilmiş sınıf sayılarının azaltılması yoluna gidilmesiyle birlikte taşıma yoluyla erişim yaygın hale gelemeye başlamıştır. (Yurdabakan ve 2013). Netice olarak bu sistemden alınan verim doğrultusunda taşınmalı eğitime gösterilen ilgi ve talep artmış ve 2002-2003 eğitim döneminde ülke genelinde uygulanır bir sistem haline gelmiştir (Bilek ve Kale, 2012).

2.7.1 Taşıma Yolu İle Eğitimi Gerekli Kılan Unsurlar

Eğitim sürecini değerlendirdiğimizde etkilendiği alanların ülke politikaları, toplumların kültürleri ve evrensel bilim olduğunu görebilmekteyiz. Etkilendiği alanlar neticesinde; eğitimin insanlara sunumu ve geniş bir kitleye hitap etmesi açısından düşünüldüğünde, fertler arasında eşitsizliklere neden olduğu da görülmektedir (Akkan, 2000). Bu sebeple kalkınmak ve müreffeh bir yaşam kalitesi hedefleyen devletler bu durumdan fazlasıyla etkilenmektedir. Günümüz toplulukları

bir hizmetin varlığından ziyade işlevi ve kalitesine bakmaktadır. İşte bu nedenden dolayı geçmişte sadece okul ile yetinmek zorunda kalan insanlar, günümüzde daha fazlasını istemekte ve kaliteli bir eğitim talep etmektedirler. Bu olgu da kaliteli eğitimin, eğitim hakkı ve olanak eşitliği anlamında vazgeçilmez bir unsur olduğunu göstermektedir (Sağlam, 1997).

Bu açıdan ülkeler her türlü iktisadi, toplumsal ve bireysel gelişimler için eğitim sistemlerinde yenilikler yapmak suretiyle çağın gerekliliklerini yakalamaya çalışırlar. Bu da sistem düzeyinde birçok yeniliğin beraberinde gelmesini sağlar. Başarılı sonuçların alınmasında eğitime yapılan hizmetin artırılarak devam etmesi ve herkese eğitim imkânlarının sunulması büyük önem arz etmektedir (Kaya, 2006). Eğitim hakkı bağlamında düşünüldüğün de taşıma yoluyla eğitim, insanlara sunulabilecek en önemli eşitliktir. Bu anlamda taşıma vasıtasıyla yapılan eğitim, ülkede hem eğitimde adalet olgusu geliştirmekte hem de eğitimin genele hitap etmesini sağlayarak yaygınlaşmasının önünü açmaktadır (Ağırkaya, 2010).

Ülkemizde eğitime gereğince maddi kaynak aktarımının yapılmaması, insan kaynaklarının geleceğe yönelik olarak gerçekçi bir şekilde planlamaması, nüfusun hızla çoğalması neticesinde okul mevcutlarının artması, çeşitli sebeplerden dolayı insanların farklı yerleşim alanlarına göç etmesi ve bunların neticesinde eğitim olanaklarında denklik sağlanamaması gibi etmenler taşıma yoluyla eğitimin önünü açmaktadır (Ayaz, 1994). Karakütük'e (1998) göre Türkiye'de eğitimin genelde herkese eşit şekilde sunulmasının mecburiyeti, yaşanan yerleşim alanlarının seyrek ve az nüfuslu olması, ülke içerisinde göçlerin yaşanması taşıma yoluyla eğitimi gerekli kılmaktadır. Bunun yanında eğitimde kalite, maliyet ve fırsat eşitliği gibi unsurlarda bu sistemin gerekliliğini pekiştirmektedir. Recepoğlu'na (2009) göre taşıma yoluyla küçük yerleşim alanlarında bulunan öğrencilerin taşınarak daha nitelikli okullarda eğitim görmesi bile bu sistemin gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Ayrıca konu kapsamındaki yönetmeliklerde; bir yerleşim merkezinde toplu taşıma servisi bulunmaması, nüfusun yetersiz veya dağılmış şekilde olması, öğrenci sayısındaki azlık, yerleşim alanının iklim, yol ve coğrafi nitelikleri göz önünde bulundurulmak suretiyle taşıma hizmeti sunulmaktadır. Bununla birlikte eğitime

erişim anlamında öğrencinin bulunduğu yerde gereksinimini karşılayacak bir eğitim kurumunun bulunmaması da taşıma hizmetini gerekli kılmaktadır. Afetler ve salgın hastalıkların yanında göç olayları ile mevsimlik çalışan işçi hareketleri de öğrenci taşımacılığını önemli kılan etmenler arasına girmektedir (MEB, 2014). Bu bilgiler ışığında, ülkemizde taşıma yoluyla eğitime erişimi gerekli kılan etmenleri, aşağıda belirteceğimiz başlıklar çerçevesinde açıklayabiliriz.

2.7.1.1 Eğitimde niteliğin artırılması gerekliliği

Devlet sunmakla mükellef olduğu hizmetlerini tüm ülke sathına yayarak herkeşin yararlanmasını sağlamak ve aynı zamanda bu hizmeti kaliteli bir şekilde sunmakla mükelleftir. Eğitim, parasız olarak tüm bireylerin istifadesine sunulması gereken bir hizmet olduğundan, bu görevin yaygınlaştırılması kaliteli sunulduğu anlamına gelmemektedir. Bu sebeple ülkeler özellikle eğitim gibi alanlarda vermiş olduğu hizmetin sadece yaygınlaştırılması ile ilgilenmemeli bununla birlikte faaliyetlerini nitelikli olarak da sunma yollarını da araştırmalıdır.

Eğitim hem insanın temel hakkı hem de ülkelerin sosyal devlet zihniyeti ile vermesi gereken bir hizmetidir. Bu ilke çerçevesinde devletin, her bireyine eğitimi kaliteli sunması hak ve eşitlik bağlamında önemli bir görevidir (Timur, 2017). Günümüzde çocukların, nitelikli eğitim veren okullara gitmesi hem velilerde hem de öğrencilerde memnuniyet yaratır. Kaliteli sunulan her bir hizmet ile insanların değer yargılarına verilen önem ortaya çıkar. Bu da çocukların yaşadıkları toplumla kaynaşmalarını ve değerlerine sahip çıkmalarını kolaylaştırır. Eğitim bu ciheti ile toplumsal uzlaşmaya katkı sunar (Ataman, 2008). Bu durum eğitimin herkese verilen bir hizmet olarak algılanmasını sağlar ve katılımı artırır. Kısaca eğitimin tüm coğrafyaya yayılması ülkelerin önemli ödevleri arasındadır (Küçüksüleymanoğlu, 2006).

Ülkemizde coğrafi koşullar eğitimin her bireye sunulması önünde bir engel gibi görünse de insanoğlunun eğitimi alma hakkı ve imkânlardaki denkliği gibi evrensel ilkeler eğitimin herkeş ayırım yapmadan ulaştırılması zorunluluğunu ortaya koymaktadır. Bu coğrafyanın ağırlığı, taşıma yoluyla eğitimi de beraberinde getirmektedir. Coğrafi şartların ağırlığı ülkemizde eğitime ulaşmada karşımıza

zorluklar çıkarsa da her bireyin özel olması ve fırsat ve imkân eşitliği gibi durumlar eğitimin herhangi bir yer ayrımı yapmadan yaygınlaştırılması gerekliliğini ortaya çıkarıyor. Bu bireylere ulaşmanın yollarından biri de taşınalı eğitim uygulamasından geçmektedir (Timur, 2017). Bu uygulama ile çağ nüfusunun tamamına erişilmiş olmakta, eğitimin yaygın hale gelmesinin önünü açmaktadır. Taşıma yoluyla eğitim ile öğretmen, okul, derslik materyal imkânı olmayan veya eğitimde birleştirilmiş sınıf uygulanan yerlere daha rahat koşullarda eğitim olanakları sunmak hedeflenmiştir (Cankurtaran 2005).

Birleştirilmiş sınıflarda uygulanan eğitim ile nitelikli bir eğitimin öğrencilere sunulamayacağı aşîkârdır. Tek öğretmenle devam eden bir sistem hem öğretmendeki performansı düşürmekte hem de öğrenciye ayrılacak zamanı kısaltmaktadır. Oysa taşıma yoluyla eğitim neticesinde öğrenci ve öğretmen birleştirilmiş sınıf kaynaklı tüm olumsuzluklardan uzak bir eğitime dâhil edilmektedir (Yalçın, 2006). Bu eğitim, öğrenci ve öğretmenlerin etkileşimde olacağı grupların artmasına, daha fazla kişi ile iletişim kurmasını sağlayacaktır. Bu durumun da eğitim niteliğine ve bireysel gelişime önemli yansımaları olacaktır (Şan, 2012).

2.7.1.2 Göçler ve kırsal bölgeler

İnsanoğlunun çeşitli sebepler neticesinde coğrafi olarak mekânlarını değıştirme ile oluşan insan hareketliliğine göç diyoruz. Toplum yapısında büyük oynamalara sebep olan bu insan hareketliliğı hem milletlerarası hem de ülke içinde gerçekleştiğı görölmektedir. Ülkemizdeki eğitim düzenini sınırlarımız içinde bölge veya iller arasında yapılan göçler fazlasıyla etkilemektedir (Sağlam, 2006).

Ülkemizde özellikle gelişmiş illere yapılan istihdam maksatlı insan göçü kalkınma ve sanayileşmede yeterli seviyeye ulaşamamış illerimizde yaşayan insan sayısını düşürmüştür. Böylece kentsel göç ile kalkınmış illerin nüfusu yoğunlaşırken diğler bölgelerde nüfus erir hale gelmiştir. Göç dalgalarının yoğunluğu eğitim alanında da hissedilir bir etki bırakmış ve göç alan bölgelerde daha fazla okul açma, göç veren bölgelerde de mevcut azlığından dolayı okul kapatma sorununu beraberinde getirmiştir. Bu durum eğitim ve öğretimde niteliğı de etkilemiş ve neticesinde taşıma

yoluyla yapılan eğitim ile bu olumsuzlukların bir nebze de olsa önüne geçilmeye çalışılmıştır (Aktaş, 2004). Göç ve eğitim her zaman birbirini tetiklemiş ve sonuçta bireylerin eğitim talepleri ile altyapı ve sağlık sorunları ülke içi insan hareketliliğini fazlaştırmıştır (Özdemir, 2008). Ekonomik kalkınması yetersiz bölgelerde yaşayan insanların istidam sorunları ile daha iyi sağlık ve eğitim hizmetlerinden yararlanma arzuları neticesinde büyük kentlere göçler sürekli devam etmiştir. Bunun neticesinde de göç veren kesimlerde yaşayan çocukların eğitimi birleştirilerek yapılmak zorunda kalmıştır (Koçak ve Terzi, 2012).

Türkiye’de mecburi eğitimin zorunluluğu ile beraber bu sistemin, göç veren ve sürekli insanı azalan kırsal alanlarda nasıl uygulanacağı tartışma konusu olmuştur. Bu bölgelerde yeterli ve denk eğitim hizmeti sunmak hem ülkemizin coğrafi şartları açısından önemli bir engel teşkil etmiş hem de iktisadi anlamda ekonomik görülmemiştir. Kırsal bölgelerdeki öğrencilerin taşınması suretiyle eğitime dâhil edilmesi bu anlamda bir gereklilik kabul edilmiştir (Arı, 2003). Düşünüldüğünde insanların toplu olarak yaşadığı her kırsal alana okul açılması ekonomik olarak mümkün görülmemektedir. Öğrencileri birleştirilmiş sınıflardan kurtararak diğer öğrencilerle aynı olanaklar doğrultusunda eğitim görmelerine imkân sağlamak ancak merkez olarak kabul edilen okullara taşınmasıyla mümkündür (Altunsaray, 1996).

Bu konuda Koçrehber ve Kazancık’ın (2010) yaptıkları çalışma neticesinde kırsal bölgelerde eğitim temelli sunulan olanakların düşük olduğu, dersliklerde yetersiz sayıda öğrencilerin olduğu görülmüş ve bu sebeplerden ötürü taşıma yoluyla eğitimin kırsal kesimlerde daha fazla rağbet gördüğü tespit edilmiştir. Şu da bir gerçektir ki bir bölgeye eğitim olanaklarını götürmek o yerde yaşayan insan ve öğrenci sayısı ile da doğru orantılıdır. Ancak nüfus bakımından yeterli olmayan yerlerde de kişileri eğitime muhtaç bırakmak sosyal devlet zihniyeti ile bağdaşmamaktadır. Bu sebeple nüfusu yetersiz ve seyrek olan kırsal alanları gruplara ayırarak, tespit edilen mekânlara taşıma merkezi okullar inşa edilmesi devletin sunacağı eğitim hakkı bağlamında çok önemli bir adımdır (Topcu, 2004).

Ülkemizde az insan yaşayan yerleşim yerlerinin fazla olması iktisadi, sosyal ve eğitim gibi birçok alanda devlet hizmetlerinin bu bölgelere sunulmasını

güçleştirmektedir. 20. yüzyılla beraber tüm dünya ülkelerindeki ekonomi ve sanayi gelişimleri ülkemize de yansımış buna bağlı olarak da büyük kentlerde çalışma imkânları artmıştır. Şehirlerdeki istihdam imkânları insanları kendi yaşadıkları bölgelerden buralara göç etmeye teşvik etmiş ve bunun neticesinde de köylerdeki insan sayısı azalmıştır. Haliyle yaşanan göçler, bölgede bulunan okulların öğrencisi azalmasına bağlı olarak kapanmasına veya taşınmasına sebep olmuştur (Akbaş, 2016).

2.7.1.3 Eğitim maliyetlerinin azaltılması ve imkân eşitliği

Mecburi eğitim pratiği, ülkemizdeki yaşam sürülen her alana okul açma ve eğitim sunma zorunluluğunu beraberinde getirmiştir. Bunun neticesinde öğrenci sayısına bakılmaksızın kırsal bölgelere okullar açılmış ve devlet eliyle öğretmen tedariki sağlanmıştır. Bu durum eğitim maliyetlerini arttırarak ülke ekonomisine ayrı bir yük getirmiştir. Neticesinde maliyet azaltma politikaları çerçevesinde belli sayı altına düşen okulların bir kısmı kapatılmış bir kısmı daha az öğretmenli birleştirilmiş sınıflara çevrilmiş ve bir kısmı da taşımaya alınmışlardır. Bu durum eğitim alanında öğrenciye sunulan imkânlar boyutunda oluşan fırsat eşitliğine zarar vermiştir (Kabaş, 2006). Zaten çeşitli politik sebepler ve vatandaş istekleri doğrultusunda kırsal bölgelere, gelecekteki öğrenci sayısı planlanmadan çok mevcutlu okulların açılması eğitimde maliyetlerin yukarıya tırmanmasına sebep olmuştur (Özgün, 2007). Bu bölgelere okul, öğretmen, eğitim materyalleri gibi birçok hizmetin de yeterli seviyede sunulma gayretleri eğitim ve öğretimde kalitenin aşağıya çekilmesine sebep olmuştur (Boğuşlu, 2007). Ülkemizde eğitim standartlarının aynı seviyede her vatandaşa eşit şekilde ulaştırılması, içinde bulunulan coğrafyamız ve ekonomik sebeplerden ötürü bazen mümkün olmamaktadır. Kırsal bölgelerdeki mevcut imkânların azlığı da bu durumu daha da güçleştirmekte ve sonuçta maliyetler ülke ekonomisine ek yük getirmektedir. Bu durumun hem etkisini azaltmak hem de öğrencilere sunulan eğitim standartlarını yukarıya taşımak adına yatılı veya pansiyonlu okullar kurulma yoluna gidilmiştir. Ancak bu okullarda eğitim alan çocuklarda, ailelerinden uzak bırakılmalarının da sebep olduğu bir takım sosyal, psikolojik ve uyum sorunları yaşanmasına neden olmuştur. Aynı zamanda yatılı ve

pansiyonlu okullar hem ailelere hem de ülke ekonomisine ek bir külfet getirmiştir (Timur, 2017)

Hem kırsal bölgelerdeki eğitim maliyetleri hem de yatılı veya pansiyonlu okulların öğrenciler üzerindeki olumsuz etkileri eğitimde farklı yöntemlerle fırsat eşitliğini sağlama yollarının aranmasına neden olmuştur. İyi bireyler yetiştirme adına devletimiz, her bölgeye eşit imkân sunmakla mükelleftir (Karakütük, 1996). Yeterli kapasitede binası olmayıp, az öğrencisinden dolayı da öğretmen imkânlarından yararlanamayan okullarımızda da bu imkân eşitliğinin sağlanması, devletimizin eğitim adına en önemli vazifelerindendir (Aktaş, 2004). Mevcut imkânları bakımından yetersiz olan yer ve bölgelerde, anayasamızda vücut bulan fırsat eşitliğinin eğitimde sağlanması önem arz etmektedir. Bu sebeple taşıma yoluyla eğitime erişim, hem gerekli görülmüş hem de bu sayede eğitim hakkı sekteye uğratılmamıştır. Netice olarak her bireyin fırsat eşitliğinden yararlanması ve denk standartlarda eğitim görmesi adına taşıma yoluyla eğitime erişim önemli bir kazanımdır (Toy, 2012).

Sonuç itibarıyla öğrencilerin taşınması ile yapılan eğitim sistemi, sosyal devletin gereklilikleri neticesinde tüm vatandaşların eşit standartlarda eğitim öğretime dâhil olmalarını sağlamaktadır. Taşıma yolu ile eğitim, öğrencilerin her türlü kültür ve sosyal aktivitelerden istifade etmeleri ve istidatlarını geliştirerek bilgi beceri sahibi olmaları adına uygulamaya konmuş bir okula erişim modelidir. Taşıma yolu ile eğitime erişim modelinin en önemli gayesi eğitim sistemindeki yeterlilikleri arttırmak ve neticesinde her yönden öğrenci gelişim evrimine katkı sağlamaya yardımcı olmaktır (Koçak, 2002).

2.7.1.4 Birleştirilmiş sınıflara karşı olumsuz bakış açısı

Ülkemizde taşıma yoluyla eğitimin 1989 yılında başlaması ile beraber sonuçlarının verimli olması neticesinde bu sistemin yaygın hale getirilmesine yönelik çalışmaların hız kazandırıldığı görülebilir. Bu çalışmalar kapsamında sisteme dâhil edilecek iller, ilçeler ve köyler belirlenirken aynı zamanda da bu modelin faydaları ve olumlu yönleri anlatılarak hem insanların hem de sistemi uygulayanların ikna edilmesi

yoluna gidildiği anlaşılmaktadır. Bunun sonucu olarak da bir önceki öğretim modeli olan birleştirilmiş sınıflara yönelik olumsuz yargıların ve eleştirilerin de kamuoyunda fazlasıyla yükseldiği fark edilebilir. Taşıma modelinin ülke bazında yaygınlaşmasını hızlandırmak için yurdumuzun en ücra köşelerinde hizmetlerini yıllarca sürdüren, öğrencilerin yanında bölge halkına da her durumda hizmet eden birleştirilmiş sınıfların nasıl rafa kaldırılmaya çalışıldığı görülebilir. Oysaki birleştirilmiş sınıflar, devletin en ücra alanlarına uzanan eğitim eli olmuştur ve olmaya da devam etmektedir.

Ülkemiz, Cumhuriyet ilanıyla kalkınmayı sağlayacak her alanda çalışmalara hız vermiş ve özellikle eğitimdeki gelişmelere ayrı bir ehemmiyet vermiştir. Cumhuriyet ile beraber tüm gelişim hamlelerinin lokomotifi durumunda olan eğitimin ülke sathına yayılarak her vatandaşa ulaştırılması gereği ortaya çıkmıştır. Ancak eğitim anlamında devlet olanaklarının her bölgeye aynı standartlarda götürülememesi birleştirilmiş sınıf pratiğinin ortaya çıkmasına neden olmuştur (Şahin, 2012).

Birleştirilmiş sınıflar, en az iki veya daha fazla sınıfın bir öğretmen eşliğinde öğretim yapmasının adıdır (Binbaşıoğlu, 1999). Doğan (2000) ise birleştirilmiş sınıfları, zorlu koşulların yaşandığı kırsal alanlardaki zorunlu eğitim yaşına ulaşmış çocuklara ilköğretim hizmetleri sunan eğitim kurumları olarak tanımlamaktadır. Güven' de (2018) bu kavramın, mevcut öğrencisi az sınıflara, tek bir öğretmenin, grup halinde ders verme zorunluluğundan ortaya çıktığını ifade etmiştir. Ayrıca bu model eğitimin, zorlu hayat koşulları sebebiyle devletin eğitim sunma olanaklarının güçleştiği yerlerde yapıldığını belirtmiştir.

Genel olarak birleştirilmiş sınıflı okullar, eğitim olanaklarının standartlara uygun olarak sunulamadığı bölgelerde, mecburi eğitim çağındaki çocuklara en az iki en fazla beş sınıf kademesinin birleştirilerek bir veya daha fazla öğretmen tarafından ders verildiği eğitim ortamlarıdır. Bu sınıflarda, şartların elverişli olma durumuna bağlı olarak bir öğretmen; iki, üç veya dört ayrı sınıf kademesini birleştirerek eğitim yapmakta ve eşit şartlara sahip olmayan çocukları hayata hazırlamaktaydı. Ülkemizde taşınalı eğitimin başlamasıyla birlikte ülke entelektüellerinin

kamuoyuna, birleştirilmiş sınıfların olumsuz yönlerini anlatarak tedricen bu uygulamadan nasıl vazgeçildiğini görebiliriz.

Tekışık (1968) birleştirilerek eğitim yapılan sınıflarda; öğretmenin yetersiz yetiştirilmesi, ders planlamasındaki aksaklıklar, ders anlatım usul belirsizliği, materyal yetersizliği ve sınıf mevcutları gibi sebeplerin bu uygulamanın başarısızlığına yol açtığını ifade etmiştir. Uçan (1991) ise bu sınıflarda öğretmenin bir sınıfa ayıracağı zaman diliminin en fazla bir saat olabileceğini diğer zamanlarda ise öğrencilerin boş olarak kendilerince çalıştığını söyleyerek olumsuz yönlerini anlatmıştır. Bunun yanında Miller (1991) ülkesinde yaptığı bir araştırma neticesinde bu sınıflara yönelik eleştirilerin tutarsız olduğunu söyleyerek birleştirilmiş sınıfların öğrencilerde akademik, sosyal veya psikolojik yönden olumsuz bir etkiye sebebiyet vermediğini belirtmiştir.

Sonuç olarak günümüze baktığımızda, taşıma yoluyla eğitime erişim uygulamalarının yurt geneline yayılmakta ve sürekli genişlemektedir. Bununla birlikte birleştirilmiş sınıflara ve beraberinde yatılı okullara karşı da olumsuz düşüncelerin hâlâ zihinlerden silinmediğine de görebilmekteyiz

2.7.2 Taşıma Yolu İle Yapılan Eğitimin Olumlu Yönleri

İstanbul Milletvekili Azmi ATEŞ’ in “Türkiye Büyük Millet Meclisi”ne verdiği 11.03.2002 tarih ve 32869 sayılı, taşıma yoluyla eğitimin faydaları konulu yazılı soru önergesi vermiştir. Bu önergeye binaen Metin BOSTANCIOĞLU imzalı “Milli Eğitim Bakanlığı”nın vermiş olduğu yazılı cevap uyarınca; taşıma yoluyla eğitim modelinin eğitim-öğretim, ekonomik, sosyal kültürel yönden yararları sıralanmıştır. Mevcut şartlarda uygulamanın gerekliliği vurgulanmıştır. Bu minvalde belirtilen başlıklar altında taşıma yoluyla eğitime erişimin faydalarını inceleyeceğiz.

2.7.2.1 Taşımalı eğitimin eğitim-öğretim açısından faydaları

Taşıma yoluyla eğitime erişimle birlikte birleştirilmiş sınıflardaki okuma - yazmada sorun yaşayan veya geri kalan öğrencilerin, eğitim yaptıkları mekânların iyileştirilmesi neticesinde okuma yazma anlamında iyi bir mesafe kat ettikleri

görülmüştür. Bununla birlikte bilgi ve beceri yönünden gelişim gösterdikleri ve olumlu davranış edindikleri de gözlemlenmiştir. Aynı zamanda taşıma kapsamına dâhil edilen öğrencilerin başarı oranları kıyaslandığında önemli bir artışın olduğu da görülmektedir. Toplu yaşamının bir gereği olarak okul veya bireysel araç gereçlerinin kullanımı ve intizamı yönünden olumlu kazanımlar elde ettikleri tespit edilmiştir. Bu olumlu kazanımlarla beraber öğrencilerde, Türkçemizi doğru kullanma anlamında müspet gelişmeler yaşandığı görülmüş, konuşmalarındaki şive ve ağız gibi dil farklılıklarının zamanla kaybolduğu belirlenmiştir (MEB, 2002).

Özellikle birleştirilmiş sınıflardan temel eğitim okullarına gelen öğrencilerin, aynı yaş grubu içinde aynı sınıfta öğrenim görmeleri başarı ve sosyal gelişimlerine önemli katkı sunabilir. Bununla birlikte müstakil sınıflarda, daha fazla öğretmen ilgisiyle karşılaşan öğrencilerde de okul ve öğrenmeye karşı olumlu tutum geliştirmeleri daha hızlı sağlanabilir.

Taşıma yoluyla eğitime erişim yardımıyla özellikle kız öğrenciler başta olmak üzere kırsal alanlarda imkânsızlıklar içinde yaşama zorunluluğu olan çocukların da okullara devam etmesi sağlanacaktır. Bunun neticesi olarak da devletin vatandaşlarına sunmakla mükellef olduğu hizmetlerin kullanılması bağlamında toplumda bir eşitlik sağlanmış olacaktır. Bununla birlikte taşıma kapsamına dâhil edilen yerlerde öğretmen gereksinimi azalacaktır. Ayrıca çocukların her türlü eğitim imkânlarından yararlanabileceği fiziki donanımları iyi olan merkezi okullara taşınmasıyla birlikte eğitime yönelik kazanımları artacaktır (Yangın, 1991). Bunun yanında taşıma uygulamasıyla öğrencilerin bir arada eğitim alması toplumsal kuralların çocuklara daha rahat aktarılmasını sağlayacaktır. Bu uygulama ile öğretmenler de bir merkezde toplanacağından dolayı öğretmenler arasındaki her türlü etkileşim ve paylaşım fırsatları da arttırılmış olacaktır (Yeşilyurt vd., 2007).

Günümüz koşullarında mecburi eğitimin 12 yıla çıkarılması, ortaöğretim öğrencilerinin de taşınalı eğitimden faydalanmasının önünü açmıştır. Bu sayede olumsuz koşullara sahip tüm bireylerin lise öğrenimlerini de tamamlaması sağlanmaktadır (Cinoğlu, Öztürk ve Demir, 2014). Ülkemizde bu uygulama ile beraber devletin tüm eğitim olanakları her bireye on iki yıl boyunca sunulmakta ve

öğrencilerin her öğretim kademesinde vasıflı eğitim almalarının önü açılmaktadır. Özetle taşıma yoluyla eğitime erişim uygulamaları ile çocuklarımızın, on iki yıl boyunca ülkenin tüm eğitim imkânlarından eşit şekilde yararlanmaları sağlanmaktadır. Ancak bu uygulamanın eğitim açısından başarılı olabilmesi için iyi bir şekilde planlaması gerekmektedir. Bununla birlikte taşıma merkezi kabul edilen okulların da kapasite, eğitim materyali ve donanımlarının da yeterli seviyeye çıkarılması, eğitimin yeterliliği bakımından önem arz etmektedir.

2.7.2.2 Taşımalı eğitimin sosyal ve kültürel yönden faydaları

Kırsal yerleşim alanlarından taşıma yoluyla eğitime erişim kapsamında merkezi temel eğitim okullarına gelen öğrencilerde; sosyal anlamda uyum sağlayamama, utanma ve çekinme gibi olumsuz davranışlar olsa da zamanla bunların öğrenciler ile kaynaşmaları neticesinde kaybolduğu gözlemlenmiştir. Bulunduğu çevreye ve okula uyum sağlayan bu çocukların okullarda yapılan birçok etkinliğe katılmak suretiyle kendilerine olan inançlarını arttırdıkları görülmüştür. Öğrencilerin okul kazanımlarını yaşadıkları yörelere götürerek toplumdaki sosyalleşmenin gelişmesine yardımcı olduğu ve kazandıkları değerleri tatbik etmek suretiyle yaşam kalitelerini yükselttikleri tespit edilmiştir. Taşıma merkezi okullarda toplu hayat sürmenin gereğini öğrenen öğrenciler bu sayede okul ve sosyal alandaki kuralların önemini kavramış olmaktadır (MEB, 2002).

Taşıma yoluyla eğitime erişimle beraber yasal zorunluluğunda etkisiyle okullaşma oranının büyük artış olmuştur. Özellikle kız öğrencilerin okullaşma oranlarındaki artışta taşıma uygulamasının katkıları yadsınamaz. Okul inşa edilmemiş bölgelerde bulunan kız öğrencilerin okula gitme veya devam problemleri eğitim açısından önemli bir sorun olmuştur. Bunun en büyük sebebi ise velilerin ülkede bulunan yatılı okullara kız çocuklarını göndermek istememelerinden kaynaklanmaktadır. Kız çocuklarının okullaşması önünde ki bu engel bir anlamda taşıma yoluyla aşılmaya çalışılmıştır (Cankurtaran, 2005). Bunun yanında yatılı veya pansiyonlu okullarda aileden uzak bir ortamda eğitim verilmesi de taşıma uygulamasının çıkış ve yaygınlaşma sebebi olarak gösterilebilir (Cinoğlu vd., 2014). Taşıma yoluyla eğitime erişim yardımıyla ülkenin her bölgesinden gelen farklı kültür ve yaşantılara sahip

öğrencilerin bir arada öğrenim görmesi de dostluk, kardeşlik bağlamında ilişkilerin gelişmesine katkı sunmuştur (Timur, 2017).

Taşıma yoluyla eğitime erişimin en büyük avantajı kırsal bölgelerde bulunan öğrencilerin sabah okula gidip, akşam tekrar evine dönmesidir diyebiliriz. Bu sayede öğrenci hem aile sevgisinden yoksun olmayacak şekilde eğitim alacak hem de akşam eve geldiğinde ailesine rutin olan işlerde yardımcı olacaktır. Kırsal bölgelerde yaşayan insanlar maddi olanaksızlıklar, işlerinin yoğun ve zor olması gibi sebeplerden dolayı iş gücüne ihtiyaç duymaktadırlar. Genelde hayvancılık ve tarım ile uğraşan kırsal bölge insanları, çocuğunu okula gönderirken okul dışı kalan zamanlarda da kendisine yardımcı olmasını beklemektedir. Taşıma yoluyla eğitime erişim bir anlamda insanlara bu fırsatı sunarak okullaşma oranlarının ve özellikle kızların okula devamlarının önemli derecede artmasına vesile olmuştur.

2.7.2.3 Taşımali eğitimin ekonomik yönden faydaları

Taşıma yoluyla eğitime erişimin başlaması ve yaygınlaşması ile beraber ülke ekonomisine önemli katkıları olmuştur. Ülke ekonomisinden kaynaklanan sebeplerden dolayı eğitim kurumlarımızın öğretmen, bina ve eğitim materyali bakımından eşit imkânlarla sahip olduğunu söylemek güçtür. Bu nedenle her öğrencinin bu imkânlardan aynı düzeyde yararlanma olasılığı bulunmamaktadır. Bu da hem okullar hem de öğrenciler arasında fırsat eşitsizliği yaratmaktadır (Polat, 2007). Bölgesinde birleştirilmiş sınıflı okul bulunan köydeki öğrencilerin, öğretmenlerle birlikte merkezi okullara taşınmasıyla öğretmen tasarrufu sağlanmıştır. Birleştirilmiş sınıfların taşınmasıyla buradaki öğretmenler ya taşınan okullarda görevlendirilmiş ya da ihtiyaç olan okullara gönderilmiştir. Aynı şekilde taşınan okulun her türlü eğitim materyallerinin de taşıma merkezi okullara aktarılması bu malzemelerden daha fazla öğrencinin istifade etmesini sağlamıştır (MEB, 2002). Zaten birleştirilmiş sınıflarda tek başına eğitim veren öğretmenin aynı zamanda yöneticilik pozisyonunda da olması, iki işini de verimli şekilde yapamamasına neden olmaktadır. Bu sayede de taşıma yoluyla öğretmenin sadece eğitim ile uğraşması sağlanmış ve verim arttırılmıştır (Koçak. 2003).

Öğrencinin eğitim sistemine maliyeti açısından düşünüldüğünde, araştırmalar taşıma yoluyla eğitime erişimin birleştirilmiş sınıf ve yatılı-pansiyonlu okullara nazaran daha kazançlı olduğunu göstermektedir (Cinoğlu vd., 2014). Hatta birleştirilmiş sınıflardan mezun olun çocuğunu üst öğrenim için merkeze gönderen velilerin harcamalarını da düşündüğümüz zaman eğitime sağlayacağı tasarrufun daha ileri seviyelerde olduğu görülmektedir (Yangın, 1991). Bunun yanında birleştirilmiş sınıflarda görevli öğretmenlerin okul dışı zamanlarını illerde ve ilçelerde geçirmek istemeleri neticesinde okulun birinci iş günü kabul edilen pazartesi ve sonuncu iş günü olan Cuma günleri okulda bulunamama gibi sorunları da beraberinde getirmektedir. Bu da bu okullarda eğitime ayrılan sürenin kısalmasına sebebiyet vermektedir. Taşıma sistemi sayesinde bu manada eğitim süresinden de bir tasarruf sağlanmıştır (Koçak, 2002).

Öğrencisinin taşınmasıyla kapanan okullardan; ısınma, elektrik, onarım ve personel giderleri gibi ekonomik anlamda yük olabilecek her türlü harcamalarından da tasarruf sağlanmıştır. Kapatılan okul binaları ve beraberindeki lojmanların diğer kurumlara devredilmesiyle birlikte bu binalar, buralara yapılacak olan yatırımlarda kullanılmak üzere değerlendirilmiştir. Zaten taşınan köy okullarının bulunduğu alanlara ve okulu olmayan mezralara okul yapılmaması bile bu sistemin ekonomik anlamda olumlu olduğunu göstermiştir. Bununla birlikte bu sistem ile köyden kente olan iç göçler engellenmiş hatta çoğu bölgelerde tersi yönde göçler yaşanmıştır (MEB, 2002).

Taşıma yoluyla eğitime erişimin eğitim, ekonomi ve sosyal yönden birçok olumlu yönlerinin olduğu aşîkârdır. Ancak olumlu gibi görünen bazı durumlar zaman içerisinde şartların değişmesi ile olumsuz bir duruma evrilmiştir. Özellikle köyde, kırsal yerlerde ve mezra gibi merkeze uzak yerlerde bulunan birleştirilmiş sınıfların kapatılmasıyla buralar öğretmensiz bırakılmıştır. Bu bölgelerdeki okulları kapatarak öğretmensiz bırakmak, bölge insanlarında buralardan devletin elinin çektiği veya çekeceği algısını oluşturmuştur. Çünkü bu yörelerde devleti temsil eden ve bölge insanı ile devlet arasında köprü olan tek kişinin öğretmen tek kurumun okul olduğu algısının insanlar üzerinde hâkim olduğu görülebilir. Bunu sonucu olarak da iç göçler hala devam etmektedir. Belki kırsal alanlara şuan okul yapılmayarak tasarruf

sağlandığı düşünülse de günümüzdeki taşıma giderlerinin yüksek maliyetleri hesaba katıldığında ekonomik açısından sisteme büyük bir yük getirdiği görülebilir.

Sonuç olarak taşıma yoluyla eğitime erişim uygulamasının eğitim açısından öğrenci ve öğretmenlere sunduğu olanaklar birleştirilmiş sınıflara kıyasla çok daha fazladır. Ancak yıllardır uygulanan birleştirilmiş sınıflar modeli de hem öğrencilerimizin hem de yöre halkının pek çok kazanımlar elde etmesini sağlayarak Cumhuriyetten bu yana ülke kalkınmasına katkı sunmuştur. Ülkemizde eğitim alanında yapılan birçok sistem değişikliklerinde çoğu zaman eski uygulanan modelin olumsuz yönleri anlatılmak hatta karalanmak suretiyle yaygınlaştırılmaya çalışıldığı görülebilir. Bu sayede uygulamanın halk tarafından kabul görüleceği inancı yaygındır. Birleştirilmiş sınıflardan taşıma yoluyla eğitime erişim uygulamasına geçişte de bu durumu görmek mümkündür. Eğitimde uygulanabilecek her modelin olumlu yönleri kadar olumsuz yönlerinin de olabileceği kabul edilmeli ve o şekilde anlatımı yapılarak yaygınlaştırılmaya çalışılmalıdır.

2.7.3 Taşımalı Eğitim Uygulamasına Yöneltilen Eleştiriler

Taşıma yoluyla eğitime erişimin maliyet, eğitim, toplumsal ve kültürel olarak hem öğrencilere hem de uygulandığı bölgeye yönelik birçok olumlu yönlerinin olduğu bilinmektedir. Ancak içinde insanın etken olduğu ve uygulamaya konan hiçbir sistem kusursuz değildir. Daha iyiye ulaşmak için yapılan her uygulamanın zamanla aksayan yönlerinin ortaya çıkması ve düzeltilmediği takdirde de sisteme zarar vermesi kaçınılmazdır. Bu cihetle bakıldığında çeşitli yönlerden faydalarını anlattığımız taşıma yoluyla eğitime erişim sisteminin de olumsuz yönleri bulunmaktadır. Hatta ilk uygulamaya konulduğu andan itibaren tenkitlere maruz kaldığı ve günümüzde de bu tenkitlerin devam ettiği görülebilir.

Eğitimde daha iyiyi yakalamak ve fırsat eşitliğini oluşturmak adına uygulamaya konulan taşıma yoluyla eğitime erişimin belirtilen amaçlara ne derece ulaştığını öğrenebilmemiz için bilimsel araştırmalara ihtiyaç duyulmaktadır (Yalçın, 2006). Sistemin başlamasıyla beraber Altunsaray (1996) tarafından yapılan araştırmada, taşıma merkezi kabul edilen okulların fiziki donanımlarının ve eğitim materyallerinin

yeterli olmadığını, taşıma araçlarında ise kapasite ve ısıtma-soğutma sorunlarının bulunduğunu tespit etmiştir. Ayrıca öğrencinin taşındığı okula verilen sağlık hizmetlerinin de yetersiz olduğunu dile getirmiştir. Uygulamadaki bu yetersizlikler bile eğitim-öğretim etkinliklerini menfi olarak etkilemekte ve neticesinde öğrenci başarısına olumsuz olarak yansımaktadır (Ergüneş ve Altunsaray, 1998).

Taşıma yoluyla eğitime erişime yoğun olarak yapılan eleştiriler arasında, paydaşlardan gereğince görüş alınamamasının, özellikle taşıtlarda sürücüye yardımcı olacak rehber bir yardımcının olmamasının ve araçlardaki kalite sorununun öne çıktığı görülebilir. Işık ve Maya (2003), bu sisteme geçilmeden önce uygulamadan etkilenen paydaşlardan olan veli, öğretmen ve idarecilerin görüşlerinin alınmasının elzem olduğuna ancak konu hakkında yeterince görüş alınmadığına vurgu yapmaktadır. Ayrıca taşımayı kapsayan okul ve yerleşim alanlarının durumları hakkında yeterince çalışma yapılmadan bu yöntemin uygulamaya konmasının sisteme olumsuz yönde getirisinin olacağını belirtmektedir. Ergüneş ve Altunsaray (1998) ise planlamanın yeterince iyi olmamasından kaynaklı olarak, araçtaki koltuk sayısı ile taşınan öğrenci adedinin örtüşmediği bu yüzden bazı öğrencilerin okullara ayakta yolculuk etmek suretiyle ulaşım sağladığını, bu durumun da kabul edilebilir olmadığını ifade etmektedir. Karakütük (1998), taşımada rehber personel veya öğretmen görevlendirilmemesi nedeniyle taşıma araçlarının veliler ve bölge halkı tarafından ulaşım aracı olarak kullanılmasına sebebiyet verdiğini belirtmiştir. Bunun neticesinde de öğrencilerin ayakta yolculuk etmeye mecbur bırakıldıklarını ifade etmiştir. Aynı zamanda taşıma yoluyla eğitime erişim kamuoyunda fazla gündem yapılmamış ve taşınan köy okulları kaderine terk edilmiştir (Tunçkaya, 1996). Taşıma merkezi okulların donanımlarının yetersiz olması öğle yemeği sorununu ortaya çıkarmaktadır. Okullarda öğrencilerin yemeklerini rahatlıkla ve temiz ortamlarda yiyebilecekleri alanlar oluşturulmamıştır (Büyükboyacı, 1998). Öğle yemekleri ise besleyici özelliği olmayan basit yemekler ile geçiştirilmektedir (Küçüköğlu, 2001). Bununla birlikte araç sürücülerinin eğitim problemleri de taşımada önemli bir sorun olarak göze çarpmaktadır (Baş, 2001).

Bununla birlikte taşıma yoluyla eğitime erişimde öğrencilerin taşınması esnasında oluşabilecek kazalara karşıda velilerin kaygılı oldukları tespit edilmiştir

(Büyükkaragöz ve Şahin, 1995). Yapılan araştırmalarda taşıma yoluyla okula gelen öğrencilerde eve karşı özlem, derslere karşı motive olamama, evde ders yapmadaki isteksizlik, arkadaş edinememe, okulda mutlu olamama ve kendini okula ait hissedememe gibi psikolojik davranışların normal okullarda öğrenim gören öğrencilere nazaran daha fazla gözlemlendiği görülmüştür (Arı, 2000). Ayrıca taşıma kapsamına alınan öğrencilerin diğer öğrencilere nazaran başarı ortalamalarının farklı olduğu da tespit edilen bir bulgudur (Özkan, 1997).

Öğrenciyi belli bir mesafeden sabahın en erken saatlerinde kaldırarak, kum veya topraklı köy yollarından merkezi okullara taşıma işi beraberinde çeşitli duygusal gerilemelere yol açabilir. Daha önce en yakınındaki birleştirilmiş veya müstakil sınıflı okula mutlu bir şekilde giden öğrencinin, taşıma yoluyla okula gidip gelmeye başlamasıyla duygularında değişimler yaşanabilir. Öğlen yemeğini ailesinden yoksun vaziyette okulda yemeğe başlamasıyla birlikte ne kadar duygusal ve içine kapanık bir çocuğa dönüştüğü gözlemlenebilir. Bunun en büyük sebebi öğrencinin yaşadığı, alıştığı ve birçok şeyi paylaştığı köyden alınıp daha uzakta bir yerde bu hasletlerden yoksun olarak eğitime devam etmeye mecbur bırakılmasıdır diyebiliriz.

Öğrenci taşıma işinin eğitime dâhil edilmesi beraberinde çeşitli alanlarda istihdamlarında yolunu açmıştır. Bunların en başında öğrenci ulaşımı ve yemeğin tedariki gelmektedir. Buralardaki istihdam açığı sonuçta birçok kişiye iş imkânı doğurmuş ve beraberinde de bazı yerlerde getirim veya rant haline dönüşmüştür. İsteklilerin ihaleleri alabilme adına başvurdukları yollar idarecileri zor durumda bırakmıştır. Hatta ihale sonrası yüklenicilerin şartname esaslarına uygun davranmadıklarından dolayı öğrenci ve okul yöneticilerinin güç duruma düştükleri gözlemlenmiştir (Ülker, 2009). Bununla birlikte eğitimde, finansmandan taşımaya kadar birçok sorunun hala çözüm beklediği aşikârdır. Özellikle taşıma merkezi olarak kabul edilen okul binalardaki donanım yetersizliklerinin devam ettiği, taşıma ve öğlen yemeklerinin kontrolü bağlamında teftişlerin sağlıklı yapılmadığı bilinmektedir (Küçüköğlu, 2001).

Başlangıcından günümüze değin taşıma yoluyla eğitime erişimin öğretime, öğrencilere, velilere, öğretmen ve idarecilere birçok olumsuz yansımalarının olduğu

bilinmektedir. Bu olumsuzlukların bazıları zaman içerisinde düzeltilmeye çalışılsa da bazı sorunların katlanarak günümüze kadar ulaştığını görmek mümkündür. Öğrenciler özelinde bakıldığında taşımanın, başarı durumlarını, derslere isteklendirmelerini, iletişim becerilerini, beslenme alışkanlıklarını ve ruhsal dünyalarını etkilediği görülmektedir. Taşınan araçlarla ilgili kıstaslar üzerinde iyileştirme çalışmaları yapılsa da sürücülerin eğitimleri konusunda pek de ilerleme kaydedilmemiştir. Bunun yanında yolların durumları ve taşınan köy mesafelerinin artırılması da günümüze kadar gelen sorunların en başında yer alabilir. Taşıma merkezi kabul edilen okullarımızda öğrenci fazlalığı, donanım eksikliği ve mekân sıkıntılarından kaynaklı sorunların da olduğu ve bu mesellerin de eğitim çalışanlarına çeşitli zorluklar yaşattığı da bilinen bir gerçektir.

2.8 Taşıma Yoluyla Eğitime Erişim Uygulamaları

Bu bölümde yönetmelikler, genelge, usul ve esaslar kapsamında taşıma yoluyla eğitime erişim hizmetleri değerlendirilerek öğrenci taşıma uygulama süreçleri incelenecektir. Bu kapsamda öğrencilerin okullara sağlıklı ve güvenli bir şekilde taşıma esaslarını belirleyen yazılı belgeler incelenerek taşıma yoluyla eğitime erişimin uygulanma aşamaları ve sahadaki süreçleri etüt edilecektir.

2.8.1 Yönetmelik, Usul ve Esaslar

1990 yılında başlayan taşınalı eğitim süreci 1994 yılında çıkarılan “Taşınalı Eğitim Yönergesi” ile hukuki bir alana oturtulmuş ve 2000 yılında yürürlüğe konan “Taşınalı Eğitim Yönetmeliği” ile uygulama ilkeleri ortaya konulmuştur. Uygulamaların sahada yansımaları dikkate alınarak günümüze kadar bu yönetmelikte birçok değişiklikler yapılarak yeni maddeler ilave edilmiş veya revize edilmiştir. Bununla birlikte bu yönetmeliğin uygulama esaslarını ortaya koyan yönerge, genelge, usul ve esaslar çıkarılarak taşınalı eğitimin ülke sathında verimli ve güvenli şekilde işlevsellik kazanması sağlanmıştır.

11.09.2014 yılında 29116 sayılı Resmi gazetede yayınlanarak uygulamaya konan ve halen yürürlükte olan “Milli Eğitim Bakanlığı Taşıma Yoluyla Eğitime Erişim Yönetmeliği” de çağımızın gereklilikleri kapsamında da sürekli güncellenmektedir.

Bu yönetmelik ile eğitim alma hakkından mahrum bırakılması muhtemel olan ilkokul, ortaokul, ortaöğretim ve özel eğitim öğrencilerinin, resmi olarak kabul edilen okul ve kurumlara taşıma ile eğitim erişimlerini karşılamak amaç edinilmiştir. Bu bağlamda usul ve esasları belirlenmiştir. Ayrıca 2017 yılında 30221 sayılı olan Resmi Gazete’de “Okul Servis Araçları Yönetmeliği” yayınlanmıştır. Bu yönetmelik mecburi eğitim alma hakkı mevcut öğrenciler ile gündüzlü bakımevleri, kreş ve okul öncesi çocuklara yönelik kulüplere kaydı olan çocukların taşıma işlemlerini güvenli ve kurallı bir şekilde yürütülmek üzere planlanmıştır. Bu kapsamda öğrenci taşıma hizmetlerinde görev alacak gerçek veya tüzel kişilerin çalışma şartları, yeterlilikleri ile denetimlerine ilişkin ilkeler belirlenmeye çalışılmıştır.

Taşıma yoluyla eğitime erişimde mihenk taşı olan bu iki yönetmelik daha sonra “Milli Eğitim Bakanlığı Destek Hizmetleri Genel Müdürlüğü” tarafından 30.05.2018 tarihinde ve 10581842 sayı kapsamında çıkarılan “Okul Servis Araçlarının Çalıştırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar” yazı ile desteklenmiştir. Bu Usul ve Esasların amacı; okul öncesi ile zorunlu eğitim dâhilinde olan öğrencilerin okullara taşıma faaliyetlerini belli bir nizam içinde ve güvenli hale getirmek maksadıyla çıkarılmıştır. Bu sayede okula öğrenci taşıyan servis araçlarının çalıştırma şartlarına yönelik kurallar belirlemiştir. Bununla birlikte “İçişleri Bakanlığı İller İdaresi Genel Müdürlüğü” tarafından 27.08.2021 tarih ve 13664 sayılı “2021-2022 Eğitim Öğretim Yılında Alınacak Trafik Tedbirleri” konulu resmi yazı yayınlanmıştır. Bu kapsamda okul çevre ve güzergâhlarında asayişin sağlanmasına ilişkin tedbirler ile trafik emniyetinin arttırılmasına yönelik önlemler üzerinde durulmuştur. Bunun yanında denetimlerin rehberlik anlayışı çerçevesinde yapılarak tedbirlere uyulması ve Koronavirüs Bilim Kurulu’nca belirlenen salgın ile mücadele tedbirlerine de riayet edilmesi amaçlanmıştır.

2.8.2 Taşıma Yoluyla Eğitime Erişimde Komisyonlar

Taşıma yoluyla eğitime erişimde okula öğrenci taşıyan servis araçlarının trafik ve güvenlik önlemleri kolluk kuvvetleri tarafından sağlanmaktadır. Öğrenci taşıma hizmetlerinin planlanması, uygulanması ve denetim boyutları da eğitim sistemi bünyesinde organize edilmektedir. Eğitim sistemi içerisinde eşgüdümlü olarak

okullara öğrencilerin araçlar ile taşınmasına yönelik işlemler milli eğitim müdürlüklerinde ve okullarda kurulmuş olan komisyonlar eliyle yapılmaktadır.

2.8.2.1 Planlama komisyonu

İl ve ilçe milli eğitim müdürlüklerinde her öğretim yılı içerisinde taşıma sistemi ile eğitimden yararlanacakları, taşıma yoluyla eğitim kapsamına alınması gereken yerleşim alanlarını ve taşıma nakil merkezi olacak okul ve kurumları saptamak maksadıyla “Planlama Komisyonu” teşekkül edilir. Komisyonda ilgili şube müdürü veya müdür yardımcısının başkanlığında olacak şekilde asgari iki taşıma nakil merkezi okul müdürü bulunması şartıyla diğer eğitim ve öğretim kurumları arasından seçilecek en az 3 ile en fazla 9 üyeden teşekkül etmektedir. Komisyon milli eğitim müdürlüklerinin isteği ve mahalli mülki idarecinin tasdiki ile yılın ilk ayında oluşturulur ve bir yıl boyunca belirlenen takvim doğrultusunda çalışır. Mart ayından önce komisyon başkanının belirleyeceği tarihlerde toplanan komisyona, görüşleri alınmak üzere gerektiğinde muhtarlar, belediye başkanları ile kurum yetkilileri davet edilebilir (MEB, 2014).

Planlama Komisyonu kurulduğu ocak ayı itibariyle bir sonraki eğitim öğretim yılının öğrenci taşınmasına yönelik iş ve işlemlerini planlamak gibi önemli yükümlülüğü bulunmaktadır. Bununla beraber komisyonun devam eden öğretim yılının, taşıma yoluyla eğitime erişimdeki süreçleri de takip etme ve gerektiğinde konuya ilişkin kararlar alıp önerilerde bulunma gibi sorumluluğu da vardır. Bu maksatla komisyona seçilecek üyelerin en az bir veya daha fazlasının yerel yerleşim alanlarını iyi bilen, tecrübeli ve devamlılığı olacak okul ve kurum müdürleri arasından seçilmesinin gerekliliği önem arz etmektedir.

Taşıma Yoluyla Eğitime Erişim Planlama Komisyonu’nun görevleri incelendiğinde çok geniş bir yelpazede görev yaptığı söylenebilir. Komisyonun, il ve ilçede öğrencisi taşınacak veya taşınmayacak yerleşim alanlarını belirlemek, taşıma merkezi olacak eğitim kurumlarını tespit etmek görevleri arasındadır. Ayrıca öğrenci taşıma vasıta sayısını öğrenci sayısı nezdinde belirlemek, taşıma güzergâhı ve durak yerlerini saptamak, güvenli taşıma yapmak, sağlık ve beslenme alışkanlığı alanında

alınacak önlemleri tanımlamak gibi görevleri de bulunmaktadır. Bununla birlikte özel eğitim öğrencilerinin öğrenim görebilmesi adına yapılacak taşıma hizmetlerine ilişkin iş ve işlemler yine bu komisyon tarafından yürütülür (MEB, 2014).

03.07.2016 tarih 29761 sayılı olan Resmi Gazete’de yapılan talimatname değişikliği ile ulaşım ve iklim yönünden taşımaya elverişli olmayan yerleşim yerlerinde bulunan mecburi eğitim çağındaki öğrenciler, öncelikle yatılı ve pansiyonlu okullara yerleştirildikten sonra taşıma hizmetinin kapsayacağı öğrencilerin planlamasını yapmak yine komisyonun görevleri arasına girmiştir. Bu yönetmelik değişikliği neticesinde “Taşıma Öğrenci Modülü” işlemlerini yürütmek de bu komisyonun görevleri arasına alınmıştır (MEB, 2014).

Taşıma yoluyla eğitime erişimde birçok görevi bünyesinde bulunduran planlama komisyonlarının, iklim ve ulaşım elverişsizliği olan yerleşim birimlerindeki öğrencilerin, taşınması veya yatılı-pansiyonlu okullara yerleştirilmesi aşamasında sorunlar yaşadığı aşikârdır. Çünkü taşımının ülke genelinde yaygınlaştırılmasına yönelik politikalar neticesinde hızla yatılı veya pansiyonlu okulların kapatılması, bu komisyonun hareket sahasının daralmasına ve sahada sorunların yaşanmasına neden olmuştur. Bölgede yeterli yatılı veya pansiyonlu okulun olmaması, çeşitli elverişsizliği nedeniyle taşınması zor olan birimlerin taşıma kapsamına alınma mecburiyetini doğurmaktadır. Bunun neticesinde de ulaşım, araç ve şoför tedariki gibi sorunların yanında öğrencilerin okula veya eve geç gelme sorunları da yaşanmaktadır.

2.8.2.2 Değerlendirme komisyonu

Planlama komisyonu eliyle hazırlanan tutanak ve raporların değerlendirilmesi ve il/ilçeler arasında koordinasyonun sağlanması maksadıyla “Değerlendirme Komisyonu” kurulur. Milli eğitim müdürünün veya yardımcısının başkanı olduğu bu komisyon, taşıma hizmetlerinden yükümlü şube müdürü ile öğrencisi taşınan ilçe müdürleri ve maarif müfettişlerinden oluşmaktadır. Komisyon taşıma planlamalarını değerlendirmek maksadıyla eylül ayının ilk haftasına kadar toplanır. Değerlendirme komisyonu il müdürlüğü tarafından düzenlenen çalışma takvimi uyarınca bir yıl

görev yapmaktadır. Komisyon yaptığı toplantılara görüşleri alınmak üzere gerektiğinde kurum yetkililerini de davet ederek sunulan görüşler doğrultusunda kararlar verebilir (MEB, 2014).

Taşıma Yoluyla Eğitime Erişim İl Değerlendirme Komisyonu illerde ve ilçe merkezlerinde planlanan taşıma hizmetlerinin son şeklini alarak valilik onayına sunulduğu merciidir. Bu anlamda bakıldığında eğitim öğretim takvimi içerisinde öğrencilerin okullara taşınmasına konu olan iş ve işlemlerin en son kontrol ve düzenlemelerin yapıldığı il değerlendirme komisyonları aynı zamanda yönetmelik dışı uygulamalarında kontrol merkezidir.

Değerlendirme komisyonlarının görevleri incelendiğinde, taşıma yoluyla eğitime erişim hizmetlerinin il bazında karar organı olarak iş ve işlemleri yürüttüğü görülebilir. Öğrencilerin okullara taşınmasına ilişkin ilke ve esasları belirleyerek onay için valiliğe sunmak, yönetmelik hükümlerine aykırı taşıma yapılan öğrenci, okul, yerleşim birimi ve taşıma merkezlerini uygulamada kapsam dışı bırakmak bu komisyonun görevlerindendir. Bununla birlikte başka il ve ilçelerden öğrencisi taşıma kapsamına alınan yerleşim alanı ile okulların taşınmasına ait yapılan planlamaları, eşgüdüm sağlamak maksadıyla il milli eğitim müdürlüklerine bildirmek de komisyonun görevleri arasında yer alır. Ayrıca taşıma uygulamasından çıkarılarak yeniden açılması planlanan eğitim kurumlarının bakım ve onarım çalışmalarının yapılarak eğitime hazır hale getirilmesi için milli eğitim müdürlüklerine bilgi vermek yine bu komisyonun eliyle yapılmaktadır (MEB, 2014).

2.8.2.3 Taşımacıyı tespit komisyonu

Her eğitim öğretim takvimi başlangıcında kurulan bu komisyonda; ilgili okul müdürü, bir öğretmen ve iki veli ile beraber okul-aile birliği başkanı yer alır. Bu komisyonda yer alacak öğretmen, öğretmenler kurulu toplantı kararı ile bir yedeği olacak şekilde belirlenir. Aynı şekilde öğrencisi servis ile okula gelen veliler arasından da okul idaresi yine iki kişiyi yedek belirlemek suretiyle iki asil üye seçer. Şayet okulda eğitim vakıf hizmetleri bulunmakta ise ilgili yönetim kurulu tarafından belirlenen bir temsilci de taşımacıyı tespit komisyonun da yer alır. Taşımacıyı tespit

komisyonunun en önemli görevi, okul idaresi ile eşgüdümlü olarak çalışmak suretiyle okula yapılacak olan taşıma öğrenci servis faaliyetlerinin planlamasını yapmaktır (MEB, 2017).

Bu komisyon, belediyeler tarafından toplu taşıma hizmeti verilen ve bulunduğu çevrede ihtiyacını karşılayabileceği eğitim kurumu bulunan yerlerde, velinin isteği ve veli tarafından verilen ücret ile öğrenci taşımacılığı yapılan ilgili okul müdürlüklerinde kurulur. Bu bağlamda iş yükünün fazla olması hasebiyle birçok okul bu komisyonu kurmamaktadır. Genel olarak okulların, veli ile taşımacının anlaşarak sözleşme imzalamasını ve bu şekilde taşıma hizmetinin yürütülmesini tercih ettikleri söylenebilir.

2.8.2.4 İhale komisyonu

Taşıma Yoluyla Eğitime Erişim İhale Komisyonu, ihale yetkilisi olan il veya ilçe milli eğitim müdürü tarafından, en az beş kişiden oluşturulmaktadır. Komisyon tek sayı olmak kaydıyla daha fazla kişiden de oluşturulabilir. Her seçilen komisyon üyesinin yedek üyesi de belirlenir. Komisyon da bir başkan, iki personel işin uzmanı, bir personel muhasebe sorumlusu olmakla birlikte diğer üyelerden teşekkül eder. İlgili idare şayet komisyona yeterli nitelik ve sayıda kişi bulamaması durumunda Kanun kapsamına giren diğer idarelerden üye alabilmektedir (Kamu İhale Kanunu [KİK] 2002). Elektronik Kamu Alımları Platformu sistemi aracılığıyla ihale ilanı yayımlama süreçleri tamamlandıktan sonra resmi olarak bu ihale komisyonu oluşturulmuş olur (MEB, 2021).

Genelde il veya ilçe milli eğitim müdürlüklerinde ihale komisyonuna nitelikli üye seçiminde sorunlar yaşandığı görülebilir. İhale yetkilisi durumunda olan müdürlüklerde işin uzmanı ve muhasebe sorumlusu niteliği taşıyan personelin az olması işlerini zorlaştırmakta ve çeşitli aksaklıklara sebebiyet vermektedir. Özellikle küçük ölçekli ilçelerde, bu sorunun fazlaca yaşandığı ve kanun kapsamında olan diğer kurumlardan da bu anlamda destek alınamadığı görülebilir.

İhale komisyon üyeleri ihale saatinde eksiksiz olarak toplanarak, komisyona ait kararlar çoğunluk sağlanarak alınır. Kararlarda çekimser oy kullanılmaz ve başkan ve

üyeler verilen oylardan ve alınan kararlarından sorumlu tutulurlar. Muhalif oy veren komisyon üyeleri ilgili gerekçeyi komisyon kararlarına yazarak imza altına almak zorundadır. Komisyon karar ve tutanakları, komisyon başkan ile üyeler tarafından ad, soyadı ve unvanlar belirtilmek suretiyle imzalanır (KİK, 2002). İhale komisyonunun taşıma yoluyla eğitime erişim kapsamında; belirlenen öğrenci servis hatlarını ve yemek hizmetlerini, belirlenmiş yaklaşık maliyet sınırları içerisinde, mevzuata uygun olarak isteklilere pazarlamak üzere kurulduğu söylenebilir. Komisyon üyelerinin ihale konusunda yürürlükte bulunan tüm mevzuatlara hâkim olması ihale güvenilirliği ve işleyişi açısından çok önemlidir.

2.8.2.5 Servis denetim komisyonu

Okullara öğrenci taşıyan servisler ile ilgili icraatları, her sene eğitim yılının bir ve ikinci devre başlangıçlarında valilik ve kaymakamlık makamınca teşekkül edecek olan denetim komisyonunun eliyle denetlenmesi gerekmektedir. Bu komisyonda milli eğitim, belediye, jandarma ve ilgili diğer kamu temsilcilerinden seçilen kişiler bulunmaktadır. Denetim Komisyonunca yönetmeliğe aykırılığı tespit edilen servisler, belediyeye bildirilerek almış oldukları özel izin belgeleri iptal ettirilir (MEB, 2017).

Servis Denetim Komisyonu hem taşımali eğitim hizmet kapsamında olan servisleri hem de okul veya veli sözleşmesi ile ücret mukabilinde taşıma yapan servisleri denetleyebilirler. Bu komisyonda, milli eğitimden taşıma bölümüne bakan şube müdürü, taşıma merkez okul müdürü veya yardımcıları, kolluk kuvvetlerinden trafik işleri ile ilgili iş ve işlemlerle meşgul olan ekipler ile belediyelerden zabıta trafik personelleri yer alabilir. Bununla birlikte servis denetimleri için taşıma merkezi okullarda kurulan denetim komisyonları da mevcut olup hali hazırda her gün nöbetçi öğretmenler tarafından da denetlemeler yapılabilmektedir.

2.8.3 Taşıma Merkezi Kabul Edilen Okulların Özellikleri

Eğitim kurumlarına yönetmelikler kapsamında, bazı standartlar çerçevesinde değerlendirilerek taşıma merkezi okul statüsü kazandırılmıştır. Bir okulun taşıma merkezi olarak eğitimine devam edebilmesi için fiziki ve çevresel durumunun belirtilen standartlara uygun olması gerekmektedir.

Taşıma merkezi olarak kabul edilen eğitim kurumunun, öğrencisi taşıma kapsamına alınan okul ve meskûn birimlere göre daha merkezî bir konumda ve ulaşım olarak daha avantajlı durumda olması gerekmektedir. Okulun donanım olarak derslik, laboratuvar gibi fiziki yeterliliğinin yanında öğretmen durumu ve ders materyalleri bakımından da hem taşınan hem de taşınmayan öğrenciler için yeterli olması gerekmektedir. Bunun yanında öğrencilerin kültürel etkinlik, sportif aktivite yapabilmeleri için uygun alanların bulunması gerekmekte olup kütüphanelerden yararlanabilmeleri için de uygun ortamların bulunması önem arz etmektedir (MEB, 2014).

Taşıma merkezi belirlenen okullarda büyük bahçe ve oyun alanlarının olması ile taşıma araçlarının öğrencileri rahatlıkla indirip bindirebileceği park alanların bulunması taşıma yoluyla erişimin daha sağlıklı olarak yürümesini sağlayabilir. Taşıma merkezi olarak seçilmiş okullarımıza kapasitesinin üstünde öğrencinin devam etmesi neticesinde kütüphane, laboratuvar gibi alanların sınıflara dönüştürüldüğü görülebilir. Genel olarak bakıldığında yeni yapılmış taşıma merkezi olan okullarımız haricinde diğer tüm okulların sadece bulunduğu çevrenin ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde projelendirildiği bilinmektedir. Böyle okulların bir de taşıma merkezi olarak seçilmesi, okulun imkân sınırlarını zorlanmakta hatta olumsuzluklara sebebiyet vermektedir.

Mücbir sebepler olmadığı müddetçe yatılı ve ikili eğitim yapılan okullar taşımada merkez olarak seçilemez. Bunun yanında birleştirilerek sınıf uygulaması yapılan okullar ancak mecburi olan durumlarda taşıma için kurulan planlama komisyonunun önerisi, il taşıma değerlendirme komisyon hükmü ve mahallî i yönetim amiri onayı ile taşımada merkez olarak eğitimlerine devam edebilir. Öğrencilerin taşınmasında her eğitim kademsinin ayrı vasıtalar ile taşınması esastır. Zorunlu sebepler neticesinde bölgede taşınan öğrenci sayısının az olması, derse başlangıç ve bitiş saatlerinin bir olması ve taşıma aracında koltuk olması koşuluyla özel eğitim öğrencileri haricindeki öğrenciler beraber yolculuk edebilir. Özel eğitim gören öğrenciler ile benzer alanda bulunan özel eğitim ile ilgili kurumlara veya öteki okullara giden kardeşleri aynı taşıma araçları ile taşınabilir (MEB, 2014).

2.8.4 Öğrenci Taşıma Hizmetlerinde Kullanılan Araçların Özellikleri

“Taşıma Yoluyla Eğitime Erişim Yönetmeliği” bir anlamda öğrencilere sunulan taşıma hizmetlerinin usul ve esaslarını belirlemekte ve taşıma komisyonları ile okulların seçilme standartları ve görevlerini kapsamaktadır. Bunun yanında ihale işlemlerinin ve taşıma uygulama esaslarının da belirtildiği bu yönetmelik, bir anlamda öğrenci taşıma hizmetlerinin ana hatlarını oluşturmaktadır. Ancak bu yönetmelikte, taşımada kullanılan araç ve şoförlerin çalışma şartları ve yeterlikleri ile denetim, şikâyet ve özel servis uygulamalarına ilişkin metot ve nitelikler belirtilmemiş başka bir yönetmeliğe atıfta bulunulmuştur.

Öğrenci taşıma hizmetlerinde kullanılan araçların nitelikleri, taşıt sürücülerinin sorumlulukları gibi hususlar “Okul Servis Araçları Yönetmeliği”ne göre düzenlenerek gerekli standartlar belirlenmiştir (MEB, 2014). Bu anlamda taşımada kullanılan araçlar ile araçları kullanan şoförlerin yeterlilikleri ve görevleri “Okul Servis Araçları Yönetmeliği” kapsamında incelenmesi gerekmektedir. Yine buna ek olarak Bakanlığın 2018 yılında yayınladığı “Okul Servis Araçlarının Çalıştırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar” yazısı da bu kapsamda okul servisinde kullanılan araçların çalıştırılmasına dair metot ve nitelikler ile yapılacak sözleşme standartlarını belirlemektedir.

Okula öğrenci taşıyan servis araçlarının arka tarafında ölçü ve standartları yönetmeliklere uygun "OKUL TAŞITI" yazısı ile ebat, nitelik ve çalışma şekli belirtilmiş "DUR" levhası bulunacaktır. Araçlarda öğrencilerin kolaylıkla yetişip açabileceği camlar ile pencerelerin sabit olması ve taşıt iç düzenlemesindeki demir aksamaların yaralanmalara neden olmayacak şekilde yumuşak bir nesne ile kaplanması gerekmektedir. Ayrıca engelli olan öğrencileri taşıyacak taşıma araçları “5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanun” ve bu kapsamda çıkarılan yasalara elverişli olmalıdır. Okul servis taşıtlarında “Araçların İmal, Tadil ve Montajı Hakkında Yönetmelik ile Karayolları Trafik Yönetmeliği”nde belirtilen ölçüt, sayı ve nitelikte malzemelerin kullanıma hazır halde bulunması gerekmektedir (MEB, 2017).

Okul servis araçlarının gerçek veya tüzel kişilik adına kayıtlı olması ve taşıma yapacağı araca ait ruhsat, muayene raporu, gerekli izin sertifikaları ile NACE kodunu gösterir faaliyet belgesi bulunması gerekmektedir (MEB, 2018). Araçların temiz, güvenli ve bakımlı olması, araç kapılarının ise otomatik veya sürücü tarafından manüel kumandalı olması mecburidir. Okula öğrenci taşıyan araçların camlarına renkli cam filmi yapıştırılmaması ve sadece iç mekânın görülebilmesini sağlayan beyaz camın kullanılması zorunludur. Okul servislerinde ruhsatta belirtilen koltuk adedinin araç içerisinde görünür bir yerde asılı durması ve öğrenci taşıma hizmetinde kullanılan servislerin “Araçların İmal, Tadil ve Montajı Hakkında Yönetmelik” hüküm ve şartlarına uygun olması önemlidir. (MEB, 2017).

Araçlarda bulunan müzik ve video sistemleri öğrenci taşıma hizmetleri sırasında asla kullanılmayacak ve araçlarda ısıtma ve soğutma sistemleri çalışır vaziyette olacaktır. Araç koltuklarının hepsinde emniyet kemeri çalışır vaziyette bulunması gerekmektedir. Araç içinde belediyeler tarafından tertip edilen “Okul Servis Aracı Özel İzin Belgesi” ve “Okul Servis Aracı Bakım ve Onarım Takip Formu”nun da hazır bulundurulması gerekli görülmektedir. Ayrıca araç içinde şoför veya başka birinin sigara kullanmasına müsaade ettirilmemesi de okul servisleri için zorunlu bir gerekliliktir (İçişleri Bakanlığı [İB], 2021). Öğrenci taşımacılığında kullanılan taşıtlar on iki yaşından küçük olması gerekmekte birlikte araçlarda, kayıtların otuz gün muhafazası sağlanacak takip sisteminin bulundurulması icap etmektedir. Her öğrenci için ayrı olacak şekilde üç noktadan güvenliği sağlayan emniyet kemeri ile “Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı”na standartları tespit edilen her araç koltuğunda koltuk duyar sistemleri bulundurulması önem arz etmektedir (MEB, 2017).

Yönetmelikler tarafından okul servis araçları için belirlenen standartlar durum ve şartlar göz önünde bulundurularak bazen değiştirilmekte bazen ertelenmektedir. Covid-19 salgını neticesinde okulların uzaktan eğitim ile öğretime devam etmesi neticesinde okul servislerinin çalışamamasına neden olmuş ve yüklenicilerin maddi sıkıntılar çekmesine sebebiyet vermiştir. Bu sebeple 2021 tarihinde yayınlanan 31579 sayılı Resmi Gazete’ de çıkarılan “Okul Servis Araçlarında Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik” ile 01.07.2023 tarihine kadar muayeneden geçmesi

esas alınmak şartı ile araç yaşı ile ilgili hüküm, on beş yaşından küçük olması şeklinde değiştirilmiştir. Bu değişiklik özellikle küçük ilçelerde bulunan milli eğitim müdürlüklerinin elini rahatlatmıştır. Çünkü küçük yerleşim yerlerinde taşıma hizmetinin yürütülmesinde on iki yaşından küçük araç bulma sıkıntısı yaşanmakta bu sebeple de birçok taşıma ihaleleri ertelenmektedir. Bu etelemeler sonucunda “Elektronik Kamu Alım Platformu”na, her ihaleye çıkıldığında yatırılan ihale bedelleri hesaba katıldığında Bakanlığa önemli bir bütçe yükü getirdiği görülebilir.

Bununla birlikte araç kayıt sistemi ile koltuk duyar sistemleri, üç noktalı emniyet kemeri ve beyaz cam zorunluluğu yine aynı yönetmelik değişikliği ile 01.01.2018 tarihi temel alınarak bu tarihten önce okul servisi taşıtı olarak tescillenmiş vasıtalarda aranmaz şeklinde değiştirilmiştir. Bu değişiklikler ile maddi imkânsızlıklar içerisinde olan ve her türlü meşakkatle taşıma hizmeti sunan kırsal bölgelerdeki yüklenicilerin taşıma sistemine dâhil edildiği görülebilir. Bu yönetmelik değişiklikleri ilçelerde oluşturulan komisyonların ve ihale yetkililerinin işlerini kolaylaştırmıştır.

2.8.5 Taşıma Yüklenicisinin Koşul ve Yükümlülükleri

Taşımacılar ve araç kullanıcılarının adli sicil kayıtlarının “Okul Servis Araçları Yönetmeliği”nde belirtilen koşullara haiz olması gerekmektedir. Bu sebeple taşımacının devletin güvenliğine ve anayasal düzene karşı suçlar ile hırsızlık, irtikâp, rüşvet, sahtecilik, ihale işlerinde fesat, kaçakçılık gibi suçlardan hüküm giymemesi gerekmektedir. Bununla beraber kasti cinayet, cinsel dokunulmazlık kapsamındaki suçlar, bireyi hürriyetinden mahrum bırakmak, alkol veya uyuşturucu madde etkisiyle trafik emniyetini tehlikeye sokmak, uyarıcı, uyuşturucu madde kullanımı, üretim ve ticareti ile çocuğa yönelik müstehcenlik ile ilgili her türlü tutum gibi suçlardan hüküm giymiş veya kovuşturması bulunmak bu görev için engeldir. Ayrıca terör örgütlerine iltisak veya irtibat da taşımacıda bulunmaması gereken durumlar arasında yer almaktadır (MEB, 2017).

Gerçek veya tüzel kişiliklerde mevzuat gereği meslek veya sanayi odalarına, işin yapıldığı yılı kapsayan ve taşıma hizmeti yaptığına dair kaydının olması gerekmektedir. Gerçek olan kişilerde taşıtlar, gerçek olan kişiler üzerine, tüzel

kişiliklerde ise üçte bir olan kısmının tüzel adına kayıtlı olması da taşıma yüklenicisinin şartları arasındadır (MEB, 2018). Taşıma güzergâhının tamamı veya bir kısmının belediye sınırları dâhilinde gerçekleşmesi durumunda şehir güzergâhı için ilgili belediyelerden özel izin sertifikasının alınması da koşullar arasındadır (MEB, 2017). Bunun yanında “22.01.2002 tarih ve 24648 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 4734 Sayılı Kamu İhale Kanunu” gereği taşımacının bu kapsamda yapılan ihalelere girebilmesi için ekonomik, mali, mesleki ve teknik yeterliliğini gösterir belgelerinin de bulunması bu anlamda son beş yıl içinde herhangi bir kesinleşmiş cezasının bulunmaması önemlidir (KİK. 2002). Ayrıca yine aynı tarih ve sayı ile yayımlanan “4735 sayılı Kamu İhale Sözleşme Kanunu”na göre de yüklenicinin sözleşme imzalandığı yıl temel alınarak mevzuat kararları uyarınca, sosyal güvenlik kurumuna prim borcunun bulunmaması gerekmektedir (Kamu İhale Sözleşmeleri Kanunu [KİSK], 2002).

Taşımacıların öğrencileri oturarak rahat ve güvenli bir şekilde okula veya eve zamanında ulaştırılma ve gerekli durumlarda aracında rehber personel bulundurma sorumluluğu vardır. Bununla birlikte bu alanda çalıştırdığı kişilerin sigorta işlerini takip etmekle, her eğitim yılında çalıştıracağı rehber personel, şoför isimleri ile araç plakalarını ve yıl içinde oluşabilecek bütün değişiklikleri okul yönetimine aynı gün içinde bildirmekle de yükümlüdür. Ayrıca ilgili kurumlar tarafından öğrenci taşımacılığı ile ilgili verilmesi zorunlu olan sertifikalara ve karayolu yolcu taşıma yetki belgesine sahip olmak da taşımacının önemli yükümlülükleri arasındadır. Yükümlülüklerini ifa etmeyen taşımacılar komisyon tarafından verilecek süre içinde eksikliği gidermekle sorumludur (MEB, 2017).

2.8.6 Öğrenci Taşıma Faaliyetlerinde Çalışanların Koşul ve Görevleri

Okula öğrenci taşıyan araçları kullanan şoför ve araç içinde görevlendirilen personelin öncelikle affedilmiş veya hükmü geriye bırakılmış olsa dahi devletin güvenliğine ve anayasal düzene karşı suçlar ile hırsızlık, irtikâp, rüşvet, sahtecilik, ihale işlerinde fesat, kaçakçılık gibi suçlardan hüküm giymemesi gerekmektedir. Kasti cinayet, cinsel dokunulmazlık kapsamındaki suçlar, bireyi hürriyetinden mahrum bırakmak, alkol veya uyuşturucu madde etkisiyle trafik emniyetini tehlikeye

sokmak, uyarıcı, uyuşturucu madde kullanımı, üretim ve ticareti ile çocuğa yönelik müstehcenlik ile ilgili her türlü tutum gibi suçlardan hüküm giymiş veya kovuşturmasının bulunması da bu görevler için engeldir. Bunun yanında terör örgütlerine iltisak veya irtibat da şoför ve rehber personel de bulunmaması gereken durumlar arasında yer almaktadır (MEB, 2017).

Okul servisini kullanan araç şoförler ile bu araçlarda çalışan rehber personellerin, emniyet müdürlükleri trafik ekiplerince verilen “ Okul Servis Araçları Şoförleri ve Rehber Personeline Yönelik Bilgilendirme Eğitimleri”ni alma sorumluluğu bulunmaktadır. Verilen eğitim sonunda eğitmenler tarafından eğitim alanlara yönelik doldurulan formlar muhafaza edilmek üzere saklanır (TCİB, 2021). Okul servislerinde görevli şoförlerin 25 yaşını bitirip 26 yaştan gün alması ve 66 yaşından da gün almaması gerekmektedir. Bunun yanında hem kullandığı araca hem de edinme yılı bakımından uygun ehliyete sahip olmasının yanında beş yılda bir yenilenen psikoteknik ve SRC1-2 diye adlandırılan yurtiçi yolcunun taşınmasına dair yeterlilik belgelerinin bulunması gerekmektedir. Bunun yanında şoförün “21.9.2006 tarihli ve 5544 sayılı Meslekî Yeterlilik Kurumu Kanunu” uyarınca mesleki yeterlilik ruhsatına sahip olması ve şoförlük yapmasına engel bir durumunun olmadığını gösterir aile hekiminden rapor alması çalışma şartları arasındadır (MEB, 2017).

Yönetmelikteki şoförlerin 26 yaş ve ehliyetteki süre sınırı özellikle küçük ilçelerde okul servislerinde çalıştırılacak personelin bulunmamasına neden olabilmektedir. D sınıfı araçlar için asgari beş ve D1 sınıfı araçlar için asgari yedi yıllık ehliyete haiz olunmasının istenmesi bu alanda çalıştırılacak insan sayısını kısıtlayabilmektedir. Yönetmelik incelendiğinde; bir kişinin 18 yaşına girer girmez ehliyet alacağı ve yedi yıl bitiminde 25 yaşını bitirip D1 sınıfı araç olan otobüs kullanabileceği varsayımından hareket edildiği görülebilir. Bununla birlikte günümüzde mesleki yeterlilik belgelerinin verilmesine yönelik kurumların fazla olmaması bu alanda belge sıkıntısı çeken çalışanları çok zor durumda bırakmaktadır. Bundan dolayı yönetmeliklerde yapılan değişiklik ile bu belgenin istenmesinin ileriki yıllara ertelenmiş olması yükleniciler açısından olumludur diyebiliriz.

İlgili yönetmeliğe göre son beş yılda kasıtlı veya taksirli ölüme sebebiyet veren trafik kazalara dâhili olan, alkollü araç kullanan ve hız ihlalinin dolayın ehliyeti birden fazla el konulmuş olan kişiler okul servislerinde asla görev alamazlar. Bunun yanında “30.03.2005 tarihli ve 5326 sayılı Kabahatler Kanunu”nun 35. maddesi kapsamında kabahat veya kusur işlemeyi tutum durumuna getiren kişiler de bu alanda çalıştırılmazlar.

Öğrenci servis şoför ve rehber personelin, öğrencileri taşımadan önce ve sonra taşıtın içini kontrol etme ile öğrencileri oturarak rahat ve güvenli bir şekilde okula veya eve zamanında ulaştırma gibi görevleri bulunmaktadır (MEB, 2017). Öğrenci taşıma sistemindeki bu şoför ve rehber personel görevli olduğu araçların bakım ve emniyetlerinden de sorumludurlar. Personellerin tıraşlı vaziyette, temiz ve toplum adabına uygun olan kıyafetle hizmet etmeleri ve öğrencilerle uygun, saygı çerçevesinde iletişim kurmaları gerekmektedir. Görevli personelin, öğrenciler araçta iken sigara içmemesi ve serviste zorunlu olmadıkça görüntü ve ses sistemlerini çalıştırmaması sorumlulukları arasındadır (MEB, 2018). Özellikle ilk ve ortaokul öğrencileri tarafında rol model olarak alınma ihtimali bulunan şoför ve rehber personellerin bu anlamda görevlerinin icrasında daha dikkatli olması beklenmekte ve araçta kendi çocuğunu taşıyor gibi bir bilinçle görevini ifa etmesi gerekmektedir. Ancak okula öğrenci taşıyan servis araçlarında özellikle ses ve görüntü cihazlarının yoğun olarak kullanıldığı, görevli personelin konuşma ve davranış açısından öğrenciye örnek olabilecek çok da uygun davranışlar göstermediği bilinmektedir.

Okula öğrenci taşıyan servis araçlarında bulunan rehber personelin 22 yaşında ve 61 yaşını geçmemiş en az lise veya bakanlık tarafından onaylı kursu başarıyla bitirmek koşuluyla en az ilkokul mezunu olması ve bu işi yapabileceğine dair aile hekiminden rapor alması gerekmektedir. Bu personelin en önemli görevleri arasında, taşıt içerisinde düzen sağlamak, emniyet kemeri kullanımı, güvenli şekilde araçtan inip binme ve yoldan geçme eylemlerinde öğrencilere yardımcı olmak vardır. Ayrıca taşıma başlangıcı ile bitiminde aracın iç bölümlerini kontrol etmek ve “REHBER” yazılı ve standartlara uygun rengi sarı ve reflektik şeritleri olan yelek giymek rehber personelin yükümlülüklerindendir. Bununla birlikte taşıma esnasında öğrencilere refakat ederken trafik ışık ve levhaları kullanmak da görevleri arasında yer

almaktadır (MEB, 2017). Ayrıca özel eğitim öğrencilerini taşıyan servislerde görevli rehber personelin taşıma dışındaki eğitim saatlerinde okulda bulunarak sorumluluğunda olan öğrencilere yönelik beslenme, temizlik ve sağlık gibi konularda öğrencilere yardımcı olmak maksadıyla okul idarecisinin verdiği görevleri ifa etmek gibi bir görevi de bulunmaktadır. Bunun yanında bu servislerde görevli personel taşıma işlemleri kapsamında okul, öğrenci ve aile arası ilişkilerdeki sorunları idarecilere zamanında bildirmekle de mükelleftir (MEB, 2014).

2.8.7 Taşıma Merkezi Kabul Edilen Okul İdarelerinin Görevleri

Okul yönetiminin öğrenci taşıma işlemlerine ilişkin yükümlülükleri bulunmaktadır. Bunlardan ilki ve en önemlisi taşıma komisyonları ile koordineli bir şekilde taşıma faaliyetlerini tasarlamaktır. Servis vasıtalarının okul bölgesindeki öğrenci indirme ile öğrenci bindirme noktalarını tespit etmek, taşımacılar ile bu alanda çalışan elemanların okul sahasından yararlanmalarına özgü tertipler almak, taşıma yoluyla erişimin her kademesinde özel bireyler için her türlü tedbirleri almak okul idarelerinin görevleri arasındadır (MEB, 2017). Faaliyetlerin düzen ve güven içerisinde devam etmesi amacıyla tüm paydaşlarla yapılacak toplantılara katılmak ve kolluk kuvvetlerince belirlenen irtibat görevlileri ile sürekli iletişim halinde bulunmak da idarenin görevleri arasında yer almaktadır (TCİB, 2021).

Okul yönetimleri okulun fiziki ve kontenjan durumuna göre alabileceği taşınmalı öğrenci sayısını milli eğitim müdürlüklerine belirlenen takvim içerisinde bildirmek ve bu öğrencilerin kayıt, nakil gibi işlerini yapmakla mükelleftir. Taşıma kapsamındaki öğrencilerin sınıflara eşit dağıtılması, okula geliş-gidişlerine göre ders dağıtımlarının yapılması, boş zamanlarda okulda bulunan sosyal etkinlik ve sportif alanlardan yararlanmalarının sağlanması da okul idarelerinin yükümlülükleri arasındadır. Bununla birlikte idareler, özel bireylerin taşındığı araçlarda görevli rehber personelin araç içerisinde ve okulda sorumlu olduğu öğrencilere yönelik görevleri yapmasını sağlamalı, özel bireylerin okula daha kısa zamanda ulaşmaları adına gerekli tedbirleri almalıdırlar. Ayrıca okul yönetimlerinin yönetmelik kapsamında yüklenicilerin sözleşme hükümlerine riayet edip etmediklerini günlük denetlemek, görülen aksaklıkları önlemek ve çözüm getirmek üzere tüm tedbirleri

almak ve çözülemeyen sorunları yazı ile millî eğitime aktarmak gibi bir yükümlülüğü de bulunmaktadır (MEB, 2014). Milli eğitim müdürlüklerinin ise taşınalı eğitim ile ilgili tüm faaliyetleri komisyonlar eliyle yürütmek, servis araçları ve araçlarda çalışan personeller ile ilgili belge ve kayıtları muhafaza etmek, gerekli kurslar vermek suretiyle çalışanların bu alanda yetişmelerini sağlamak ve yapılan tüm şikâyetleri inceleyerek gerekli müdahaleleri yapmak gibi görevleri bulunmaktadır (MEB, 2017).

2.8.8 Taşıma ve Yemek İhaleleri

Öğrencilerin eğitimde taşınmasına yönelik uygulamalarda taşıma ve yemek hizmetleri kapsamında yapılacak olan ihalelerine dair işlemlerin “4.1.2002 tarihli ve 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu” hükümleri doğrultusunda yapılması gerekmektedir (MEB, 2014). Bu Kanunun 18 inci maddesine göre, idarelerce her türlü yapım, hizmet veya mal alım işlemleri ihalelerinde tatbik edilmesi gereken ihale yöntemleri; açık ihale, belirli istekliler arasında ve pazarlık yöntemi olarak belirlenmiştir (KİK, 2002). Öğrenci taşımacılığı ve yemek hizmetleri kapsamında yapılan ihalelerde öncelikle temel ihale usulü olan açık ihale yönteminin uygulanması akabinde istekli çıkmaması durumunda belirli istekliler arasında ihale yöntemine geçilmesi esastır. Diğer ihale yöntemlerinin ancak Kanunda belirtilmiş olan özel durumlarda kullanılması gerekmektedir (MEB, 2021).

Yemek ve taşıma ihalelerinde özellikle az nüfuslu ilçelerde ihale komisyonunun oluşturulmasında sorunlar yaşandığı görülebilir. Çünkü ihaleler EKAP platformu üzerinden yapılamakta ve üyelerin konu kapsamında birçok yönetmelik hususlarına hâkimiyeti önem arz etmektedir. Bu alanda milli eğitim müdürlüklerinde yetişmiş personelin az veya hiç olmaması ihalelerin okul müdür veya yardımcılarının eliyle yapılmasına ve beraberinde birçok sorunun ortaya çıkmasına neden olmuştur. Ancak 2021 yılında “Milli Eğitim Bakanlığı Destek Hizmetleri Genel Müdürlüğü” tarafından “Taşınalı Eğitim Uygulaması İhale Rehberi”nin yayımlanması ve idari şartname örneklerinin hazırlanmasıyla birlikte bu alanda önemli bir eksiklik giderilmiştir.

İhale şartname ve sözleşmeleri hazırlanma esnasında taşıma merkezi kabul edilen okul idarelerinin görüşleri alınır. Milli eğitim müdürlüklerince yemek ve taşıma ihale işlemleri sonuçlandırılıp, harcama yetkilisi eliyle sözleşmelerin imzalanmasını takiben, ilk ve ortaokullar ağustos ayı 3. haftasından, imam hatip ortaokulları ve ortaöğretim okulları ise Eylül ayı ilk haftasından başlayarak taşıma işlemleri çerçevesindeki tüm bilgilerin “Milli Eğitim Bakanlığı Taşıma Öğrenci Modülü”ne girilmesi gerekmektedir. Ayrıca müdürlüklerce, yükleniciler ile yapılan sözleşme metninin bir nüshası ildeki milli eğitim müdürlüklerinde bulunan taşıma birimlerine ve ilgili taşımali merkez olan okullara gönderilir (MEB, 2014).

Taşıma ihalelerinde ilan süreleri çok önemli olup özellikle açık usul ile yapılan ihalelerde bu sürenin 21 gün olması zamanlamanın iyi ayarlanmasını gerektirmektedir. Yapılan ihalenin tamamına veya bir kısmına isteklinin çıkmaması yapılacak diğer ihalelerin gecikmesine neden olabilmektedir. Bu nedenle taşıma ihaleleri ile ilgili süreçlere Haziran ayı itibari ile başlanması bu alanda çıkabilecek sorunların önüne geçebilir. Bununla birlikte küçük ilçe ve kırsal bölgelerde taşıma ihalelerine kısmi teklife açık olarak çıkılması, ihaleye daha fazla isteklinin katılmasına ve rekabet neticesinde düşük teklif verilmesine olanak sağlayabilir. İhalelerde önemli bir nokta da yaklaşık maliyetlerin önceden hesaplanmak suretiyle taşımanın ihale edilmesi ve maliyet hesaplanmasında “Taşımali Eğitim Modülü”nün kullanılması önemlidir.

Taşımali eğitim yapılması için ihale yolu ile kiralanacak araç ve bu araçlarda çalışacak rehber personelin yaklaşık maliyetlerinin tespitinde Bakanlıkça hazırlanan “Taşımali Eğitim Modülü”nün kullanılması mecburidir. İdarelerin yaklaşık maliyetleri belirlerken, hangi eğitim kademesi için taşıma yapılacaksa o kademenin yaklaşık maliyet tespit alanını kullanmaları ve ayrı bir ek tutar eklenmemesi gerekmektedir (MEB, 2021). Öğrenci yemeği ihalelerinde ise üst fiyat olarak “11.08.1982 tarihli ve 2698 sayılı Millî Eğitim Bakanlığı Okul Pansiyonları Kanunu”nun 9. maddesi temel alınır (MEB, 2014).

Bakanlık tarafından dikkatle hazırlanan bu taşıma modülü ile ihalelerde yaklaşık maliyet tutarlarının hesaplanmasında bir birliktelik sağlandığı görülmektedir. Taşıma

modülünden önce yine Bakanlıkça hazırlanan maliyet hesaplama cetvelleri gönderilmekte ve yaklaşık maliyetler bu cetvele göre hesaplanmaktaydı. Ancak bu cetvellerle yapılan yaklaşık maliyet hesaplamalarında bir birliktelik sağlanamamakta neticesinde farklılıklar ortaya çıkmaktaydı. Farklı bölgelerde, farklı yaklaşık maliyetlerinin belirlenmesi de ihale isteklileri üzerinde güvensizliğe ve belirsizliğe neden olmakta hatta bölgesel fiyat kıyaslamalarını önünü açmaktaydı.

Bu “Taşımali Eğitim Modülü” ile tek bir sistemden hem taşıma hem yemek ihalelerinde yaklaşık maliyetlerin otomatik hesaplanması sağlanmış ve bu anlamda bir birliktelik yakalanmak suretiyle tüm tereddütlerin önüne geçilmiştir. İhale süreçlerinin zamanında bitirilememesi veya yüklenicinin yükümlülüklerini yapmaması durumunda öğrencilerin eğitimlerinin sekteye uğramaması adına mülki amirlerce gereken tedbirler alınması da gerekmektedir (MEB, 2014).

2.9 Türkiye ve Kastamonu’da Taşımali Eğitim İstatistiği

Tablo 2.1

Türkiye Geneli 1989-2006 Yılları Arası Taşımali Eğitim İstatistiği

Eğitim Yılları	-Öğretim	Taşımali Eğitim Kapsamındaki İl Sayısı	Taşınan Okul ve Yerleşim Birim Sayısı	Taşıma Merkezi Okul Sayısı	Taşımali Olan Öğrenci Sayısı
1989-1990		2	12	5	305
1990-1991		9	258	78	3289
1991-1992		29	1094	408	18256
1992-1993		43	2371	938	53676
1993-1994		56	4416	1653	84263
1994-1995		57	4683	1630	74981
1995-1996		62	5994	2182	95554
1996-1997		64	7502	2336	120998
1997-1998		72	18213	4803	281833
1998-1999		75	27081	5697	521218
1999-2000		75	27994	5633	635041
2000-2001		76	25967	5249	607918
2001-2002		78	27665	5373	636508
2002-2003		79	28044	5424	661757
2003-2004		79	28493	5634	642133
2004-2005		80	29245	5651	669487
2005-2006		80	30383	5742	667537

Tabloda yer alan 1989-2006 yılları arasında yapılan öğrenci taşıma istatistiği verileri Ağırkaya (2010)'nın yapmış olduğu çalışmadan alınmıştır. 2006 yılından günümüze kadar olan istatistikler ise Bakanlığın sitesinden alınmak suretiyle çıkarılmıştır. Tüm eğitim istatistikleri Bakanlığa bağlı Strateji Geliştirme Dairesi tarafından 2006 yılından itibaren resmi internet sitesinden paylaşılacak suretiyle kamuoyuna hizmetine sunulmaktadır.

Tabloya bakıldığında 1989 yılında 2 ilde başlayan öğrenci taşıma sisteminin 2006 yılına gelindiğinde ülke sathının tamamına yayıldığını, 80 ilimizin tamamında uygulandığını görmekteyiz. Aynı artışın hem ilçe ve öğrenci sayılarında hem de taşıma yapılan okul ve taşınan okul sayılarında da görmek mümkündür. Tabloda da görülmektedir ki bu sistem ülkemizdeki olanak eşitliği bağlamında çocuklarımızın okullaşma oranına olumlu yönde katkı sunmuştur diyebiliriz. Buna karşılık taşıma yolu ile eğitim, köy okullarının hızlı bir şekilde kapanmasına neden olmuştur. Bu durum köylerde yaşayan öğretmenlerin taşıma merkezi olarak belirlenen yerlere gitmesine ve köyleri terk etmesine sebebiyet vermiştir.

Tablo 2.2

Türkiye Geneli 2006-2021 Yılları Arası Taşımalı Eğitim İstatistiği

Yıllar	Taşımlan Merkez Okul Sayısı	Taşımalı Olan Okul Sayısı	Taşımalı Okulsuz Yerleşim Birim Sayısı	Taşımalı Öğrenci Sayısı Toplam	Taşımalı Öğrenci Sayısı (Erkek)	Taşımalı Öğrenci Sayısı (Kız)
2006-2007	6410	27818	-	694329	363276	331053
2007-2008	5927	7988	23489	687271	357652	329619
2008-2009	5851	9494	25025	683415	353716	329699
2009-2010	5759	9439	23072	667641	343609	324032
2010-2011	5852	12660	23548	687056	352362	334694
2011-2012	5964	13691	23990	741259	378578	362681
2012-2013	7037	18401	27635	810809	414172	396637
2013-2014	10551	20654	23880	825090	421434	403656
2014-2015	10748	26205	27921	850405	436193	414212
2015-2016	11853	43959	-	808332	412286	396046
2016-2017	11918	43514	-	818839	417080	401759
2017-2018	12055	43405	-	810035	412776	397259
2018-2019	12020	42351	-	798014	406437	391577
2019-2020	12095	42210	-	754555	382858	371697
2020-2021	12058	41845	-	722119	366831	355288
2020-2021	12058	41845	-	722119	366831	355288

2006 yılından günümüze kadar olan tüm eğitim istatistikleri Bakanlığımızın Strateji Geliştirme Başkanlığı sitesinde yayınlanmaktadır. 2006 yılından günümüze kadar olan taşıma istatistikleri bu siteden alınmak suretiyle tablolastırılmıştır. Tabloda 2014 yılından sonra taşınan okulsuz yerleşim birim sayısının verilmediği görülmektedir. Bakanlığın 2015 yılından sonraki istatistik verilerinde taşınan okul sayısı ile taşınan okulsuz yerleşim birim sayısı birleştirilerek verilmiştir. Tablo incelendiğinde 2012-2013 yıllarındaki taşınan öğrenci sayısında artış göze çarpmaktadır. Daha önceleri 72 ay olarak kabul edilen okula başlama yaşının, 2012-2013 eğitim yılında getirilen 4+4+4 eğitim sistemiyle 60 aya düşürülmüş olması hem okula kayıt oranında hem de taşınan öğrenci sayısında artışlara neden olmuştur. Ayrıca tabloda her yıl sürekli olarak taşınan merkez okul sayısında da bir artışın olduğu görülmekle birlikte 2012 yılından 2013 yılına geçişte bu artışın çok yüksek seviyelerde olduğu tespit edilmektedir. Bakanlık tarafından yapılan sistem değişikliği ve okula kayıt yaşının öne çekilmesi bu artışın önemli sebepleri arasında görülmektedir.

Kastamonu ili genelinde 1995-2005 yılları arasında yapılan öğrenci taşıma istatistiği Recepoğlu'nun (2006) yapmış olduğu çalışmadan alınmıştır. 2006 yılından günümüze kadar olan istatistikler ise Bakanlığın sitesinden alınmak suretiyle çıkarılmıştır. 2021-2022 yılına ait veriler 29.04.2021 tarih ve 24874956 sayılı Kastamonu İl Milli Eğitim Müdürlüğü İl Değerlendirme Komisyon Kararı'ndan alınarak derlenmiştir.

Tablo 2.3

Kastamonu İli 1995-2005 Yılları Arası Taşımalı Eğitim İstatistiği

Yıllar	Taşınan Merkezi Okulun Sayısı	Öğrenci Taşınan Okulun Sayısı	Taşınan Öğrenci Sayısı Toplam	Taşınan Öğrenci Sayısı (Erkek)	Taşınan Öğrenci Sayısı (Kız)
1995-1996	51	248	2204	-	-
1996-1997	64	332	3517	-	-
1997-1998	69	335	5213	-	-
1998-1999	74	752	7920	-	-
1999-2000	72	583	9137	4872	4265
2000-2001	58	586	8545	4568	3977
2001-2002	66	844	9256	4721	4535
2002-2003	104	483	9271	4699	4572
2003-2004	90	543	8248	4173	4075
2004-2005	79	451	8843	4528	4315

Tabloya baktığımızda Kastamonu ilimiz özelinde 1995-1996 eğitim yılında 51 taşıma merkezi belirlenen okula 2204 öğrenci taşınmakta iken on yıllık bir sürecin sonunda 79 taşıma merkezi belirlenen okula 8843 öğrencinin taşındığını görmekteyiz. Tabloya göre on yıllık süreçte taşıma merkezi belirlenen okul sayısında % 54'lük, taşınan öğrencinin sayısında ise %300'lük bir artışın olduğu tespit edilmektedir. Bu durum, Kastamonu ilinde de hızlı bir şekilde taşınmalı sisteme geçildiğini göstermekle birlikte birçok köy okullarının kapatılarak sisteme dâhil edildiğini de ifade etmektedir. Kız ve erkek öğrenci dağılımlarına bakıldığında önemli bir farkın olmadığı görülmektedir.

2004 yılında Kastamonu ilinde bulunan 126 ilköğretim okulunun 79'u taşıma merkezi olarak belirlenmiştir. Son iki yıla bakıldığında taşıma merkezi okullarda sayısal düşüşler olsa da de taşınan öğrenci sayısında düşüş yaşanmamıştır. Kısaca müstakil sınıflı okullarda eğitim alan öğrencilerin dörtte biri bu uygulama kapsamına dâhil edilmiştir (Recepoğlu, 2006).

Tablo 2.4

Kastamonu İli 2006-2022 Yılları Arası Taşınmalı Eğitim İstatistiği

Yıllar	Taşınılan Merkezi Okul Sayısı	Taşınan Okul Birim Sayısı	Taşınan Okulsuz Yerleşim Birim Sayısı	Taşınan Öğrenci Sayısı Toplam	Taşınan Öğrenci Sayısı (Erkek)	Taşınan Öğrenci Sayısı (Kız)
2006-2007	65	558		9130	4672	4458
2007-2008	63	246	583	8769	4480	4289
2008-2009	41	263	624	8783	4530	4253
2009-2010	38	286	656	8310	4288	4022
2010-2011	40	330	727	8939	4564	4375
2011-2012	61	714	478	8949	4628	4321
2012-2013	66	827	741	10221	5209	5012
2013-2014	93	568	529	10020	5120	4900
2014-2015	90	579	734	9640	4831	4809
2015-2016	104	795	-	9654	4432	5222
2016-2017	105	775	-	9298	4497	4801
2017-2018	117	753	-	8974	4390	4584
2018-2019	110	827	-	8634	4236	4398
2019-2020	108	767	-	8006	3880	4126
2020-2021	100	701	-	7031	3391	3640
2021-2022	90	655	-	6624	3120	3504

Tabloda 2014 yılından sonra taşınan okulsuz yerleşim birim sayısının verilmediği görülmektedir. Bakanlığın istatistik verilerinde 2015 yılı ile beraber taşınan okul sayısı ile taşınan okulsuz yerleşim birim sayısı birleştirilerek verilmiştir. Tablo incelendiğinde 2012-2013 yıllarında taşınan öğrenci sayısındaki artış göze çarpmaktadır. Daha önceleri 72 ay olarak kabul edilen okula başlangıç yaşının, 2012-2013 eğitim döneminde pratiğe konan 4+4+4 eğitim uygulamasıyla altmış aya düşürülmüş olması hem okula kayıt oranında hem de taşınan öğrenci sayısında artışlara neden olmuştur diyebiliriz. Ayrıca tabloda her yıl sürekli olarak taşınılan merkez okul sayısında da bir artışın olduğu görülmekle birlikte 2012 yılından 2013 yılına geçişte bu artışın çok yüksek seviyelerde olduğu tespit edilmektedir. Bakanlık tarafından yapılan sistem değişikliği ve okula kayıt yaşının öne çekilmesi bu artışın önemli sebepleri arasında görülmektedir. Ayrıca 2018 yılından itibaren taşınılan merkez okul ve taşınan öğrenci sayısındaki düşüş tabloda göze çarpmaktadır. Kastamonu bölgesinin ülke içine fazla göç vermesi ve bunun neticesinde de kırsal alanlarda yaşayan birey sayısının düşmesi, bir anlamda bu sistemi etkilemiştir.

Bununla birlikte hem ülke genelinde hem de Kastamonu özelinde, yaygınlaşan taşıma sistemi ile beraber yatılı okulların kapanma oranlarında artış gözlenmekle birlikte sayılarının gitgide azaldığı görülebilir. İstatistiklere göre 2006 yılında 603 adet bulunan yatılı bölge okullarında 282 132 öğrenci eğitim görmektedir. Bu sayı ülke genelinde ilköğretimde öğrenim gören öğrencilerin %2,60'nı kapsamaktadır. Yani 2006 yılı itibari ile ülkemizde ilköğretimde öğrenim gören çocukların %2,60'ı yatılı okullarda eğitimine devam etmektedir. Günümüze gelindiğinde ise 286 yatılı bölge okulunda 57 050 öğrencinin eğitim gördüğü istatistikî verilerde mevcuttur. Bu sayı mevcut ilköğretimde öğrenim gören öğrencilerin %0,57'sine tekabül etmektedir. Verilerden de anlaşılacağı üzere ülke genelinde yapılan taşınmalı sistem uygulamalarını eğitim sistemimizde yatılı bölge okullarını olumsuz etkileyerek bu okullarımızın kapanmasına ve sayılarının hızla azalmasına sebep olmuştur.

2.10 İlgili Araştırmalar

Bu bölüm altında, taşıma yolu ile eğitime erişimle ilgili yurt içi ve yurt dışı çalışmalar incelenecektir. Taşınmalı eğitime dair ulusal manada yapılan tüm araştırmaları

inceleyerek bu kapsamındaki tüm gelişmelerin neler olduğunu, sistemin nasıl ilerlediğini, hangi alanlarda nasıl sıkıntılar yaşandığını görmek için ilk yapılan ve günümüze kadar gelen araştırmaları sene bazında değerlendirilecektir. Bu şekilde taşımali eğitimdeki gelişimin resmi daha rahat çizebilir ve sorunların mahiyetini, faydalı yönlerini, gerekliliklerini, sistemin ilerleme aşamaları daha iyi anlaşılacaktır. Bundan dolayı 1996 yılından günümüze kadar bir veya iki sene aralığında yapılan araştırmalardan birini incelenerek sistemin zaman hikâyesi ortaya konulmaya çalışılmıştır. Yurt dışı çalışmalar ise hem araştırmaların incelenmesi hem de yapılan uygulamaların kısa olarak anlatımı şeklinde olacaktır.

2.10.1 Yurtiçi Çalışmalar

Altunsaray'ın (1996) Balıkesir ili özelinde yaptığı tez çalışması, taşımali eğitim konusunda yapılan araştırmaların ilklerindendir diyebiliriz. "Taşımali İlköğretim Uygulamasının Değerlendirilmesi – Balıkesir örneği" başlıklı çalışmada 103 köy yerleşim alanı, 1547 öğrenci ve 30 taşıma merkezli okul esas alınmış ve müfettiş, yönetici ve öğretmen görüşlerine yer verilmiştir. Çalışmaya iştirak eden velilerin genel anlamda %64,14'ünün, öğrencilerin taşınarak eğitim almasını kapsayan bu uygulamadan memnun olduğu ancak okulların mevcut durum ve donanımları hususunda ise olumsuz görüş bildirdikleri görülmüştür. Katılımcılar beslenme, ulaşım, fiziki yetersizlikler ve iletişim konusundaki eksiklikleri dile getirmişlerdir. Özellikle ödenek eksikliğinden kaynaklı öğrencilerin öğle yemeklerinin yetersiz olduğunu ifadeden katılımcılar, ulaşım konusunda da olumsuz coğrafi ve hava şartlarının öğrenci taşımacılığına olan negatif yansımalarını dile getirmişlerdir. Bununla birlikte okullardaki fiziki elverişsizlik, personel ihtiyaçları, şoförlerin eğitilmiş olmaması ve okul veli iletişimsizliği de bu tez çalışmasına katılanlar tarafından sorun alanları olarak tespit edilmiştir.

Karakütük'ün (1998) Sincan ilçesi özelinde yaptığı araştırma neticesinde yazdığı makalede okul idarecileri, öğretmenler ve velilerin öğrenci taşımacılığı hususunda görüşleri alınmıştır. Öğrencilerin taşıma merkezi kabul edilen okullara taşınmasıyla birlikte, alınan eğitim kalitesinin yükseldiğini, öğretmen ve okul donanımları hususunda yeterliliğe kavuşulduğunu ve bunun neticesinde de öğrenci başarılarında

artış gözlemlediklerini belirtmişlerdir. Fiziki yeterlilik hususunda olumlu görüş bildiren katılımcıların, servis araçları konusunda bu kadar olumlu olmadıkları görülmüştür. Veliler servis araçlarına, öğrenci dışında yöre halkının da alınmasının taşımayı olumsuz etkilediğini ifade ederek bu durumun öğrencilerin ayakta okula gidip gelmelerine neden olduğunu belirtmişlerdir. Bununla birlikte katılımcılar, yolların bozuk olmasının taşıma işinde aksamalara neden olduğunu dile getirmişlerdir.

Arı'nın (2000) "İlköğretim Uygulamalarının Değerlendirilmesi, Normal, Taşımali ve Yatılı İlköğretim Bölge Okullarının Karşılaştırılması" isimli Uşak ili özelinde yazdığı tez çalışmasına, her bir okul türünden 3'er adet olmak üzere normal, taşımali ve yatılı toplam 9 okuldan 115 öğretmen ve 536 öğrenci iştirak etmiştir. Genel anlamda katılımcıların, okullardaki fiziki yeterlilikler konusunda olumsuz görüş bildirdikleri ve bu olumsuz görüş bildiren erkek öğretmen sayısının kadın öğretmenlere kıyasla daha az olduğu görülmüştür. Araştırmacının, okul fiziki yeterliklerinin mutlaka iyileştirilmesi gerektiğinin vurguladığı bu çalışmada, yatılı ve taşımali okullarda öğretmenlerin bu sebepten dolayı görev almak istemediklerine dair de tespitleri bulunmaktadır. Bununla birlikte yatılı okuyan öğrencilerin ev ortamı ve aile sevgisinden mahrum olması sebebiyle, saldırgan ve derslere karşı isteksiz oldukları görülmüştür. Ayrıca çalışmada, taşımali ve yatılı öğrenim gören öğrencilerin öğlen sonrası derslerdeki güdülenmelerinin de normal okullardaki öğrenim gören öğrencilere nazaran daha düşük olduğu tespit edilmiştir.

Küçüköğlü (2001) tarafından "İlköğretimde Taşımali Eğitim Sistemi Uygulamasına İlişkin Öğretmen ve Yönetici Görüşleri" konulu yapılan tez çalışmasında, taşımali eğitimin okullaşma oranlarında artışa vesile olduğuna yönelik tespitlere rastlanmıştır. Ancak bu araştırmada öğrenci başarılarında taşımali sistemin önemli bir tesirinin olmadığı görülmüştür. Erzurum'un Akçakale ilçesi Kandilli Beldesi özelinde yapılan çalışmada, taşımali eğitimde birçok sorunun personel yetersizliğinden kaynaklı olduğu tespit edilmiş ve özellikle öğlen yemeklerinin hem temin hem de kalite anlamında problemler yaşandığı vurgulanmıştır.

Şentürk ve Işık'ın (2003) “Taşımali İlköğretim Uygulaması ve Bu Uygulamaya Son Verilmesi İle İlgili Veli Görüşleri”ni konu alan makalesinin evrenini, Çanakkale iline bağlı iken taşımali eğitime geçiş sürecinde daha önce okulları kapatılmış ve sonrasında okulları tekrar açılan köylerdeki 31 veli oluşturmaktadır. Bu araştırmada eğitimin önemi ve gerekliliğinin veliler tarafından özümsemiği görülmüş ancak taşımali eğitimin hem köy halkına hem de öğrencisi taşınan köye olumlu yansımalarının olmadığı sonucuna varılmıştır. Aslında taşımali sistemin hem öğrenciler adına hem de taşınan yerleşim yerlerine olumlu katkıları sunması beklenirken bu araştırmada bunun tersi yönünden sonuçlar çıktığı görülmüştür. Katılımcılardan alınan görüşlere ve anket sonuçlarına göre taşıma yoluyla öğrencilerin eğitim almasını sağlayan sistemin başarıya ulaşmasında iyi bir planlama ve sonrasında takibinin gerekliliği vurgulanmıştır. Planlama ve takibin başarılı şekilde yapılmadığı uygulamalarda hem yönetimsel hem de eğitimsel birçok sorunun yaşandığı dile getirilmiştir.

Kefeli (2005) “İlköğretim Uygulamalarının Değerlendirilmesi (Mudurnu İlçesi Örneği)” adlı tez çalışmasında, öğrenci ve öğretmenlerin konu kapsamında görüşlerini alarak yatılı, normal ve taşımali okullardaki uygulamalar hakkında çıkarımlarda bulunmuştur. Bu çalışmada katılımcıların % 65,5'i okullardaki fiziki olanakları yetersiz bulmuştur. Kız öğrencilerin okul tercihlerinde bakıldığında genelde normal ilköğretim okullarına tercihin fazla olduğu, ikinci sırayı taşımali okulların aldığı, erkek öğrenciler de ise öncelik sıralamasının yatılı okullar olarak kullanıldığı görülmüştür. Okul veli iletişimi açısından değerlendirildiğinde ise veli ilgisi bakımından en düşük oranın taşımali okullara giden öğrenciler de olduğu tespit edilmiştir.

Kabaş'ın (2006) hazırladığı “Taşımali İlköğretim Uygulamasında Karşılaşılan Sorunlar-Bolu İli Örneği” tez çalışmasına 550 veli, 21 yönetici ve 233 öğretmen iştirak etmiş ve Bolu’ da bulunan 15 okul özelinde taşımali eğitimde yaşanan sıkıntılar değerlendirilmiştir. Araştırmada idarecilerin % 20’ye, öğretmenlerin ise % 30’a yakınının, taşımali öğrencilerin öğlen yemeklerini yemeleri için okullardaki uygun şartların her zaman olmadığını dile getirmişlerdir. Okulların fiziki eksiklikleri hususunda ise daha çok yemekhane bölümünün olmamasını önemli yetersizlik olarak

görmüşlerdir. Katılımcılar araçların taşımaya uygunluğu ve güvenilirliği hususunda olumlu görüş bildirmekle beraber özellikle velilerin haricindeki katılımcılar araçları kullanan şoförlerin eğitimlerini yetersiz bulmuşlardır. İştirakçiler tarafından bu sistemin devlete ve aileye maliyet açısından ek yük getirmediği dile getirilerek, taşımali eğitimde okul kaynaklı olmayan fiziki koşullardan dolayı ulaşım sürelerinin uzaması bağlamında sorunlar yaşandığını ifade etmişlerdir. Özellikle kötü yol ve hava şartlarının sistemi olumsuz etkilediğini belirten katılımcılar, yolların yapım çalışmaları ile modernize edilmesi ve kış aylarında yapılan yol açma çalışmalarının aralıksız yapılması durumunda sorunların daha az yaşanacağını vurgulamışlardır.

Yeşilyurt, Sezer, Tozlu, Uçak ve Orak tarafından 2007 yılında ortak yazılan “İlköğretimde Taşımali Eğitim Araştırması - Van İl Merkezi Örneği” makalede öğrencilerin %57,14’ü, öğretmenlerin %61,78’i ve yöneticilerin %81,25’inin okul içinde taşımali öğrencilerin öğlen yemeklerini yiyebilmeleri için tahsis edilen bir mekânın olmadığını ifade etmişlerdir. Ayrıca öğlen aralarındaki boş zamanlarda öğrencilerin kontrolsüz şekilde zaman geçirdiklerini ve genelde yemek esnasında öğrencilerin başında görevli çalışanın bulunmaması kaynaklı sorunlar yaşandığını da belirtmişlerdir. Katılımcıların, okul servis ve şoförlerine yönelik memnuniyet sorularına ise %81,15’inin olumlu cevap verdiği görülmüştür. Ancak sürücülerin yolculuk esnasında vatandaşları da araçlara alması neticesinde öğrencilerin ayakta yolculuk etmelerine neden olduğu ve genelde şoförlerin taşıma kurallarına riayet etmediği tespit edilmiştir. Hem okulda hem de taşıtlarda yaşanan sorunların giderilmesi adına okullarda rehber öğretmenlerin araçlarda ise refakatçi öğretmenlerin görevlendirilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Özellikle öğrenciler tarafından, uygun olmayan yol ve iklim şartları ile araç donanımlarının yetersiz olması gibi meseleler taşımali eğitim pratiğinde öne çıkan sorunlar olarak görülmüştür.

Recepoğlu’nun (2009) 173 veli, 155 öğretmen ve 16 yöneticiye anket uygulayarak yazdığı “Taşımali İlköğretim Uygulaması ve Karşılaşılan Sorunlar: Kastamonu İli Örneği” başlıklı makalesinde, öğrenci taşımacılığında kullanılan vasıtaların uygunluğu ve taşıma merkezi kabul edilen okulların donanım ve fiziki yeterliliği konusunda çoğu katılımcının olumsuz görüş bildirmediği görülmüştür. Buna karşılık

anket uygulanan katılımcıların büyük bir kısmı, araç sürücülerinin alanlarında yeterli bir eğitime haiz olmadıklarını ifade ederek okullarda öğlen yemeklerinin yenebileceği yerin varlığı konusunda da olumsuz görüş bildirmişlerdir. Bu araştırmaya iştirak edenlerin çoğunluğu tarafından, kışın yolların bozulmasıyla beraber taşımacılığın zorlaşması, sürücülerin alanlarında yeterince eğitilmiş olmaması sorun alanları olarak görülmüştür. Bunun yanında taşımaya alınan köylerde bayram heyecanlarının eskiye nazaran daha az yaşanması ve okullarda yemekhane vasfı ile kullanılabilecek mekânların bulunmaması gibi sorunlarında yaşandığı belirtilmiştir.

Yine Recepoğlu tarafından 2006 senesinde üç farklı ilde 440 öğrenci, 155 servis sürücüsü, 256 öğretmen ve 38 yönetici ile görüşerek yazdığı “Taşımalı İlköğretim Uygulamasında Taşıma Merkezi Olan İlköğretim Okullarının Sorunları: Çankırı, Karabük ve Kastamonu İli Örneği” tez çalışmasında taşımalı eğitim pratiğine dair önemli sorunlar dile getirilmiştir. Özellikle öğrenci ve öğretmenler, okulların fiziksel, materyal ve donanım yönünden yetersiz olduğunu, öğlen yemeklerinin rahatlıkla yenebileceği yemekhanenin olmadığını ve kültürel, sanatsal ve spor faaliyetleri kapsamında taşıma merkezlerinin yeterli olmadığı gibi meseleleri dile getirmişlerdir. Bununla birlikte okul servislerinde sürücüler tarafında sigara içildiği ve araca öğrenci dışında kişilerin binerek yolculuk yaptığı gibi sıkıntılar öğrencilerce dile getirilmiştir. Öğrenci taşımacılığında kullanılan araçların bazılarında emniyet kemeri bulunmaması da önemli güvenlik sorunları arasında gösterilmiştir. Servis şoförleri ise araçlarda görevli veya öğretmenin bulunmasıyla bu alanda yaşanan birçok sorunun önüne geçilebileceği hususunu ifade etmişlerdir.

Ülker (2009), “Taşımalı İlköğretimin Genel Durumu ve Değerlendirilmesi (Muğla İli Örneği)” başlıklı, çalışma ile 270 yöneticiye ulaşarak, taşıma merkezi kabul edilen okullarda uygulama kapsamında yaşanan sorunların değerlendirmelerini incelemiştir. Yöneticiler, öğrenci taşıma uygulamalarında ulaşım anlamında sorunlar olmadığını, öğrencilere sunulan öğlen yemeği hizmetlerinde ilgili görevli kişilerin var olduğunu, yüklenici veya şoförler ile hem taşıma güzergâhı anlamında hem de trafik kurallarına riayet hususunda problemler yaşanmadığını dile getirmişlerdir. Araştırmada taşımalı öğrenci velilerinin hem okul hem de çocukları ile olan ilişkilerinin zayıf olduğu az da olsa taşımalı öğrencilerde uyum problemlerinin yaşandığı görülmüştür.

Küçük'ün (2010) Aksaray ili özelinde “Taşımali İlköğretim Okullarında Görev Yapan Yönetici ve Öğretmenlerin Karşılaştıkları Sorunlar” başlıklı tezinde, servis sürücülerinin yeterince eğitilmiş kişilerden oluştuğuna dair öğretmenlerin %35'i, idarecilerin ise %39,4'lük kısmının “ ara sıra” cevabını verdiği, yine taşıma araçlarının yeterliliği hususunda da bu yüzdelik dilimlere yakın yanıtlar alındığı görülmüştür. Bu sonuçlar ışığında servis sürücülerinin davranışları ve araçların donanımsal yeterliliği hususunda problemlerin az yaşandığı söylenebilir. Taşımali öğrenci öğle yemeğinin sağlığa uygunluğu durumuna yönelik katılımcı görüşlerinde ise bu anlamda sıkıntıların çok az yaşandığını gösterir bir yüzdelik dilimin olduğu görülmüştür. Okul yemekhanesi ile ilgili cevaplara bakıldığında idarecilerin % 26,8'i bir problemin varlığından bahsederken, öğretmenler tarafından %33,8'lik bir kısmı bu manada bir sıkıntının olmadığını dile getirmişlerdir.

Taşdemir'in (2010) “Taşımali Eğitime İlişkin Veli Görüşleri: Sorunlar ve Çözüm Önerileri” başlıklı Şile ilçe özelinde yazdığı tezde, velilerin %91'inin taşıma yoluyla yapılan eğitimden %53'e yakınının öğlen arasında verilen yemek servislerinden hoşnut oldukları görülmüş, %66,3'lük bir kısmının ise okulda yemekhane adı altında bir bölümün var olduğunu ifade etmişlerdir. Velilerin yarıya yakın bir kısmının okulları donanım, materyal ve fiziki yönden yeterli gördükleri tezde gözlenen sonuçlar arasındadır. Genel manada velilerin, taşıma yoluyla öğrencilerin okullarda eğitim görmesini kapsayan tüm hizmetlerden memnun oldukları görülmüş, veli nazarında taşıma araçlarında şoför harici görevlinin olmaması, araçlara öğrenci harici yolcu alınması ve öğrencilerin taşımadan dolayı kurslara katılamaması sorun olarak belirtilmiştir. Ayrıca Şile'de ilk defa öğretmenler taşıma merkezi kabul edilen okullara taşınarak eğitim faaliyetlerini sürdürmüşlerdir.

Kolcu (2011), “Kırsal Kesimin Eğitim Durumu ve Taşımali Eğitim Eskişehir Alpu Kırsalı Örneği” başlıklı tezinde Alpu ilçesi özelinde taşımali ve normal öğretime devam eden 33 okuldan örneklem metodu ile belirlenen 210 öğrenci ile beraberinde 47 öğretmen ve 7 yönetici ile anket çalışması yapmıştır. Katılımcılar, çocukların taşımali eğitimle köylerden ve daha dar alanlardan merkezi kabul edilen okullara taşınmasıyla toplumda sosyalleşme ve yaşadığı ortama uyum sağlayabilme anlamında olumlu gelişmelere sebep olduğunu belirtmişlerdir. Yine katılımcılar

taşıma ile gelen öğrencilerin arkadaşlarını, sadece okulda görmelerinden dolayı sosyal ilişkilerinin kesintiye devam etmesine sebep olduğunu bunun da öğrencilerde dışlanma duygusu oluşturduğunu ifade etmişlerdir. Araştırmaya iştirak edenlerin çoğu taşımali eğitimin pratikte öğrenci başarısını arttırdığını dile getirmişlerdir. Ancak öğlen yemeklerinin beslenme standartlarında olmayışı, taşımadan kaynaklı öğrencilerde yorgunluk durumları ve derslere olan istekliliğin azalması, evde yapılacak ödevlere yeterince zaman ayıramama ve ders materyallerinin tedariki konuları taşımali eğitimde sorun alanları olarak tespit edilmiştir. Tüm bu olumsuzlukların merkezdeki normal eğitim alan çocuklarda görülmediği de belirtilmiştir.

Şan'ın (2012), "İlköğretimde Taşımali Eğitim Öğrencilerinin Sorunları" başlıklı tezinde idareci, öğrenci, veli ve öğretmen görüşleri hem görüşme formları hem de ölçek kullanılarak alınmıştır. Öğrenciler arasında erkeklerin, daha olumsuz görüşlerinin olması, idarecilerin de öğretmenlere göre daha olumsuz görüş bildirmeleri araştırmada dikkat çeken noktalardır. Ayrıca son sınıf öğrencilerinin, diğer kademelerdeki öğrencilere nazaran, bu sisteme daha olumsuz baktıkları tespit edilmiştir. Bununla birlikte öğrencilerin araç içerisinde kalma süresindeki artışın, taşıma uygulamasına karşı olumsuz görüşlerin ortaya çıkmasına da neden olduğu görülmüştür. Öğrenciler tarafından taşımali eğitim uygulamalarının doğru olmadığı ve devam etmemesi görüşü ön plana çıkarken, yöneticiler ve öğretmenlerce de ders materyallerinin yetersizliği sorun alanı olarak ortaya konulmuştur. Bu çalışma neticesinde yetersiz görülen alanların iyileştirilerek taşıma uygulamalarına devam edilmesi gerekliliğinin altı çizilmiştir.

Yurdabakan ve Tektaş'ın (2013) "Taşımali İlköğretim Öğrencilerinin Taşımali Eğitime İlişkin Görüşleri" başlıklı görüşme metodu ile yazdığı makalesinde hem normal hem de ikili eğitim yapılan okullardan seçilen 62 öğrencinin görüşleri alınmıştır. Öğrencilerden %63'ünün taşımali eğitim yardımıyla okula devam edebildiklerini, %40'lık kısmının ise araç sürücü davranışlarından rahatsızlık duyduklarını dile getirmişlerdir. Ayrıca öğrenciler taşımali eğitim sayesinde yol yürümek zorunda kalmadıklarını, kötü hava koşullarından etkilenmediklerini bundan dolayı da kendilerini şanslı ve mutlu hissettiklerini belirtmişlerdir. Bunun yanında

öğlen yemeklerinin düzenli ve sağlıklı olduğuna dair görüşleri de bulunmaktadır. Erken kalkıp okula gitme, araç doluluk oranlarının fazlalığı, okul dışı etkinliklere katılamama gibi olumsuz etmenler öğrenciler tarafından tespit edilen sorun alanları olmuştur. Araştırmada bu anlamda öğrencilerin idarecilerden iyileştirme istedikleri de görülmüştür.

Kayhan'nın (2014) “Öğretmen ve Öğrencilerin Taşımali Eğitim Uygulamasına İlişkin Metaforlarının İncelenmesi (Sivas Örneği)” başlıklı çalışmasında, Sivas ili özelinde 5 taşıma merkezi olarak kabul edilen ortaokulda eğitim veren 50 öğretmen ve taşımali öğrenim gören 481 öğrencinin görüşleri alınmıştır. Öğrencilerden % 43,6'sı tarafından taşımali eğitim metaforla meşakkatli ve yıpratıcı yolculuk olarak görülmekte, öğretmenlerin % 32,6'lık kısmı ise bu süreci zorluğa benzetmek suretiyle nitelendirmektedirler. Öğrenciler yolculuk esnasında başlarının döndüğünü, midelerinin bulandığını ve kötü hava koşullarında yolculuklarının tehlikeli bir hal aldığını dile getirmişlerdir. Hem öğretmen hem de idareciler bu sistemin kendilerine ayrı bir yükümlülük getirdiğini belirterek öğrencilerde uyum problemlerine rastlandığını da ifade etmişlerdir.

Uslu'nun (2017) Denizli Tavas ilçesi özelinde yapmış olduğu “İlköğretimde Taşımali Eğitim Uygulaması” başlıklı araştırmada öğrencilerin yarısının beslenmeye yönelik hizmetlerden ve araç yeterlilikleri hususunda memnun olduğu görülmüştür. Öğrencilerden büyük bir kısmının sürücülerin eğitimleri konusunda olumlu fikir beyan ettikleri görülmüştür. Öğretmenlerin % 44'ü öğrenci beslenmelerinin sağlıklı bir şekilde yürütüldüğünü % 54'lük bir kısmının ise okul fiziki koşullarını yeterli olduğunu ifade etmişlerdir. Ayrıca öğretmenlerin yarısı, sürücülerin eğitimleri konusunda yeterli olduklarını belirtmiştir. Son olarak velilerin çoğunluğunun, okullarda verilen beslenme hizmetlerinden memnun kaldıkları görülmüştür.

Çelik' in (2019) taşımali eğitimde yaşanan risk faktörlerinin araştırıldığı “Taşımali Eğitim Veren İlkokullarda ve Ortaokullarda Risk ve Risk Yönetimi” başlıklı tezinde, veli ile okul idarecilerin görüşlerine başvurulmuştur. Araştırmada velilerin %83'lük dilimi taşımali eğitimin yararlı olduğunu belirtirken idarecilerin %36'lık dilimi karşı yönde görüş bildirmişlerdir. Taşımada görülen sorunlar neticesinde yöneticilerin

çoğu bu sistemi kısmi fayda sağladığını düşünmektedir. Katılımcıların taşımali yemek hizmetlerinden besin zehirlenmelerine yönelik endişelerinin olduğu görülmektedir. İdarecilerce araç sürücülerinin eğitim durumlarının yeterli olmadığı, özellikle ikili iletişimde sorunlar yaşadıklarını ifade etmişlerdir. Veliler nazarında servislerin çocukları sabah evden erken alıp geç götürmesi önemli bir risk olarak görülmüştür. Araçta kamera ve kemer sistemleri ile görevli eleman bulunması neticesinde servislerin daha yeterli olarak hizmet vereceği hususu, katılımcıların ortak fikri olarak görülmektedir. Hizmetlerde oluşabilecek sorunlara engel olma adına denetimin önemi katılımcılar tarafından belirtilmiştir. İdarecilerin %14,3'lük bölümü, denetimi uyarı ve üst birime yazma şeklinde ifade ederek bu anlamda özellikle nöbetçi öğretmenlerin önemi vurgulanmıştır. Katılımcıların %28,3'ü yemek kalitesinin yetersiz olduğunu, özellikle malzemelerin sağlığa uygunluğu açısından sorunlar yaşandığını belirtmişlerdir. Taşımali öğrencilerin öğlen yemeklerini sıcak olarak veren okul idarecilerinin yemek hizmetlerinden daha memnun olduğu gözlemlenmiştir.

Demir'in (2020) "Taşımali İlkokul Uygulaması ve Karşılaşılan Sorunlar: Antalya İli Korkuteli Kırşalı" tezi, Korkuteli ilçesine bağılı bir ilkokulda görevli 10 öğretmen, 12 veli ve öğrenci görüşleri çerçevesinde yapılmış nitel bir araştırmadır. Araştırmacı yapmış olduğu analizde yaşanan sorunları okul içi ve dışı olmak üzere iki ana başlıkta ele almıştır. Araştırma neticesinde katılımcılar, taşımali eğitimde kullanılan servis araçlarını ve sürücülerini en önemli okul dışı problem olarak görmektedir. Bunu yanında okul ile taşınan yer arasındaki mesafenin fazlalığı, kötü hava ve olumsuz yol koşulları ile taşıma paydaşları arasındaki iletişimsizlik okul dışında olan sorunlar arasında görülmektedir. Araştırmacı okul içinde olan sorunları; okul imkânları, sınıf içi ve dışı olmak üzere üç başlıkta ele almıştır. Okulda kantin, kütüphane, revirin olmaması, taşıma yemeklerine karşı duyulan memnuniyetsizlik ve temizlik problemleri katılımcılar tarafından okul imkânları çerçevesinde değerlendirilen sorunlar arasındadır. Öğrencilerde görülen başarı seviyesindeki düşüklükler, zayıf güdülenme ve devamsızlık problemleri ise sınıf içinde yaşanan sorunlar arasında gösterilmiştir. Farklı kademe öğrencilerinin aynı taşıtla taşınması, okul bahçelerinin kademe olarak ayrılamaması, okul dışı aktivitelere taşımali çocukların katılamaması sınıf dışı sorunlar arasındadır. Katılımcılar sorunlara karşı

getirdikleri çözümler arasında köy okullarının tekrardan faaliyete geçmesi, taşıma mesafelerinin kısaltılması ile okul ve sınıf olanakların arttırılması gelmektedir.

Arı'nın (2021) "Coğrafyanın Taşımali Eğitim Üzerindeki Etkisi" başlıklı Van iline ait Tuşba ilçesi özelinde yazdığı tezde öğrenci, veli ve öğretmen görüşleri alınmıştır. Bu doğrultuda öğrencilerin, %35,4'ü taşıma merkezi kabul edilen okula 10 km. mesafeden, %25,5'i ise 5 km. uzaklıktan geldiklerini ifade etmişlerdir. Diğer öğrencilerin ise 10 km. üzerinde olan bir mesafeden okula gelmekte olduğu görülmüş olup 21 km. uzaklıktan okula gelenlerin oranı ise % 10'dur. Velilerin %45,9'u taşımali sistem ile çocukların yollarda fazla zaman kaybettiklerini, %35'i ise okulun uzak olmasının, çocukların eğitim anlamında takip edilmesinin önünde engel olarak gördüklerinin ifade etmişlerdir. Katılımcılar çocukların okulda kavga ettiklerini, bazen arkadaş şiddetine uğradığını, kış aylarında hayvan saldırılarına maruz kaldıklarını ve küçük çocukların okul araçlarına binmede sorunlar yaşadıklarını belirtmişlerdir. Öğretmenler; okulda taşıma ile ilgilenen bir bölümün olması gerektiğini, öğrencilerin okul dışı vakitlerde etkinliklere katılamadıklarını, yatılı okulların bu anlamda daha verimli olduklarını, taşıma güzergâhlarında bulunan yolların bakımsız ve bozuk olduğunu ifade etmişlerdir. Velilerin %60,9'u, öğretmenlerin %71,2'si kar ve şiddetli soğuk hava neticesinde taşımali eğitimde aksamalar yaşandığını beyan etmişlerdir. Velilerin, %4,1'i hem heyelan hem de çık sebebiyle yolların kapandığını dile getirmiştir.

2.10.2 Yurtdışı Çalışmalar

Birçok ülkede genel amaçlı toplu taşıma araçlarını kullanmak öğrenci ulaşımının en yaygın yolu olarak görülmektedir. Örneğin Avustralya' da hem öğrencilerin kullandığı hem de toplu taşıma hizmetleri olarak kullanılan özel güzergâhları ve zaman çizelgeleri olan otobüsler vardır. Bazen bu taşıma araçlarından bilet alan veliler veya öğrenciler satın aldıkların biletlere karşılık geri ödeme alırlar. Bunun yanında öğrenci ulaşımında özel olarak bu iş için tasarlanmış okul otobüsleri kullanılır. Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada'da özel olarak tasarlanan ve bu amaç için donatımları yapılmış okul otobüsleri vardır. Otobüslerin renkleri sarıdır ve kendilerine has çeşitli güvenlik ve uyarı cihazlarıyla donatılmışlardır. Çoğu ülkede,

öğrencilerin taşınması için kullanılan otobüsler Kuzey Amerika'ya göre daha genel amaçlar için tasarlanmış, tip otobüsler tarzındadır (URL-1).

School Bus olarak adlandırılan özel donanımlara sahip olarak tasarlanmış bu sarı otobüsler Amerika Birleşik Devletleri'nde trafikte önemli önceliği olan araçlar arasında yer almaktadır. İlk öğrenci taşımacılığına 1827 'de İngiltere'de George Shillibeer tarafından başlayan bu otobüslerin şekli yıllardır değişmemiş ve günümüz kadar gelmiştir. Sarı renkle boyanmış olan ve Türkiye'deki BMC kamyonlarından bozma otobüsleri andıran bu okul otobüslerinin iki yanında STOP işareti bulunmaktadır. Bu işaret sürücüler tarafından fark edilmeyecek kadar küçük olmasına rağmen bu işaretlerin yanması veya açılmasıyla birlikte bulunduğu karayolunda trafik durur ve öğrencilerin güvenle inmesi beklenir. Birçok eyalette durmayan veya ihlal eden sürücüler hakkında yüksek para veya hapis cezaları verilmektedir (URL-1).

Bazı ülkelerde yetişkin olmayan, refakatsiz çocuklara yönelik araba ile yapılan ebeveyn taşımacılığı da bulunmaktadır. Çoğu ülkelerde asgari araç kullanma yaşı olan 17-18 yaşlarına gelen öğrenciler araba kullanarak da okula gitmektedirler. Kosova'da bu araç kullanma yaşı 14'ün altındadır. Ayrıca yetişkinler gözetiminde öğrencilerin okula yürüyerek gitmesi de genelde yaygın uygulamaların başında gelmektedir. Bunun yanında okula bisiklet sürerek gelmesi öğrenciler arasında çok popülerdir ve okullarda park amaçlı bisiklet kulüpleri bulunmaktadır. Bisiklet veya scooter tarzında insan gücü ile çalışan bu çeşit araçlarla seyahat etmek yine denetimli bir vaziyette yapılmaktadır (URL-2).

Avustralya karayolu güvenlik istatistiklerine dayanan bir raporda, okula otobüsle seyahat etmenin ölüme ve yaralanmalara sebebiyet vermesi olasılığı bakımından; ailenin özel aracı ile gitmekten 7 kat, yürümekten 31 kat ve bisiklet sürmekten 228 kat daha az düşük olduğu vurgulanmıştır. Amerika Birleşik Devletleri Ulusal Ulaşım Güvenliği Kurulu yetkilileri, arabaların emniyet kemerleri ile donatılmış olmalarına rağmen okul otobüslerinin arabalardan daha güvenli olduğunu belirtmektedirler (URL-3). Arjantin'de her şehirde hükümetin genellikle beyaz ve turuncu olan minibüsleri ile taşıma yapılır ancak daha büyük olan taşımacılar ise transit tarzı

otobüsler ile yapılmaktadır. Ebeveynler, minibüs sahiplerine çocuklarını okuldan alıp götürmeleri maksadıyla ay bazında ücret öderler. Bu minibüsler okula bağlı olmadan çalışır ve genellikle aynı güzergâhtaki farklı okullara giden çocukları da taşırlar. Finlandiya’da 5 km uzaktan okula gelen öğrenciler için ya otobüs ya da taksi kullanılır (URL-4). Kullanılan otobüsler ile taksiler, yerel şirketler tarafından işletilmekte olan normal araçlardır. Okul otobüslerinin ön ve arka yüzlerinde "Koulukyyti - Okul Yolculuğu" işaretleri bulunur. Öğrencileri okullara taşıyan taksilerin üstünde üçgen bir işaret bulunur. Öğrenci taşımacılığı yapan otobüsler ancak maksimum 80 km/s hıza çıkabilmektedir (URL-5).

Hollanda’ya bakıldığında geniş ölçekli ve planlı bir öğrenci taşımacılığı yapılmamaktadır. Anaokuluna giden öğrencileri genellikle ebeveynleri okula getirmektedir. İlkokuldaki öğrenciler ise tamamına yakını okula yakın yerde ikamet ettikleri için yürüyerek okula gitmektedirler. Okula daha uzakta evi olan öğrenciler ise bisiklete binerek okula gitmektedir. Aynı şekilde öğrenciler liseye gittiklerinde de genellikle bisikletle okula giderler. Öğrencinin bir engeli olduğu durumlarda veya özel eğitim veren bir kuruma gittiğinde bisiklet kullanamadığından dolayı belediyeden, okula yolculuğunda taksiye ödeme yapabilmesi için sezonluk bilet alır. Öğrenciler üniversiteye gittiklerinde, hükümetten yıllık, sezonluk bir bilet alırlar, böylece toplu taşıma araçlarını ücretsiz kullanabilirler. Birleşik Krallıkta bulunan çoğu öğrenci ise okul taşımacılığını sıradan transit otobüsler eşliğinde yapmaktadır. Bu otobüsler okul seyahatleri dışında farklı amaçlar için kullanılabilir. Öğrencilerin çoğu yerel tarifeli olan toplu taşıma otobüsleri ile yolculuk etmektedir. Birleşik Krallıkta yer alan özel okul ulaşım hizmetleri yerel olan otobüs firmalarına ihale edilir (URL-1).

Almanya’da ise evden okula ulaşımın sağlanması, bireysel durumlara ve mahalli koşullara bağlıdır. Öğrencilerin evden okula, okuldan eve taşınması için bazı farklar olmakla beraber tüm eyaletlerde yasal düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenlemelerde mesafenin uzunluğu, okul bölgesi ve ulaşım koşulları belirleyicidir. Bu sebepten toplu taşımayı gerektiren hizmetler belirli standartlar kapsamında yapılmaktadır. Öğrenci taşımacılığında yükümlülük, genellikle eyaletler kapsamında olup taşıma bütçesi ve finansmanı okul idareleri ve belediyeler tarafından sağlanmaktadır.

Almanya Devleti de maliyete bağış yoluyla dâhil olmaktadır. Böylece sosyal kesimler, farklı yerleşim yerlerinde yaşayanlar, özel durumu olan öğrenciler ile yetişkinler arasında denk imkân ortamları oluşturulmaya dikkat edilmektedir (Başkurt, 2019).

Öğrencilerin okullara taşınmasında ilkokula giden öğrenciler için 2 km. beşinci sınıftan başlayarak 4 km. uzaklık uygun mesafe sayılmakla birlikte bu mesafenin üstü olan uzaklıklarda taşıma hizmeti verilmektedir. Ancak trafik durumu, tehlikeli görülebilecek haller veya olağan olmayan koşullar durumunda kısa mesafeler içinde taşıma gerekli görülebilmektedir (Schmidt, 2000). Taşımanın yapılamaması veya aksaması durumlarında belediyeler, kendilerine ait olan okul otobüsleri ile de bu hizmeti sunarlar. Taşıma engel durumu ve ekonomiklik açısından öğrenciye uygun değilse, devlet tarafından destekleme mahiyetinde verilen özel arabalar kullanılabilir. Bir öğrencinin, zihinsel, fiziki veya duygusal bozukluk sebebiyle yalnız başına yolculuk yapması mümkün olmayan durumlarda refakatçi olan kişinin seyahat ücretleri de karşılanabilmektedir (Başkurt, 2019). Toplu taşımalarda öğrenciler için yapılacak kaza sigortası kesinlikle yapılması gerekmektedir. Bu sigorta tüm öğrenim gören öğrenciler için ders saatlerinde, okula gidiş-gelişlerde ve okul denetimi içinde olan ders öncesi ve sonrası düzenlenen her türlü etkinliği kapsamaktadır. Ayrıca kaza sigortası kapsamında, okul yemekleri, okul gezileri, öğrenci kampları ve yurt içi veya yurt dışı yapılan eğitim gezileri de vardır (Eurydice, 2016).

Zars'ın 1998 yılında yaptığı “Uzun Okul Otobüsü Yolculukları. Kırsal Zorluk Politikası Programı” başlıklı araştırmada, Amerika Birleşik Devletleri’nde uygulamaya konan öğrenci taşımacılığı sisteminin detayları ortaya konmuştur. Zars bu sistemin öğrenci başarılarına olan etkilerini, velilerin bu sistemle elde ettikleri menfaatleri ve bu uygulamanın gerçek maliyetlerini araştırarak çıkarımlarda bulunmuştur. Zars bu sistem ile okula gelen öğrencilerin, her gün okula gelmek için bir saatten fazla yolculuk yapma mecburiyetinde olduklarını, okulda devamlı oturup ayakta zaman geçirmediklerini ve oyun oynama faaliyetlerinde bulunmadıklarını, bu durumun da öğrencilerde şişmanlık gibi sağlık sorunlarına neden olduğunu tespit etmiştir. Ayrıca gündüzlerin kısaldığı zamanlarda sabah gün ağarmadan servise

binerek okula gitmek zorunda kalan ve gece karanlığında otobüsten inerek evine giden öğrencilerin bu durumdan olumsuz etkilendiklerini söylemiştir.

Batı Virginia’da bulunan 34 taşıma ile okullarına devam eden lise seviyesindeki öğrenciler ile Jimerson’ın (2007) yaptığı “Batı Virginia’daki Konsolide Bölgelerde Okul Otobüsü ile Seyahat. Kırsal Okul ve Toplum Güveni” başlıklı çalışmada, okula öğrenci taşıyan otobüsler ile diğer taşıma hizmetlerinde kullanılan otobüsler arasında bir mukayese yapılmıştır. Jimerson araştırma neticesinde okul otobüslerinde öğrencilerin, diğer taşımada kullanılan servis araçlarına nazaran yirmi dört dakika daha fazla zaman geçirdiklerini tespit etmiştir. Buradan hareketle Jimerson, 24 dakikalık süre kayıplarının öğrencilere, sosyal çalışmalara iştirak edememe ve ailelerine fazla zaman ayıramamalarına sebep olduğunu belirtmiştir.

Galliger ve Tisac tarafından 2008 yılında yapılan “Okul Otobüslerinde Sosyal Etkileşimler” başlıklı çalışmada servis sürücülerinin içinde bulundukları zor durumları özetlemiştir. Genel anlamda okula taşıma yapan servis taşıtlarında, yetişkin olarak sadece sürücünün bulunmasının zorlukları ve sakıncaları üzerinde durmuştur. Okul servis sürücüsünün hem ağır vasıta olarak kabul edilen otobüsü güvenli şekilde kullanma hem de öğrencilerle dolu aracı kontrollü bir biçimde okula veya eve götürme gibi bir yükümlülüğü olduğundan bahsederek bu sorumluluğun şoför açısından ne derece zorlu bir süreç olduğunu belirtmiştir. Bu sebeple okul servis otobüslerini kullanan sürücülerin işlerini kolaylaştırma adına araçların içinde başka görevlilerin şoförlere destek olmasının ehemmiyetini ifade etmiştir. Öğrencilerin bu sayede daha güvenli ve kontrollü olarak okula gitmeleri ve eve dönmelerinin mümkün olabileceğini belirtmiştir.

Raskauskas’ın (2005) okula öğrenci taşıyan araçlarda video çeken kamera sistemlerinin olması gerekliliğini savunduğu “Okul Otobüsünde Zorbalık: Bir Video Analizi” çalışmasında, araçta bulunan sürücünün tek başına olması sebebiyle oluşabilecek sorunlardan bahsetmektedir. Çalışmada okul servislerinin öğrenciler açısından bir etkileşim alanı olduğu ve bu alanda olumsuz davranışların yaşanabileceği ancak müdahale hususunda araçta sadece sürücünün bulunduğu ve bunun da yetersiz olduğu anlatılmaktadır. Yazar, okul araçlarında yaşanabilecek

olumsuz hareketlerin önüne geçmek için videolu kamera sistemlerinin araçlara takılmasının bir zorunluluk olduğunu belirtmiştir. Bu sayede hem araç şoförünün işinin kolaylaşacağını hem de öğrenciler arası problemlili davranışların azalacağını söylemiştir. Okul servislerinde genelde her yolculuk esnasında öğrenciler arasında en az iki olumsuz olay yaşandığını ve öğrenciler üzerinde etkilerinin diğer yolculuklara da sirayet ettiğini belirtmiştir. Araçlara kamera sistemlerinin yerleştirilmesiyle şoförlerin güvenli seyahat gerekliliklerini daha rahat bir şekilde yerine getirebileceklerini, olumsuz öğrenci hareketlerinin daha aza çekilebileceğini ve bu sayede de yaşanma ihtimali olan birçok menfi olayların önüne geçilebileceğini ifade etmiştir.

Delara'nın (2008) "Okul Servisinde Zorbalık ve Saldırganlık: Servis Şoförlerinin Gözlem ve Önerileri" başlıklı çalışmasında, okullarda öğrenciler arası yaşanan disiplin davranışlarının %10'luk bölümünün okul taşıma araçlarında meydana geldiğini ve bu olayların artarak devam ettiğini ifade etmiştir. Araçlarda yaşanan olumsuz öğrenci durumlarının çocuklar üzerinde etkisinin büyük olduğunu hatta bu tarz olayların okulda yaşanan disiplin olaylarından hiçbir ayrımının olmadığı belirtilmiştir. Bu yüzden okullarda alınabilecek her türlü güvenlik çarelerinin aynı şekilde okul araçlarında da alınması gerekliliğini vurgulamıştır. Öğrencilerin araçlarda sıklıkla yaşadığı olumsuz hareketlerin başında cinsel tacizlerin geldiği araştırma sonuçlarından anlaşılmaktadır.

Baas ve Charlton'un (2011) "Okul Otobüsü Güvenliği" başlıklı çalışmalarında öğrencilerin ev ile okul arasındaki yolculuk sürecinde karşılaşılabilecekleri güvenlik sorunlarının neler olabileceğini ve bu durumlara karşı nasıl tedbirler alınması gerektiğini vurgulamışlardır. Servis durak alanları, servis aracına inme-binme durumları, trafikte yoldan karşıya geçme ihtiyaçları ile araç güzergâh seçimi ve yapılabilecek değişiklikler gibi unsurların okul taşıtı ve yol güvenliği anlamında önemli değişkenler olduğunu belirtmiştir. Bu alanlarda alınacak tedbirlerin güvenli öğrenci taşımacılığı açısından önemini ifade etmiştir. Servis yollarının uzunluğunun öğrenciler üzerinde negatif etkilerini belirterek bu konunun çözüm yolları hususunda şuan alınabilecek tedbirlerin sınırlı olduğunu söylemiştir. Özellikle servis araçlarına inme ve binme durumlarında; trafikte karşı yola yürüyerek

öğrencilerin geçmesi gerekecekse ilkokul öğrencilerinin taşıt hızlarını tahmin edememesi nedeniyle araç akışının yavaşlatılması hususunda muhakkak tedbirlerin alınması gerektiği öngörülmüştür.

Cook ve Skinkle tarafından 2012 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nde gerçekleştirilen “Ulusal Eyalet Yasama Meclisi Konferansı”nda yapılan incelemede, araçlardaki sürücünün önemi ve yol güvenliği anlamında etkileri üzerinde durulmuştur. Okul otobüs emniyeti bakımından kötü sonuçlara ve algılara neden olabilecek araç sürücü davranışlarının önüne geçilmesinde araçların gözlemlenmesi ve kontrol edilmesinin önemi üzerinde durulmuştur. Araç kontrollerinin araç içi kameralarla sağlanabileceği belirtilerek, bazı eyaletlerde bu sayede araç içi olumsuz hareketlerin azaldığı yönünde öğrenci ve şoförlerde olumlu gelişmeler görüldüğü ifade edilmiştir. Ayrıca bu sayede olumsuz davranışların tespiti ve tekrarlanmaması adına da bu kameraların suçları önlemede yararları dile getirilmiştir.

Aldo tarafından 2014 yılında yazılan “İlkokul Otobüs Davranışı: Çocuklarda Saldırganlık ve Denetim Eksikliği” adlı tezde, okul araçlarında meydana gelen disiplin olaylarının nedenleri ve otorite eksikliğinin sonuçlarından bahsedilmektedir. Öğrencilerin araç içerisinde geçirdikleri zamanın azımsanamayacak kadar fazla olduğu, burada oluşabilecek olumsuz olayların öğrenciler üzerinde büyük etkilere neden olabileceği bu yüzden de muhakkak araç içinde ikinci bir görevlinin olması gerekliliği vurgulanmıştır. Şoförün bu yolculukta vazifesinin araç kontrolü olduğu, araçtaki öğrenci kaynaklı problemlere sadece seslenme veya bağırma yoluyla müdahale edebildiği vurgulanarak yardımcı personelin uygulama açısından değeri üzerinde durulmuştur. Servis şirketlerinin maliyetli olmasından dolayı araçlarda ikinci personelin çalıştırılması hususuna sıcak bakmadıkları ancak öğrenci emniyeti açısından da bunu bir zorunluluk olması gerekliliği ifade edilmiştir. Bununla birlikte öğrencilerin okulda geçirdikleri zamana nazaran araçlar içinde daha az zorbalığa uğradıkları da tespit edilen bulgular arasındadır.

3. YÖNTEM

Bu yöntem bölümünde; araştırmanın modeli, verilerin hangi araçlarla toplandığı, araştırma evren ve örneklemin kimlerden oluştuğu ile toplanan verilerin analiz çalışmalarında kullanılan istatistiksel metotlar hakkında bilgiler sunulmuştur.

3.1 Araştırmanın Yöntemi

Bu çalışmada ülkemiz genelinde uygulanan taşıma yolu ile eğitimin, Kastamonu ili özelinde var olan durumun araştırılarak ortaya konulması hedeflenmektedir. Bu bağlamda araştırma, uygulamadaki mevcut duruma dair özelliklerin ortaya konulacağı betimsel anlamda bir taramadır. Karasar'a (2002) göre betimsel olarak yapılan taramalarda olaylar, uygulamalar veya olgular var olduğu şekliyle ele alınması gerekmekte ve bu bağlamda örneklem üzerinden evrenle ilgili genel bir yargıya varılabilmektedir. Yıldırım ve Şimşek'e (2000) göre de bu yöntem ile gözlem ve kaydetme yolları kullanılarak, olaylar bağlamında ilişkiler kurulmak suretiyle bilimsel manada genelleme yapmak mümkündür.

3.2 Evren ve Örneklem

Evren kısaca araştırma neticelerini genelleme yapabileceğimiz unsurların tamamı anlamına gelmektedir. Evrenin içinden belirli kıstaslara göre seçilen ve aynı zamanda evreni temsil ettiği düşünülen gruba da örneklem denilmektedir (Büyüköztürk, Akgün, Çakmak, Karadeniz ve Demirel, 2008).

Çalışmamızda araştırma evrenini 2021-2022 eğitim yılı içerisinde Kastamonu ili özelinde merkez ve ilçelerde taşıma merkezi olarak belirlenen temel eğitim okullarında görevli temel eğitim okulları öğretmenleri ile idareciler oluşturmaktadır. Araştırmanın örneklem seçiminde öğretmen ve idareci gruplarının görüşleri alınacağından dolayı tabakalı örneklem usulü uygulanmıştır. Bu yöntemde belli kıstaslara göre evren alt sınıflara bölünür ve her sınıf evren içindeki oran bazında temsil edilir (Karasar, 1999). Evrenden hareketle örneklemde yer alacak öğretmen ile idareci sayıları Büyüköztürk ve diğerleri tarafından belirlenen formül kullanılarak

tespit edilmiştir. Bu formüle göre güven seviyesi %95 esas alınarak örneklem içerisinde 293 öğretmen ve 93 idareci olması gerektiği hesaplanmıştır. Ancak araştırmada karşılaşılabilecek olumsuzlukları en aza indirgeyebilmek amacıyla örneklem sayısının fazla olması hedeflenmiştir. Bu maksatla 17.12.2021 tarihli dilekçe ile Kastamonu Milli Eğitim Müdürlüğü'nden araştırmaya konu olan veriler istenmiş olup 31.12.2021 tarih ve 140-40298409 sayılı yazı ile gerekli bilgiler gönderilmiştir.

Bu kapsamda Kastamonu ili geneli taşıma merkezi olarak belirlenen okullarda görev yapan okul idareci ve öğretmen sayıları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 3.1

Kastamonu İli Taşıma Merkezi Okullarda Görev Yapan İdareci ve Öğretmen Sayıları

İlçe adı	Taşıma Merkezi Okul Sayısı	Taşımalı Okullardaki Öğretmen Sayısı	Taşımalı Okullardaki Öğretmen Sayısı
Kastamonu Merkez	14	267	40
Abana	3	26	4
Ağlı	3	19	5
Araç	6	43	7
Azdavay	3	34	8
Bozkurt	3	48	6
Cide	3	45	6
Çatalzeytin	5	45	8
Daday	5	60	10
Devrekani	4	48	8
Doğanyurt	7	42	12
Hanönü	3	29	7
İhsangazi	4	56	9
İnebolu	11	135	19
Küre	2	31	4
Pınarbaşı	4	21	2
Seydiler	2	25	4
Şenpazar	1	18	3
Taşköprü	9	118	15
Tosya	10	112	16
Toplam		1222	193

3.3 Verilerin Toplanması

“Eğitime Erişimde Taşıma Merkezi Okullarda Görevli Öğretmen ve Yöneticilerin Yaşadıkları Sorunlar (Kastamonu İli Örneği)” tez çalışmasında, katılımcıların hem demografik niteliklerinin belirlenmesi hem de verilerin toplanması amacıyla Ülker

(2009) aracılığıyla hazırlanan “Taşımali İlköğretim Uygulamasının Genel Durumu Değerlendirilmesi Ölçeği”nden yararlanılmıştır. Katılımcıların demografik niteliklerini belirlemek amacıyla hazırlanan form; yaş, görev durumu, cinsiyet, okulun bulunduğu yer, kıdem yılı, taşıma merkezi okullarda çalışma süresine cevap arayan sorulardan oluşmaktadır. Ölçekte ise fiziki durum, yemek, eğitim-öğretim ve taşıma olmak üzere 4 ana başlık bulunmaktadır. Bu ana başlıklara bağlı 36 madde ile katılımcılara ait yanıtlar toplanmıştır.

Taşımali eğitime ve uygulamalara dair görüşlerin alınmasında Likert cinsi ölçek kullanılmış olup katılımcıların ölçekte 1 ile 5 arasında puan vermesi istenmiştir. Rensis Likert adlı kişi tarafından hazırlanarak geliştirilen bu ölçek tutumların ölçülmesinde çokça tercih edilen kolay ve kullanışlı bir yöntemdir. Katılımcıların ön planda tutulduğu bu yaklaşımda kişilerin tepki verecekleri çeşitli ifadeler bulunmakta ve buna göre seçeneklerin işaretlenmesi istenmektedir (Tavşancıl, 2010). Katılımcılar, katıldıkları durumları işaretlemekten öte sunulan her ifadeye hangi ölçüde katıldığını veya katılmadığını derecelendirerek belirlemektedir (Tezbaşaran, 1997). Bu ölçekte “Kesinlikle Katılmıyorum-Katılmıyorum-Orta Düzeyde Katılıyorum–Katılıyorum-Tamamen Katılıyorum” tercihleri bulunmakta olup katılımcılardan cevaplanması gereken sorular için bir tanesini derecelendirmek suretiyle işaretlenmesi istenmiştir.

Yapılan araştırmada ölçek güvenirliği testi amacıyla iç uyumunu anlayabilmek için güvenirlik kontrol analizi yapılmıştır. “Cronbach Alfa Güvenirlik Katsayısı” ölçekten elde edilen test puanları arasındaki iç uyumunun oranıdır. Bu oranın 70 ve daha üzerinde bir oranda olması yapılan testin güvenirliği anlamında yeterli olarak kabul görmektedir (Büyüköztürk, 2011). Araştırma ölçeği “Cronbach Alpha” güvenirlik katsayısıyla hesaplanarak güvenirliği belirlenmiştir. Bu katsayı değerlendirmesinde Kalaycı (2006) tarafından uyulan ölçümleme kıstasları temel alınmıştır (Ülker, 2009). “Cronbach Alpha” güvenirlik katsayısı bir anlamda ölçekte bulunan testler arasındaki iç uyumun bir göstergesidir. Buradaki ölçülerin 70 veya daha üstünde bir değer taşıması testin güvenirliği anlamında yeterli olarak görülmektedir (Büyüköztürk, 2011).

Ölçeğin “Fiziki Durum” olarak adlandırılan birinci ana başlığında bulunan 8 ve “Taşıma” adlı ikinci ana başlığında bulunan 11 unsurun oluşturduğu faktörün genel olarak toplam açıklanan varyansın % 67’lik bir bölümünü karşıladığı görülmüştür. Ölçeğin “Yemek” ana başlığında bulunan 8 unsurun oluşturduğu faktörün genel olarak toplam açıklanan varyansın % 66’lık ve “Eğitim Öğretim” ana başlığında bulunan 9 unsurun da oluşturduğu faktörün genel olarak toplam açıklanan varyansın % 65’lik bölümünü açıkladığı görülmüştür. Ayrıca “Fiziki Durum ve Yemek ” alt başlıklar için “Cronbach Güvenirlilik Katsayısı”nın (α) 0,70 olduğu, “Taşıma” alt başlığında bu değer 0,73 olduğu ve son olarak “Eğitim Öğretim” başlığı için de katsayısının 0,77 olduğu olarak saptanmıştır. Bu tespitler neticesinde ölçeğin uyum açısından iç tutarlılık sağladığı görülmektedir (Ülker 2009).

Araştırmamızda kullandığımız “Taşımalı İlköğretim Uygulamasının Genel Durumu Değerlendirilmesi Ölçeği”ne “Cronbach Alfa Güvenirlilik Katsayısı” uygulanmış ve neticesinde ölçeğin genel güvenilirlik katsayısının 0,837 olduğu görülmüştür. Bu değer, araştırmada kullanılan ölçeğin güvenilirlik katsayısı açısından yüksek seviyelerde olduğunu göstermektedir. Ölçeğin ana başlıklarına uygulanan güvenilirlik analizleri neticesinde “Fiziki Durum” güvenilirlik değerinin 0,823 olduğu, “Taşıma Hizmetleri”nin 0,865 olduğu, “Yemek Hizmetleri”nin 0,744 olduğu ve son olarak “Eğitim Öğretim Hizmetleri”nde bu değer 0,853 olduğu tespit edilmiştir. Ana başlıklarda ortaya çıkan bu katsayılar incelendiğinde, kullanılan ölçeğin iç tutarlılığı sağladığı ve güvenilir olduğu anlaşılmaktadır.

3.4 Verilerin Toplanması ve Çözümlemesi

Bu tez çalışmasında gerekli izinlerin Kastamonu İl Milli Eğitim Müdürlüğü’nden alınmasıyla birlikte ölçekler, yakın ilçelerdeki katılımcılara tarafıma verilmiş olup uzak ilçelerdeki katılımcılara “Google Form” vasıtasıyla ulaştırılmaya çalışılmıştır. Yakın yerlerde bulunan okullar bizzat ziyaret edilerek gerekli açıklamalarda bulunmak suretiyle formlar dağıtılmış ve sonra tekrar toplanmıştır. Uzak ilçelerde bulunan okullara ise yöneticileri vasıtasıyla ulaşılmış olup yine gerekli açıklamalar yapılarak internet üzerinden formlar gönderilmiştir. Daha çok kişiye ulaşmak

maksatlı ölçek dağıtım ve toplama süresi için 3 haftalık süre ayrılmış olup formların tarafıma ulaşmasıyla birlikte değerlendirme aşamasına geçilmiştir.

Çalışma neticesinde veriler SPSS 25 sürümlü programa girilerek analizler yapılmıştır. Katılımcı öğretmenler ile idarecilerin kişisel bilgilerinin ortaya konmasında frekans ve yüzde istatistiklerinde yararlanılmıştır. Öğretmenler ile idarecilerin taşıma yolu ile eğitime erişimde maruz kaldıkları sıkıntılara yönelik görüşlerinin hangi seviyede olduğuna ilişkin ölçeğin her alt başlığı, standart sapma (ss) ve ortalama ($\bar{x}$) değerleri hesaplanarak gösterilmiştir. Ayrıca idareciler ile öğretmenler arasında değişkenler bağlamında anlamlı farklılıkların olup olmadığı değişken durumları göz önünde bulundurularak T Testi- One-Way ANOVA (Tek Yönlü Varyans Testi) ile analiz edilmiştir.

Homojen dağılımları gösteren grup ortalamaları arasında anlamlı farkların bulunması halinde, bu farkların ortaya çıkarılabilmesi adına Post Hoc test çeşitlerinden LSD uygulaması yapılmıştır. Grup ortalamaları arasında anlamlı fark olan ancak homojen dağılım göstermeyen gruplarda ise Post Hoc test çeşitlerinden Tamhane- Dunnett T3-Games-Howell- Dunnett C testleri uygulanmıştır. Araştırmada kullanılan Likert tipindeki ölçekte birey görüşleri, çok olumsuzdan daha olumluya doğru sıralanan tercihler kullanmak suretiyle işaretlemeleri istenmiştir. Ölçek verilerinin ölçümlemesinde seçeneklerin karşılığı alacağı değerlerde Tablo 3.1.'de bulunan kıstaslar temel alınmıştır.

Tablo 3.2

Ölçek Derecelendirme Tercihlerinin Oranlara Göre Dağılımı

Seçenekler	Puanlar	Puan Aralığı	Ölçek Değerlendirme
Kesinlikle katılmıyorum	1	1.00-1.80	Yetersiz
Katılmıyorum	2	1.81-2.60	Alt Düzey
Kararsızım	3	2.61-3.40	Orta Düzey
Katılıyorum	4	3.41-4.20	Üst Düzey
Tamamen katılıyorum	5	4.21-5.00	Çok Üst Düzey

4. BULGULAR

Bulgular kısmında araştırmaya iştirak edenlere uygulanan “Taşımali İlköğretim Uygulamasının Genel Durumu Değerlendirilmesi Ölçeği” neticesinde ulaşılan verilere ve verilere ait yorumlamalara yer verilmiştir.

4.1 Araştırma Grubunun Demografik Niteliklerine Dair Bulgular

Aşağıda yer alan tabloda, araştırmaya iştirak eden grupların ait demografik niteliklerinin dağılımı ve kapsadıkları yüzdeler bulunmektedir.

Tablo 4.1

Tanımlayıcı Özellikler Dağılımı

Özellikler	Gruplar	İdareci		Öğretmen	
		Frekans (f)	Yüzde (%)	Frekans (f)	Yüzde (%)
Cinsiyet	Erkek	93	84,5	147	41,2
	Kadın	17	15,5	210	58,8
Yaş	20-29	7	6,4	103	28,9
	30-39	45	40,9	167	46,8
	40-49	35	31,8	62	17,4
	50+	23	20,9	25	7
Okul Yeri	Köy	34	30,9	101	28,3
	İlçe Merkezi	59	53,6	238	66,7
	İl Merkezi	17	15,5	18	5
Taşımali Öğrenci Sayısı	100'den az	73	66,4	268	75,1
	100-200 arası	29	26,4	77	21,6
	200'den fazla	8	7,3	12	3,4
Kıdem	1-5 yıl	7	6,4	103	28,9
	6-10 yıl	17	15,5	116	32,5
	11-15 yıl	24	21,8	63	17,6
	16-20 yıl	20	18,2	36	10,1
	21+	42	38,2	39	10,9
Taşıma Merkezi Okulda Çalışma Süresi	5 yıl ve daha az	37	33,6	193	54,1
	6-9 yıl	41	37,3	102	28,6
	10 yıl ve daha fazla	32	29,1	62	17,4

Tablo incelendiği zaman araştırma grubunun; 110 idareci ve 357 öğretmenden oluştuğu; cinsiyet değişkeni temelinde idarecilerin 93'ünün (% 84,5) erkek, 17'sinin (%15,5) kadın olduğu görülmektedir. Öğretmenlerin ise 147'sinin (%41,2) erkek, 210'nunun (%58,8) kadın olduğu tespit edilmiştir.

Yaş değişkeni temelinde incelediğimizde; 20-29 yaş arasında 7 idareci (%6,4) ile 103 öğretmen (%28,9), 30-39 yaş arasında 45 idareci (%40,9) ile 167 öğretmen (%46,8) olduğu görülmektedir. 40-49 yaş aralığında ise 35 idareci (%31,8) ile 62 öğretmen (%17,4), 50 ve üstü yaşlarda 23 idareci (%20,9) ile 25 öğretmen (%7) bulunduğu görülmektedir. Taşıma merkezi belirlenen okulun bulunduğu yer bakımından değerlendirildiğinde; 34 idareci (% 30,9) ile 101 öğretmen (%28,3) köy merkezinde, 59 idareci (% 53,6) ile 238 öğretmen (%66,7) ilçe merkezinde, 17 idareci (% 15,5) ile 18 öğretmen (%5) il merkezinde görevini sürdürmektedir.

Görev yapılan okulda bulunan taşınmalı öğrenci sayısı değişkeni temelinde tablo incelendiğinde; 73 idareci (%66,4) ile 268 öğretmen (%75,1) taşınmalı öğrenci sayısı 100'den az olan yerleşim yerlerinde görev yaptığı görülmektedir. 29 idareci (%26,4) ile 77 öğretmen (%21,6) taşınmalı öğrenci sayısı 100 – 200 arası ve 8 idareci (%7,3) ile 12 öğretmen (%3,4) taşınmalı öğrencisi 200'den fazla olan okullarda görev yapmaktadır.

Kıdem değişkeni bazında incelendiğinde; 7 idareci (%6,4) ile 103 öğretmenin (%28,9) 1-5 yıl arasında, 17 idareci (%15,5) ile 116 öğretmenin (%32,5) 6-10 yıl arasında, 24 idareci (%21,8) ile 63 öğretmenin (%17,6) 11-15 yıl arasında kıdemi olduğu görülmektedir. 20 idareci (%18,2) ile 36 öğretmenin (%10,1) 16-20 yıl arasında, 42 idareci (%38,2) ile 39 öğretmenin (%10,9) 21 ve daha fazla bir kıdeme sahip oldukları görülmektedir.

Son olarak araştırma grubunun taşıma merkezi okullarda çalışma süreleri incelendiğinde; 37 idareci (%33,6) ile 193 öğretmenin (%54,1) 5 yıl ve daha az, 41 idareci (%37,3) ile 102 öğretmenin (%28,6) 6-9 yılları arasında çalışma süresine sahip olduğu görülmektedir. 32 idareci (%29,1) ile 62 öğretmenin (%17,4) 10 yıl ve daha fazla bu okullarda çalışmışlığı bulunmaktadır.

4.2 Araştırma Grubunun Taşımali Okulların Fiziki Durum, Taşıma Hizmetleri, Yemek Hizmetleri ve Eğitim-Öğretime Dair Bulguları

Araştırmaya iştirak eden öğretmen ve okul idarecilerinin; taşımali okulların fiziki durumlarına, taşımali okullara yapılan taşıma hizmetlerine, taşıma merkezi olarak belirlenen okullarda sunulan yemek hizmetleri ile eğitim etkinlik ve uygulamalarına ilişkin algılarının ortalama ve standart sapmalarına yönelik dağılımlarını gösteren tablolar aşağıda başlıklar halinde gösterilmiştir.

4.2.1 Araştırma Grubunun Taşımali Okulların Fiziki Durumları Hakkında Görüşlerine Dair Bulgular

Tablo 4.2

İdaeci ve Öğretmenlerin Taşımali Okulların Fiziki Durum Algılarına Dair Aritmetik Ortalama ve Standart Sapma Verileri

Ana Başlık	No	Ölçek Alt Başlıklar	Yönetici		Öğretmen	
			$\bar{X}$	Ss	$\bar{X}$	Ss
Fiziki Durum	1	Taşıma merkezi okulun fiziki durumu taşımaya uygundur,	3,93	0,974	3,73	1,017
	2	Taşıma merkezi okulun yeterli oyun alanı vardır,	3,65	1,138	3,45	1,167
	3	Okul bahçesinin güvenliği yeterlidir,	3,59	1,175	3,42	1,148
	4	Okulun bulunduğu yerin ulaşımı kolaydır,	3,73	1,149	3,61	1,184
	5	Okullarda bilgi teknolojisi sınıfı yeterlidir,	2,78	1,222	2,84	1,254
	6	Okulların laboratuvarları yeterlidir,	2,78	1,192	2,77	1,234
	7	Taşıma merkezi okulun kütüphanesi öğrencilerin ihtiyaçlarını karşılamaktadır,	3,78	1,120	3,59	1,140
	8	Taşıma merkezi okulun internet bağlantısı yeterlidir,	3,75	1,184	3,60	1,170
Toplam			3,49	0,748	3,37	0,783

Tablo incelendiği zaman, taşımali okulların fiziki durumu ana başlığı altında idarecilerin azami katılımlarının olduğu alt başlıkların; “Taşıma merkezi okulun fiziki durumu taşımaya uygundur.” ($\bar{X}$ =3,93), “Taşıma merkezi okulun kütüphanesi

öğrencilerin ihtiyaçlarını karşılamaktadır.” ($\bar{x}=3,78$) ve “Taşıma merkezi okulun internet bağlantısı yeterlidir” ($\bar{x}=3,75$) başlıklar olduğu görülmektedir. Bu ana başlıkta idarecilerin asgari katılım gösterdikleri alt başlıkların ise “Okullarda bilgi teknolojisi sınıfı yeterlidir.” ($\bar{x}=2,78$), “Okulların laboratuvarları yeterlidir.” ($\bar{x}=2,78$) başlıklarının olduğu tespit edilmiştir. İdarecilerin taşımali okulların fiziki durumlarına yönelik genel algılarının ise üst düzeyde ($\bar{x}=3,49$) olduğu saptanmıştır.

Taşımali okulların fiziki durumu ana başlığı altında öğretmenlerin azami katılım gösterdikleri alt başlıkların; “Taşıma merkezi okulun fiziki durumu taşımaya uygundur.” ($\bar{x}=3,73$), “Okulun bulunduğu yerin ulaşımı kolaydır” ($\bar{x}=3,61$) ve “Taşıma merkezi okulun kütüphanesi öğrencilerin ihtiyaçlarını karşılamaktadır.” ($\bar{x}=3,78$) başlıklar olduğu tespit edilmiştir. Bu ana başlıkta öğretmenlerin asgari katılım gösterdikleri alt başlıkların ise “Okullarda bilgi teknolojisi sınıfı yeterlidir” ($\bar{x}=2,77$), “Okulların laboratuvarları yeterlidir.” ($\bar{x}=2,84$) olduğu görülmektedir. Öğretmenlerin taşımali okulların fiziki durumlarına yönelik genel algılarının ise orta düzeyde ($\bar{x}=3,37$) olduğu saptanmıştır.

4.2.2 Araştırma Grubunun Taşımali Okullarının Taşıma Hizmetleri Hakkında Görüşlerine Dair Bulgular

Tablo 4.3

İdareci ve Öğretmenlerin Taşımali Okulların Taşıma Hizmetleri Algılarına Dair Aritmetik Ortalama ve Standart Sapma Verileri

Ana Başlık	No	Ölçek Alt Başlıklar	Yönetici		Öğretmen	
			$\bar{x}$	Ss	$\bar{x}$	Ss
Taşıma	1	Taşıma merkezi okullarda okul - aile birliği işlevini yerine tam getirmektedir,	3,12	1,131	3,14	1,085
	2	Taşıma eğitim sistemi uygulaması başlarken okul yöneticilerinin görüşü alınmıştır,	2,89	1,323	3,38	0,997
	3	Taşıma eğitim sistemi uygulaması başlarken velilerin görüşü alınmıştır,	2,73	1,108	3,19	1,011
	4	Yerel yönetimlerin taşımali eğitimle ilgili yeterli bilgisi vardır,	2,96	1,049	3,26	1,036
	5	Servis araçları ilgili yönetmeliğe uygundur,	3,60	1,068	3,54	0,964

Tablo 4.3.'ün devamı

6	Servis şoförleri kurallara uygun hareket eder,	3,31	1,047	3,36	0,980
7	Servis şoförleri düzenli aralıklarla eğitime alınırlar,	3,22	1,136	3,02	1,026
8	Servis araçlarının park yerleri yeterlidir,	3,44	1,282	3,24	1,177
9	Öğrenciler serviste ayakta gelip-gitmektedirler,	1,65	0,973	1,81	0,993
10	Servis araçları belirlenen güzergâhları takip eder,	3,95	1,017	3,70	1,053
11	Yollar taşımali eğitim sistemi uygulamasına uygun planlanmıştır,	3,08	1,321	3,17	1,113
Toplam		3,08	0,723	3,16	0,689

Okullara yapılan öğrenci taşıma hizmeti temelinde idareci algıları incelendiğinde; azami katılım sağlanan alt başlıkların “Servis araçları belirlenen güzergâhları takip eder.” ($\bar{x}=3,95$) ve “Servis araçları ilgili yönetmeliğe uygundur.” ($\bar{x}=3,60$) başlıkları olduğu görülmektedir. Bu ana başlıkta idarecilerin asgari katılımında bulundukları alt başlıkların ise “Taşıma eğitim sistemi uygulaması başlarken velilerin görüşü alınmıştır.” ($\bar{x}=2,73$) ve “Taşıma eğitim sistemi uygulaması başlarken okul yöneticilerinin görüşü alınmıştır.” ($\bar{x}=2,89$) olduğu görülmektedir. “Öğrenciler serviste ayakta gelip-gitmektedirler.” alt başlığının ortalaması ($\bar{x}=1,65$) görülmekle birlikte, bu cümlelerin yapı bakımından olumlu, anlamına göre olumsuz olması mukabilinde “Tamamen katılıyorum” boyutunda değerlendirilmesi gerekmektedir. İdarecilerin okullara öğrenci taşıma hizmetleri durumlarına yönelik genel algılarının orta düzeyde ($\bar{x}=3,08$) olduğu saptanmıştır.

Taşımali okullara yapılan öğrenci taşıma hizmetlerinin değerlendirilmesi ana başlığı altında öğretmenlerin azami katılım gösterdikleri alt başlıkların; “Servis araçları belirlenen güzergâhları takip eder.” ($\bar{x}=3,70$) ve “Taşıma eğitim sistemi uygulaması başlarken okul yöneticilerinin görüşü alınmıştır.” ($\bar{x}=3,38$) başlıklar olduğu tespit edilmiştir. Bu ana başlıkta öğretmenlerin asgari katılım gösterdikleri alt başlıkların ise “Servis şoförleri düzenli aralıklarla eğitime alınırlar.” ($\bar{x}=3,02$) ve “Taşıma merkezi okullarda okul - aile birliği işlevini yerine tam getirmektedir.” ($\bar{x}=3,14$) olduğu görülmektedir. “Öğrenciler serviste ayakta gelip-gitmektedirler.” alt başlığının ortalaması ($\bar{x}=1,81$) görülmekle birlikte bu cümlelerin yapı bakımından

olumlu, anlamına göre olumsuz olması mukabilinde “Tamamen katılıyorum” boyutunda değerlendirilmesi gerekmektedir. Öğretmenlerin taşımali okullara yapılan öğrenci taşıma hizmetlerine yönelik genel algılarının ise orta düzeyde ($\bar{X}=3,16$) olduğu saptanmıştır. “Öğrenciler serviste ayakta gelip-gitmektedirler.” alt başlığının ortalaması idarecilerde ($\bar{X}=1,65$) ve öğretmenlerde ($\bar{X}=1,81$) görülmekle birlikte bu cümlelerin yapı bakımından olumlu, anlamına göre olumsuz olması mukabilinde “Tamamen katılıyorum” boyutunda değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu anlamda değerlendirme yapıldığında her iki katılımcı grubu için de taşımali okullara yapılan taşıma hizmetlerine yönelik genel algılarının üst düzeyde olduğu çıkarımı esas alınması gerekmektedir.

4.2.3 Araştırma Grubunun Taşımali Okullarının Yemek Hizmetleri Hakkında Görüşlerine Dair Bulgular

Tablo 4.4

İdareci ve Öğretmenlerin Taşımali Okulların Yemek Hizmetleri Algılarına Dair Aritmetik Ortalama ve Standart Sapma Verileri

Ana Başlık	No	Ölçek Alt Başlıklar	Yönetici		Öğretmen	
			$\bar{X}$	Ss	$\bar{X}$	Ss
Yemek	1	Yemekler ihalelerde belirtilen niteliklere uygun olarak çıkmaktadır,	3,75	1,205	3,59	1,066
	2	Taşıma merkezi okulda yemek için özel bir bölüm ayrılmıştır,	3,86	1,185	3,78	1,080
	3	Yemekhaneler okul çağındaki öğrencilerin kullanabilecekleri şekilde düzenlenmiştir,	3,95	1,099	3,76	1,039
	4	Yemekhanelerin temizlik ve düzeni belirlenen ölçülere uygundur,	4,13	0,959	3,86	1,011
	5	Yemeklerden rahatsızlanan öğrenciler olmaktadır,	1,58	0,952	1,80	0,979
	6	Gıda mühendisleri tarafından öğretmen ve yöneticilere yemekle ilgili seminer verilmektedir,	1,99	1,045	2,30	1,053
	7	Taşıma merkezi okullarda yemeklerin bir örneği günlük saklanmaktadır,	3,37	1,464	3,17	1,279
	8	Yemek dağıtımı ile ilgili her gün düzenli olarak ilgilenen görevli personel vardır,	4,10	1,196	3,96	1,119
Toplam			3,34	0,661	3,27	0,657

İdarecilerin taşıma merkezi olarak belirlenen okulların yemek hizmetleri algıları incelendiğinde azami katılım sağlanan alt başlıkların; “Yemekhanelerin temizlik ve düzeni belirlenen ölçülere uygundur.” ($\bar{x}=4,13$) ve “Yemek dağıtımı ile ilgili her gün düzenli olarak ilgilenen görevli personel vardır.” ($\bar{x}=4,10$) başlıkları olduğu görülmektedir. Bu ana başlıkta idarecilerin asgari katılımında bulundukları alt başlıkların ise “Gıda mühendisleri tarafından öğretmen ve yöneticilere yemekle ilgili seminer verilmektedir.” ($\bar{x}=1,99$) ve “Taşıma merkezi okullarda yemeklerin bir örneği günlük saklanmaktadır.” ($\bar{x}=3,37$) olduğu görülmektedir. “Yemeklerden rahatsızlanan öğrenciler olmaktadır” alt başlığının ortalaması ($\bar{x}=1,58$) görülmekle birlikte bu cümlemin yapı bakımından olumlu, anlamına göre olumsuz olması mukabilinde “Tamamen katılıyorum” boyutunda değerlendirilmesi gerekmektedir. İdarecilerin taşınalı okulların yemek hizmetleri durumlarına yönelik genel algılarının orta düzeyde ($\bar{x}=3,34$) olduğu saptanmıştır.

Taşınalı okulların yemek hizmetlerinin değerlendirilmesi ana başlığı altında öğretmenlerin azami katılım gösterdikleri alt başlıkların; “Yemek dağıtımı ile ilgili her gün düzenli olarak ilgilenen görevli personel vardır.” ($\bar{x}=3,96$) ve “Yemekhanelerin temizlik ve düzeni belirlenen ölçülere uygundur.” ($\bar{x}=3,86$) başlıklar olduğu tespit edilmiştir. Bu ana başlıkta öğretmenlerin asgari katılım gösterdikleri alt başlıkların ise “Gıda mühendisleri tarafından öğretmen ve yöneticilere yemekle ilgili seminer verilmektedir.” ($\bar{x}=1,80$) ve “Taşıma merkezi okullarda yemeklerin bir örneği günlük saklanmaktadır.” ($\bar{x}=3,17$) olduğu görülmektedir. “Yemeklerden rahatsızlanan öğrenciler olmaktadır” alt başlığının ortalaması ($\bar{x}=1,80$) görülmekle birlikte bu cümlemin yapı bakımından olumlu, anlamına göre olumsuz olması mukabilinde “Tamamen katılıyorum” boyutunda değerlendirilmesi gerekmektedir. Öğretmenlerin taşınalı okulların yemek hizmetleri durumlarına yönelik genel algılarının ise orta düzeyde ($\bar{x}=3,27$) olduğu saptanmıştır.

Tabloda “Yemeklerden rahatsızlanan öğrenciler olmaktadır” alt başlığının ortalaması idarecilerde ($\bar{x}=1,58$) ve öğretmenlerde ($\bar{x}=1,80$) görülmekle birlikte, bu cümlemin yapı bakımından olumlu, anlamına göre olumsuz olması mukabilinde “Tamamen katılıyorum” boyutunda değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu anlamda değerlendirme

yapıldığında her iki katılımcı grubu için de taşınmalı okulların yemek hizmetleri durumlarına yönelik genel algılarının üst düzeyde olduğu çıkarımı esas alınması gerekmektedir. Katılımcıların taşınmalı okulların yemek hizmetlerine yönelik genel algılarının orta düzeyde ($\bar{x}=3,34$), öğretmenlerin ise ($\bar{x}=3,27$) olduğu saptanmıştır.

4.2.4 Araştırma Grubunun Taşınmalı Okullarının Eğitim Öğretim Hizmetleri Hakkında Görüşlerine Dair Bulgular

Tablo 4.5

İdareci ve Öğretmenlerin Taşınmalı Okulların Eğitim Öğretim Algılarına Dair Aritmetik Ortalama ve Standart Sapma Verileri

Ana Başlık	No	Ölçek Alt Başlıklar	Yönetici		Öğretmen	
			$\bar{x}$	Ss	$\bar{x}$	Ss
Eğitim- Öğretim	1	Öğrencilerde okula uyum problemi vardır,	2,33	0,959	2,33	0,993
	2	Öğrencilerin okula devamında taşınmalı sistemden kaynaklanan sorunlar vardır,	2,67	1,134	2,51	1,010
	3	Taşıma ile gelen öğrenciler okulun genel başarısını düşürmektedir,	2,43	0,981	2,43	1,072
	4	Taşınmalı öğrenciler bursluluk imkânından faydalanmakta güçlük çekmektedir,	2,50	0,993	2,39	0,979
	5	Taşınmalı öğrencilerin velileri toplantılara düzenli katılmada sorunlar yaşamaktadır,	3,31	1,115	3,43	1,182
	6	Velilerin, öğretmen ve yöneticilerle taşınmalı gelen öğrencilerin sorunlarını paylaşma imkânı kısıtlıdır,	2,86	1,208	2,74	1,228
	7	Taşınan ve taşınmayan öğrenciler arasında uyum problemi vardır,	2,17	1,030	2,03	0,959
	8	Taşınmalı öğrencilerin velilerinin çocuklarının ders ve davranışlarıyla yakından ilgilenme imkânı kısıtlıdır,	2,97	1,096	2,93	1,217
	9	Velilerin taşınmalı eğitim sistemi uygulaması ilgili şikâyetleri vardır,	2,62	0,967	2,43	0,985
Toplam			2,65	0,718	2,58	0,728

İdareciler bazında taşıma yolu ile öğrencilerin belirlenen okullara taşınmasının eğitim açısından olumsuz etkileri incelendiğinde; tabloda azami katılım sağlanan alt başlıkların “Taşınmalı öğrencilerin velileri toplantılara düzenli katılmada sorunlar yaşamaktadır.” ($\bar{x}=3,31$) ve “Taşınmalı öğrencilerin velilerinin çocuklarının ders ve

davranışlarıyla yakından ilgilenme imkânı kısıtlıdır.” ($\bar{x}=2,93$) başlıkları olduğu görülmektedir.

Bu ana başlıkta idarecilerin asgari katılımında bulundukları alt başlıkların ise “Taşınan ve taşınmayan öğrenciler arasında uyum problemi vardır.” ($\bar{x}=2,17$) ve “Öğrencilerde okula uyum problemi vardır.” ($\bar{x}=2,33$) olduğu görülmektedir. İdarecilerin taşıma uygulamalarının eğitime etkilerine yönelik genel algılarının orta düzeyde ($\bar{x}=2,65$) olduğu saptanmıştır.

Öğretmenler bazında, taşıma yolu ile öğrencilerin belirlenen okullara taşınmasının eğitim açısından etkilerinin incelendiğinde; tabloda azami katılım gösterilen alt başlıkların “Taşınan öğrencilerin velileri toplantılara düzenli katılmada sorunlar yaşamaktadır.” ($\bar{x}=3,43$) ve “Taşınan öğrencilerin velilerinin çocuklarının ders ve davranışlarıyla yakından ilgilenme imkânı kısıtlıdır.” ($\bar{x}=2,96$) başlıklar olduğu tespit edilmiştir.

Bu ana başlıkta öğretmenlerin asgari katılım gösterdikleri alt başlıkların ise “Taşınan ve taşınmayan öğrenciler arasında uyum problemi vardır.” ($\bar{x}=2,03$) ve “Öğrencilerde okula uyum problemi vardır.” ($\bar{x}=2,33$) olduğu görülmektedir. Öğretmenlerin taşıma uygulamalarının eğitime etkilerine yönelik genel algılarının ise alt düzeyde ($\bar{x}=2,58$) olduğu saptanmıştır.

4.3 Araştırma Grubunun Taşıma Yolu İle Eğitimde Karşılaşılan Sorun Düzeylerinin Cinsiyet ve Görev Değişkenleri Temelinde Karşılaştırılması

Araştırmaya iştirak eden öğretmen ve idarecilerin, taşınan eğitimde fiziki durum, Yemek, taşıma ve eğitim kaynaklı sorunlar bazında cinsiyet ve görev değişkeni temelinde farklılıkların bulunup bulunmadığını tespit etmek maksadıyla T- testi yapılmıştır. Bu bölümde cinsiyet değişkeni temelinde taşıma merkezi olarak belirlenen okullarda görev yapan okul idareci ve öğretmenlerinin ayrı ayrı T-testi sonuçları çıkarılmıştır. Elde edilen sonuçlara ilişkin açıklamalar detaylandırılarak tablo biçiminde aşağıda gösterilmiştir.

Tablo 4.6

Taşıma Yoluyla Eğitime Erişimde Öğretmenler Tarafından Yaşanan Sorun Düzeylerinin Cinsiyete Göre Ortalamaları

Ana Başlıklar	Cinsiyet	N	$\bar{X}$	Ss	df	t	Sig,
Fiziki Durum	Erkek	147	3,438	0,778	355	1,266	0,206
	Kadın	210	3,332	0,785			
Taşıma	Erkek	147	3,062	0,661	355	-2,342	0,020
	Kadın	210	3,235	0,701			
Yemek	Erkek	147	3,264	0,716	355	-0,317	0,751
	Kadın	210	3,286	0,613			
Eğitim Öğretim	Erkek	147	2,629	0,722	355	1,087	0,278
	Kadın	210	2,544	0,732			

* $p < .05$, ** $p < .01$

Tabloda cinsiyet değişkeni üzerine öğretmenlerin taşımali okulların fiziki durumlarına yönelik sorunlara ilişkin [$t_{(355)}=1,266$; $p > .05$] görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark bulunmamıştır.

Öğretmenlerin cinsiyet değişkeni üzerine öğrenci taşıma hizmetlerine yönelik sorunlara ilişkin [$t_{(355)}= -2,342$; $p < .05$] görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark bulunmuştur. Kadınların taşıma hizmetlerine yönelik sorunlara dair puan ortalamalarının ($\bar{X}=3,24$), erkeklerin taşıma hizmetlerine yönelik sorunlara dair puan ortalamalarından ($\bar{X}=3,06$) yüksek olduğu görülmüştür.

Öğretmenlerin cinsiyet değişkeni üzerine taşımali okulların yemek hizmetlerine yönelik sorunlara ilişkin [$t_{(355)}=-,317$; $p > .05$] görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark bulunmamıştır.

Öğretmenlerin cinsiyet değişkeni üzerine taşımali okulların eğitim öğretim hizmetlerine yönelik sorunlara ilişkin [$t_{(355)}=1,087$; $p > .05$] görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark bulunmamıştır.

Tablo 4.7

Taşıma Yoluyla Eğitime Erişimde İdareciler Tarafından Yaşanan Sorun Düzeylerinin Cinsiyete Göre Ortalamaları

Ana Başlıklar	Cinsiyet	N	$\bar{X}$	Ss	df	t	Sig,
Fiziki Durum	Erkek	93	3,518	0,7533	108	0,690	0,492
	Kadın	17	3,382	0,7295			
Taşıma	Erkek	93	3,096	0,7214	108	0,365	0,716
	Kadın	17	3,026	0,7570			
Yemek	Erkek	93	3,325	0,6789	108	-0,621	0,536
	Kadın	17	3,433	0,5627			
Eğitim Öğretim	Erkek	93	2,653	0,7523	108	0,068	0,946
	Kadın	17	2,640	0,5129			

* $p < .05$, ** $p < .01$

Tabloda cinsiyet değişkeni üzerine idarecilerin taşınmalı okulların fiziki durumlarına yönelik sorunlara ilişkin [$t_{(108)} = ,069$; $p > .05$] görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark bulunmamıştır. İdarecilerin cinsiyet değişkeni üzerine öğrenci taşıma hizmetlerine yönelik sorunlara ilişkin [$t_{(108)} = ,365$; $p > .05$] görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark bulunmamıştır. İdarecilerin cinsiyet değişkeni üzerine taşınmalı okulların yemek hizmetlerine yönelik sorunlara ilişkin [$t_{(108)} = -,621$; $p > .05$] görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark bulunmamıştır. İdarecilerin cinsiyet değişkeni üzerine taşınmalı okulların eğitim öğretim hizmetlerine yönelik sorunlara ilişkin [$t_{(108)} = ,068$; $p > .05$] görüşlerinde anlamlı bir fark bulunmamıştır.

Tablo 4.8

Taşınmalı Eğitime Erişimde Yaşanan Sorun Düzeylerinin Göreve Göre Ortalamaları

Ana Başlık	Görev	N	$\bar{X}$	Ss	df	t	Sig
Fizik Durum	Yönetici	110	3,4977	0,7480	465	1,439	0,151
	Öğretmen	357	3,3761	0,7836			
Taşıma	Yönetici	110	3,0860	0,7239	465	-1,026	0,306
	Öğretmen	357	3,1640	0,6895			
Yemek	Yönetici	110	3,3420	0,6611	465	0,897	0,370
	Öğretmen	357	3,2777	0,6572			
Eğitim Öğretim	Yönetici	110	2,6515	0,7185	465	0,909	0,364
	Öğretmen	357	2,5795	0,7287			

* $p < .05$, ** $p < .01$

Tabloda görev değişkeni üzerine, öğretmen ve okul idarecileri arasında, taşımali okulların fiziki durumlarına yönelik sorunlara ilişkin [$t_{(465)}=1,439$; $p>.05$] görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark bulunmamıştır. Görev değişkeni üzerine okul idarecilerin ve öğretmenler arasında, öğrenci taşıma hizmetlerine yönelik sorunlara ilişkin [$t_{(465)}=-1,026$; $p>.05$] görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark bulunmamıştır.

Görev değişkeni üzerine öğretmen ve okul idarecileri arasında taşımali okulların yemek hizmetlerine yönelik sorunlara ilişkin [$t_{(465)}=.897$; $p>.05$] görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark bulunmamıştır. Görev değişkeni üzerine öğretmen ve okul idarecileri arasında taşımali okulların eğitim öğretim hizmetlerine yönelik sorunlara ilişkin [$t_{(465)}=.909$; $p>.05$] görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark bulunmamıştır.

4.4 Araştırma Grubunun Taşıma Yolu İle Eğitimde Karşılaşılan Sorun Düzeylerinin Farklı Değişkenler Temelinde Karşılaştırılması

Araştırmaya iştirak eden öğretmen ve okul idarecilerinin, taşıma yolu ile yapılan eğitimde yaşanan sorunlara ilişkin yaş, kıdem yılı, taşımali okulda çalışma süresi, okul yerleşim yeri ve taşımali okulda bulunan öğrenci sayısı değişkenlerine göre, belirlenen gruplar arasında ayrımlılık bulunup bulunmadığını saptamak amacıyla One-Way ANOVA testi yapılmıştır. Homojen dağılımları gösteren grup ortalamaları arasında anlamlı farkların bulunması halinde bu farkların ortaya çıkarılabilmesi adına Post Hoc test çeşitlerinden LSD testleri yapılmıştır. Grup ortalamaları arasında anlamlı fark olan ancak homojen dağılım göstermeyen gruplarda ise Post Hoc test çeşitlerinden Tamhane, Dunnett T3, Dunnett C, Games-Howell testleri uygulanmıştır. Yapılan tek yönlü (ANOVA) varyans analizi neticesinde oluşan sonuçlar tablolar halinde sunulmuştur.

4.4.1 Araştırma Grubunun Taşıma Yolu İle Eğitimde Karşılaşılan Sorun Düzeylerinin Yaş Değişkeni Temelinde Karşılaştırılması

Tablo 4.9

Taşıma Yoluyla Eğitime Erişimde Öğretmenler Tarafından Yaşanan Sorun Düzeylerinin Yaşa Göre Ortalamaları

Ana Başlık	Yaş	N	$\bar{X}$	Ss	F	Sig	Anlamlılık (LSD)
Fiziki Durum	20-29	103	3,337	0,740	0,830	0,478	
	30-39	167	3,341	0,784			
	40-49	62	3,469	0,829			
	50+	25	3,535	0,841			
Taşıma	20-29	103	3,343	0,721	4,215	0,006	20-29 yaş ↔ 30-39 yaş 30-39 yaş ↔ 20-29 yaş
	30-39	167	3,043	0,642			
	40-49	62	3,200	0,722			
	50+	25	3,141	0,642			
Yemek	20-29	103	3,393	0,581	2,796	0,040	20-29 yaş ↔ 30-39 yaş 30-39 yaş ↔ 20-29 yaş
	30-39	167	3,172	0,683			
	40-49	62	3,344	0,736			
	50+	25	3,335	0,461			
Eğitim Öğretim	20-29	103	2,584	0,770	1,482	0,219	
	30-39	167	2,646	0,731			
	40-49	62	2,430	0,680			
	50+	25	2,484	0,615			

* $p < .05$, ** $p < .01$

Taşıma merkezi olarak belirlenen okullarda görevli öğretmenlerin yaşadıkları sorun düzeylerinin yaş değişkenine göre ortalamalarının gösterildiği tabloda; yemek hizmetleri ($F=4,215$; $p < .05$) ve taşıma hizmetleri ($F=2,796$; $p < .05$) ana başlıklarında yaşanan sorunlara bağlı görüşlerinde, istatistikî manada anlamlı bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır. Diğer ana başlıklarda istatistikî manada bir fark bulunmamıştır. Post Hoc test çeşitlerinden LSD testi uygulandığında taşıma hizmetleri ana başlığında, 20-29 yaş aralığında bulunan öğretmenler ile 30-39 yaş aralığında bulunan öğretmenlerin görüşleri arasında anlam bakımından bir farkın olduğu belirlenmiştir. Aynı şekilde 30-39 yaş aralığında bulunan öğretmenler ile 20-29 yaş aralığında bulunan öğretmenlerin görüşleri arasında da anlam bakımından bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır. 20-29 yaş arasında ($\bar{X}=3,34$) bulunan öğretmenlerin, 30-39 yaş aralığında ($\bar{X}=3,04$) bulunan öğretmenlere nazaran taşıma yolu ile eğitime erişimde taşıma hizmetleri ana başlığı altında bulunan sorulara yönelik algılama seviyelerinin daha yüksek olduğu belirlenmiştir.

Post Hoc test çeşitlerinden LSD testi uygulandığında yemek hizmetleri ana başlığında, 20-29 yaş aralığında bulunan öğretmenler ile 30-39 yaş aralığında bulunan öğretmen görüşleri arasında anlam bakımından bir farkın olduğu belirlenmiştir. Bununla birlikte 30-39 yaş aralığında bulunan öğretmenler ile 20-29 yaş aralığında bulunan öğretmenlerin görüşleri arasında da anlam bakımından bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır. 20-29 yaş arasında ($\bar{X}=3,39$) bulunan öğretmenlerin, 30-39 yaş arasında ($\bar{X}=3,17$) bulunan öğretmenlere nazaran bu başlıktaki sorulara yönelik algılama seviyelerinin daha yüksek olduğu belirlenmiştir.

Tablo 4.10

Taşıma Yoluyla Eğitime Erişimde İdareciler Tarafından Yaşanan Sorun Düzeylerinin Yaşa Göre Ortalamaları

Ana Başlık	Yaş	N	$\bar{X}$	Ss	F	Sig	Anlamlılık (LSD)
Fiziki Durum	20-29	7	3,553	0,954	0,925	0,431	
	30-39	45	3,452	0,659			
	40-49	35	3,400	0,867			
	50+	23	3,717	0,648			
Taşıma	20-29	7	2,753	0,860	0,753	0,523	
	30-39	45	3,169	0,720			
	40-49	35	3,033	0,811			
	50+	23	3,102	0,533			
Yemek	20-29	7	3,357	0,686	0,149	0,930	
	30-39	45	3,380	0,572			
	40-49	35	3,339	0,729			
	50+	23	3,266	0,741			
Eğitim Öğretim	20-29	7	2,841	1,136	0,763	0,517	
	30-39	45	2,701	0,690			
	40-49	35	2,673	0,668			
	50+	23	2,463	0,711			

* $p < .05$, ** $p < .01$

Taşıma yolu ile eğitime erişimde merkez olarak belirlenen okullarda görevli okul idarecilerinin yaşadıkları sorun düzeylerinin yaş değişkenine göre ortalamalarının gösterildiği tabloda; öğretmenlerin taşımali eğitimde yaşanan sorunlara bağlı ($F=0,925; 0,753; 0,149; 0,763; p>.05$) görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark belirlenmemiştir.

4.4.2 Araştırma Grubunun Taşıma Yolu İle Eğitimde Karşılaşılan Sorun Düzeylerinin Okul Yerleşim Yeri Değişkeni Temelinde Karşılaştırılması

Tablo 4.11

Taşıma Yoluyla Eğitime Erişimde Öğretmenler Tarafından Yaşanan Sorun Düzeylerinin Okul Yerleşim Yeri Değişkeni Temelinde Karşılaştırılması

Ana Başlık	Yerleşim Yeri	N	$\bar{X}$	Ss	F	Sig	Anlamlılık (LSD)
Fiziki	Köy	101	3,250	0,8794	1,989	0,138	
	İlçe Merkezi	238	3,433	0,728			
	İl Merkezi	18	3,326	0,876			
Taşıma	Köy	101	3,176	0,693	0,386	0,680	
	İlçe Merkezi	238	3,169	0,667			
	İl Merkezi	18	3,025	0,947			
Yemek	Köy	101	3,152	0,695	2,952	0,054	
	İlçe Merkezi	238	3,336	0,612			
	İl Merkezi	18	3,201	0,902			
Eğitim Öğretim	Köy	101	2,667	0,734	2,144	0,119	
	İlçe Merkezi	238	2,526	0,708			
	İl Merkezi	18	2,790	0,900			

* $p<.05$, ** $p<.01$

Taşıma yolu ile eğitime erişimde merkez olarak belirlenen okullarda görevli öğretmenlerin yaşadıkları sorun düzeylerinin okulun bulunduğu yer değişkenine göre ortalamalarının gösterildiği tabloda; öğretmenlerin taşımali eğitimde yaşanan

sorunlara bağlı ($F=1,989$; $0,386$; $2,952$; $2,144$; $p>.05$) görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark belirlenmemiştir.

Tablo 4.12

Taşıma Yoluyla Eğitime Erişimde İdareciler Tarafından Yaşanan Sorun Düzeylerinin Okul Yerleşim Yerine Göre Ortalamaları

Ana Başlık	Yerleşim	N	$\bar{X}$	Ss	F	Sig	Anlamlılık
Fiziki Durum	Köy	34	3,341	0,982	1,638	0,199	Anlamlılık bulunmamıştır.
	İlçe Merkezi	59	3,519	0,572			
	İl Merkezi	17	3,735	0,719			
Taşıma	Köy	34	3,018	0,658	0,277	0,759	
	İlçe Merkezi	59	3,132	0,723			
	İl Merkezi	17	3,058	0,870			
Yemek	Köy	34	3,132	0,829	3,493	0,034	
	İlçe Merkezi	59	3,489	0,566			
	İl Merkezi	17	3,250	0,461			
Eğitim Öğretim	Köy	34	2,669	0,745	0,180	0,835	
	İlçe Merkez	59	2,617	0,700			
	İl Merkezi	17	2,732	0,761			

* $p<.05$, ** $p<.01$

Taşıma yolu ile eğitime erişimde merkez olarak belirlenen okullarda görevli idarecilerin yaşadıkları sorun düzeylerinin okulun bulunduğu yer değişkenine göre ortalamalarının gösterildiği tabloda; yemek hizmetleri ana başlığında, idarecilerin taşınalı eğitimde yaşanan sorunlara bağlı ($F=0,034$; $p<.05$) görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır. Diğer ana başlıklarda istatistikî manada bir fark belirlenmemiştir.

Gruplar arası varyansın homojen olmaması kaynaklı Post Hoc test çeşitlerinden Tamhane- Dunnett T3-Games-Howell- Dunnett C testleri uygulandığında; idarecilerin taşıma yolu ile eğitime erişimde yemek hizmetleri ana başlığı altında bulunan sorulara yönelik görüşleri arasında anlam bakımından bir farkın olmadığı görülmüştür. Yemek hizmetlerine yönelik idareci görüşlerinin ($F=3,493$; $p<.05$) olmasına rağmen gruplar arası homojen olmaması kaynaklı yapılan Tamhane-

Dunnett T3-Games-Howell- Dunnett C testlerinde farklılığın çıkmaması ($F=3,493$; $p<.05$) değerinin “significance” değerine yakın olması kaynaklı düşünülebilir.

4.4.3 Araştırma Grubunun Taşıma Yolu İle Eğitimde Karşılaşılan Sorun Düzeylerinin Okuldaki Öğrenci Sayısı Değişkeni Temelinde Karşılaştırılması

Tablo 4.13

Taşıma Yoluyla Eğitime Erişimde Öğretmenler Tarafından Yaşanan Sorun Düzeylerinin Taşımalı Okuldaki Taşımalı Öğrenci Sayısına Göre Ortalamaları

Ana Başlık	Öğrenci Sayısı	N	$\bar{X}$	Ss	F	Sig	Anlamlılık (LSD)
Fiziki Durum	100'den az	268	3,3979	0,7190	1,366	0,257	0,257
	100-200 arası	77	3,3555	0,9558			
	200'den fazla	12	3,0208	0,9275			
Taşıma	100'den az	268	3,1940	0,6431	3,040	0,049	Anlamlılık bulunmamıştır.
	100-200 arası	77	3,1311	0,8149			
	200'den fazla	12	2,7045	0,7075			
Yemek	100'den az	268	3,3451	0,6052	5,828	0,003	100'den az↔100-200 arası 100-200 arası↔100'den az
	100-200 arası	77	3,0747	0,7927			
	200'den fazla	12	3,0729	0,5499			
Eğitim Öğretim	100'den az	268	2,5626	0,6965	0,307	0,736	0,736
	100-200 arası	77	2,6364	0,8039			
	200'den fazla	12	2,5926	0,9550			

* $p<.05$, ** $p<.01$

Tabloda yemek hizmetleri ($F=3,040$; $p<.05$) ve taşıma hizmetleri ($F=5,828$; $p<.05$) ana başlıklarında, öğretmenlerin taşımalı eğitimde yaşanan sorunlara bağlı görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır. Diğer ana başlıklarda istatistikî manada bir fark belirlenmemiştir. Yapılan One-Way ANOVA testi neticesinde gruplar arası varyansın homojen olmadığı görülerek öğretmenler

tarafından yaşanan sorun düzeylerinin okuldaki öğrenci sayısına göre ortalama farklılıklarının belirlenmesi amaçlı Post Hoc test çeşitlerinden Games-Howell testi uygulanmıştır. Buna göre taşıma hizmetleri ana başlığında, öğretmen görüşleri arasında anlam bakımından bir farkın olmadığı görülmüştür. Taşıma hizmetleri ($F=5,828$; $p<.05$) değerinin “significance” değerine yakın olması bu duruma sebep gösterilebilir. Yemek hizmetleri ana başlığında ise taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 100’den az olan okullardaki öğretmenler ile taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 100-200 arası olan okullardaki öğretmenler görüşleri arasında anlam bakımından bir farkın olduğu belirlenmiştir. Aynı şekilde taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 100-200 arası olan okullardaki öğretmenler ile taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 100’den az olan okullardaki öğretmen görüşleri arasında da anlam bakımından bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır. Taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 100’den az ($\bar{X}=3,35$) olan okullardaki öğretmenlerin, taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 100-200 artası ($\bar{X}=3,07$) olan öğretmenlere nazaran taşıma yolu ile eğitime erişimde yemek hizmetleri ana başlığı altında bulunan sorulara yönelik algılama seviyelerinin daha yüksek olduğu belirlenmiştir.

Tablo 4.14

Taşıma Yoluyla Eğitime Erişimde İdareciler Tarafından Yaşanan Sorun Düzeylerinin Okuldaki Taşınmalı Öğrenci Sayısına Göre Ortalamaları

Ana Başlık	Öğrenci Sayısı	N	$\bar{X}$	Ss	F	Sig	Anlamlılık (LSD)
Fiziki Durum	100'den az	73	3,494	0,702	5,363	0,006	100'den az↔200'den fazla 100-200 arası↔200'den fazla
	100-200 arası	29	3,706	0,700			
	200'den fazla	8	2,765	0,938			
Taşıma	100'den az	73	3,094	0,764	1,487	0,231	
	100-200 arası	29	3,175	0,646			
	200'den fazla	8	2,681	0,504			
Yemek	100'den az	73	3,472	0,560	5,639	0,005	100'den az↔100-200 arası 100'den az↔200'den fazla
	100-200 arası	29	3,163	0,722			
	200'den fazla	8	2,796	0,915			
Eğitim Öğretim	100'den az	73	2,621	0,725	4,062	0,020	100'den az↔200'den fazla 100-200 arası↔200'den fazla
	100-200 arası	29	2,544	0,607			
	200'den fazla	8	3,319	0,763			

* $p<.05$, ** $p<.01$

Taşıma yolu ile eğitime erişimde merkez olarak belirlenen okullarda görevli idarecilerin yaşadıkları sorun düzeylerinin taşımali okuldaki öğrenci sayısına göre ortalamalarının gösterildiği tabloda, fiziki durum ($F=5,363$; $p<.05$) ana başlıklarında, idarecilerin taşımali eğitimde yaşanan sorunlara bağlı görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır. Aynı şekilde eğitim hizmetleri ($F=4,062$; $p<.05$) ve yemek hizmetleri ($F=5,639$; $p<.05$) ana başlıklarında da istatistikî manada anlamlı farkın olduğu görülmüştür. Diğer ana başlıkta istatistikî manada bir fark belirlenmemiştir.

Post Hoc test çeşitlerinden LSD testi uygulandığında fiziki durum ana başlığında; taşımali okuldaki öğrenci sayısı 100'den az olan okullardaki idareciler ile taşımali okuldaki öğrenci sayısı 200'den fazla olan okullardaki idarecilerin görüşleri arasında anlam bakımından bir farkın olduğu belirlenmiştir. Aynı şekilde taşımali okuldaki öğrenci sayısı 100-200 arası olan okullardaki idareciler ile taşımali okuldaki öğrenci sayısı 200'den fazla olan okullardaki idarecilerin görüşleri arasında da anlam bakımından bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır. Bununla birlikte taşımali okuldaki öğrenci sayısı 200'den fazla olan okullardaki idarecilerin, taşımali okuldaki öğrenci sayısı 100'den az ve 100-200 arası olan idarecilerin görüşleri arasında da anlam bakımından bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır.

Taşımali okuldaki öğrenci sayısı 100-200 arası ($\bar{x}=3,70$) olan idarecilerin, taşımali okuldaki öğrenci sayısı 100'den az ($\bar{x}=3,49$) ve 200'den fazla ($\bar{x}=2,76$) olan idarecilere nazaran taşıma yolu ile eğitime erişimde fiziki durum ana başlığı altında bulunan sorulara yönelik algılama seviyelerinin daha yüksek olduğu belirlenmiştir. Bunun yanında taşımali okuldaki öğrenci sayısı 100'den az ($\bar{x}=3,49$) olan okullardaki idarecilerin, taşımali okuldaki öğrenci sayısı 200'den fazla ($\bar{x}=2,76$) olan idarecilere nazaran fiziki durum ana başlığı altında bulunan sorulara yönelik algılama seviyelerinin daha yüksek olduğu belirlenmiştir.

Post Hoc test çeşitlerinden LSD testi uygulandığında yemek hizmetleri ana başlığında; taşımali okuldaki öğrenci sayısı 100'den az olan okullardaki idareciler ile taşımali okuldaki öğrenci sayısı 200'den fazla olan okullardaki idarecilerin görüşleri arasında anlam bakımından bir farkın olduğu belirlenmiştir. Bununla

birlikte taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 100'den az olan okullardaki idareciler ile taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 100-200 arası olan okullardaki idarecilerin görüşleri arasında anlam bakımından bir farkın olduğu belirlenmiştir. Aynı şekilde taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 200'den fazla olan okullardaki idareciler ile taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 100'den az olan okullardaki idarecilerin görüşleri arasında da anlam bakımından bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır. Taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 100'den az ($\bar{x}=3,47$) olan okullardaki idarecilerin, taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 100-200 arası ($\bar{x}=3,16$) olan ve 200'den fazla ($\bar{x}=2,80$) olan idarecilere nazaran taşıma yolu ile eğitime erişimde yemek hizmetleri ana başlığı altında bulunan sorulara yönelik algılama seviyelerinin daha yüksek olduğu belirlenmiştir.

Post Hoc test çeşitlerinden LSD testi uygulandığında eğitim ana başlığında, taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 100'den az olan okullardaki idareciler ile taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 200'den fazla olan okullardaki idarecilerinin görüşleri arasında anlam bakımından bir farkın olduğu belirlenmiştir. Aynı şekilde taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 100-200 arası olan okullardaki idareciler ile taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 200'den fazla olan okullardaki idarecilerin görüşleri arasında da anlam bakımından bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır. Bununla birlikte taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 200'den fazla olan okullardaki idarecilerin, taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 100'den az ve 100-200 arası olan idarecilerin görüşleri arasında da anlam bakımından bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır.

Taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 200'den fazla ($\bar{x}=3,32$) olan idarecilerin, taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 100'den az ($\bar{x}=2,62$) ve 100-200 arası ($\bar{x}=2,54$) olan idarecilere nazaran taşıma yolu ile eğitime erişimde eğitim ana başlığı altında bulunan sorunlara yönelik algılama seviyelerinin daha yüksek olduğu belirlenmiştir. Bunun yanında taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 100'den az ($\bar{x}=2,62$) olan okullardaki idarecilerin, taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 100-200 arası ($\bar{x}=2,54$) olan idarecilere nazaran da eğitim ana başlığı altında bulunan sorunlara yönelik algılama seviyelerinin daha yüksek olduğu belirlenmiştir.

4.4.4 Araştırma Grubunun Taşıma Yolu İle Eğitimde Karşılaşılan Sorun Düzeylerinin Kıdem Yılı Değişkeni Temelinde Karşılaştırılması

Tablo 4.15

Taşıma Yoluyla Eğitime Erişimde Öğretmenler Tarafından Yaşanan Sorun Düzeylerinin Kıdem Yılına Göre Ortalamaları

Ana Başlık	Kıdem	N	$\bar{X}$	Ss	F	Sig	Anlamlılık (LSD)
Fiziki Durum	1-5 yıl	103	3,201	0,842	2,661	0,033	1-5 yıl↔6-10 yıl
	6-10 yıl	116	3,433	0,766			1-5 yıl↔11-15 yıl
	11-15 yıl	63	3,474	0,673			1-5 yıl↔21+
	16-20 yıl	36	3,277	0,760			
	21+	39	3,599	0,794			
Taşıma	1-5 yıl	103	3,237	0,772	0,922	0,451	
	6-10 yıl	116	3,166	0,640			
	11-15 yıl	63	3,093	0,627			
	16-20 yıl	36	3,015	0,609			
	21+	39	3,212	0,764			
Yemek	1-5 yıl	103	3,203	0,682	1,900	0,11000	
	6-10 yıl	116	3,390	0,633			
	11-15 yıl	63	3,170	0,661			
	16-20 yıl	36	3,211	0,705			
	21+	39	3,371	0,571			
Eğitim	1-5 yıl	103	2,500	0,718	1,648	0,16200	
	6-10 yıl	116	2,694	0,768			
	11-15 yıl	63	2,527	0,695			
	16-20 yıl	36	2,679	0,743			
	21+	39	2,438	0,642			

* $p < .05$, ** $p < .01$

Taşıma yolu ile eğitime erişimde merkez olarak belirlenen okullarda görevli öğretmenlerin yaşadıkları sorun düzeylerinin kıdem yılı değişkenine göre ortalamalarının gösterildiği tabloda, fiziki durum ana başlığında, idarecilerin taşımalı eğitimde yaşanan sorunlara bağlı ($F=2,661$; $p<.05$) görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır.

Post Hoc test çeşitlerinden LSD testi uygulandığında fiziki durum ana başlığında; kıdem yılı 1-5 yıl olan okullardaki öğretmenler ile kıdem yılı 6-10 yıl, 11-16 yıl ve kıdem yılı 21 ve daha üzeri olan okullardaki öğretmenlerin görüşleri arasında anlam bakımından bir farkın olduğu belirlenmiştir. Kıdem yılı 6-10 yıl olan okullardaki öğretmenler ile kıdem yılı 1-5 yıl olan okullardaki öğretmenlerin de görüşleri arasında anlam bakımından bir farkın olduğu belirlenmiştir. Bununla birlikte kıdem yılı 11-15 yıl olan okullardaki öğretmenler ile kıdem yılı 1-5 yıl olan okullardaki öğretmenlerin görüşleri arasında da anlam bakımından bir farkın olduğu saptanmıştır. Aynı zamanda kıdem yılı 20 ve daha üzeri olan okullardaki öğretmenler ile kıdem yılı 1-5 yıl, olan okullardaki öğretmenlerin görüşleri arasında anlam bakımından bir farkın olduğu da ortaya çıkmıştır.

Kıdem yılı 1-5 yıl ($\bar{x}=3,20$) olan öğretmenlerin, kıdem yılı 6-10 yıl ($\bar{x}=3,43$), 11-15 yıl ($\bar{x}=3,47$), ile kıdem yılı 20 ve daha fazla yıl ($\bar{x}=3,60$) olan öğretmenlere nazaran fiziki durum ana başlığı altında bulunan sorunlara yönelik algılama seviyelerinin daha düşük olduğu belirlenmiştir. Kıdem yılı 6-10 yıl ($\bar{x}=3,43$) olan öğretmenlerin kıdem yılı 1-5 yıl ($\bar{x}=3,20$) olan öğretmenlere, kıdem yılı 11-15 yıl ($\bar{x}=3,47$) olan öğretmenlerin kıdem yılı 1-5 yıl ($\bar{x}=3,20$) olan öğretmenlere nazaran fiziki duruma yönelik algılarının daha yüksek olduğu belirlenmiştir. Son olarak kıdem yılı 20 ve daha fazla ($\bar{x}=3,60$) olan öğretmenlerin kıdem yılı 1-5 yıl ($\bar{x}=3,20$) olan öğretmenlere nazaran fiziki durum ana başlığı altında bulunan sorunlara yönelik algılama seviyelerinin daha yüksek olduğu da belirlenmiştir.

Tablo 4.16

Taşıma Yoluyla Eğitime Erişimde İdareciler Tarafından Yaşanan Sorun Düzeylerinin Kıdem Yılına Göre Ortalamaları

Ana Başlık	Kıdem	N	$\bar{x}$	Ss	F	Sig	Anlamlılık (LSD)
Fiziki Durum	1-5 yıl	7	3,107	0,592	0,538	0,708	
	6-10 yıl	17	3,536	0,774			
	11-15 yıl	24	3,510	0,675			
	16-20 yıl	20	3,475	0,856			
	20+	42	3,550	0,759			

Tablo 4.16.'nın devamı

Taşıma	1-5 yıl	7	3,168	0,401		
	6-10 yıl	17	2,946	0,824		
	11-15 yıl	24	3,162	0,685	0,377	0,825
	16-20 yıl	20	2,986	0,945		
	20+	42	3,132	0,637		
Yemek	1-5 yıl	7	3,589	0,698		
	6-10 yıl	17	3,352	0,552		
	11-15 yıl	24	3,224	0,514	0,439	0,780
	16-20 yıl	20	3,343	0,752		
	20+	42	3,363	0,736		
Eğitim	1-5 yıl	7	2,714	0,663		
	6-10 yıl	17	2,784	1,040		
	11-15 yıl	24	2,652	0,561	0,213	0,931
	16-20 yıl	20	2,622	0,851		
	20+	42	2,600	0,602		

* $p < .05$, ** $p < .01$

Taşıma yolu ile eğitime erişimde merkez olarak belirlenen okullarda görevli idarecilerin yaşadıkları sorun düzeylerinin kıdem yılları değişkenine göre ortalamalarının gösterildiği tabloda, idarecilerin taşımali eğitimde yaşanan sorunlara bağlı ($F=0,538$; $0,377$; $0,439$; $0,213$; $p > .05$) görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark belirlenmemiştir.

4.4.5 Taşıma Yolu İle Eğitimde Karşılaşılan Sorun Düzeylerinin Taşımali Okulda Çalışma Süresi Değişkeni Temelinde Karşılaştırılması

Tablo 4.17

Taşıma Yoluyla Eğitime Erişimde Öğretmenler Tarafından Yaşanan Sorun Düzeylerinin Taşımali Okulda Çalışma Süresine Göre Ortalamaları

Ana Başlık	Çalışma Süresi	N	$\bar{X}$	Ss	F	Sig	Anlamlılık (LSD)
Fiziki Durum	5 yıl ve daha az	193	3,370	0,838			
	6-9 yıl	102	3,394	0,726	0,042	0,959	
	10 yıl ve daha fazla	62	3,362	0,704			

Tablo 4.17.'nin devamı

Taşıma	5 yıl ve daha az	193	3,247	0,738			5 yıl ve daha fazla↔10 yıl ve daha fazla
	6-9 yıl	102	3,094	0,603	3,339	0,037	
	10 yıl ve daha fazla	62	3,019	0,633			
Yemek	5 yıl ve daha az	193	3,277	0,678			
	6-9 yıl	102	3,321	0,651	0,573	0,564	
	10 yıl ve daha fazla	62	3,207	0,600			
Eğitim	5 yıl ve daha az	193	2,548	0,711			
	6-9 yıl	102	2,672	0,753	1,182	0,308	
	10 yıl ve daha fazla	62	2,523	0,737			

* $p < .05$, ** $p < .01$

Taşıma yolu ile eğitime erişimde merkez olarak belirlenen okullarda görevli öğretmenlerin yaşadıkları sorun düzeylerinin taşınalı okulda çalışma süresi değişkenine göre ortalamalarının gösterildiği tabloda, taşıma ana başlığında, öğretmenlerin taşınalı eğitimde yaşanan sorunlara bağlı ($F=3,339$; $p < .05$) görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır. Diğer ana başlıklarda istatistikî manada bir fark belirlenmemiştir.

Post Hoc test çeşitlerinden LSD testi uygulandığında taşıma hizmetleri ana başlığında; taşıma merkezli okulda çalışma süresi 5 yıl ve daha az olan öğretmenler ile 10 yıl ve daha fazla olan öğretmenlerin görüşleri arasında anlam bakımından bir farkın olduğu belirlenmiştir. Aynı şekilde taşınalı okulda çalışma süresi 10 yıl ve daha fazla olan öğretmenler ile 5 yıl ve daha az olan öğretmenlerin görüşleri arasında da anlam bakımından bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır.

Taşıma merkezli okulda çalışma süresi 5 yıl ve daha az ($\bar{X}=3,25$) olan öğretmenlerin, taşınalı okulda çalışma süresi 10 yıl ve daha fazla ($\bar{X}=3,02$) olan öğretmenlere nazaran taşıma yolu ile eğitime erişimde taşıma hizmetleri ana başlığı altında bulunan sorunlara yönelik algılama seviyelerinin daha yüksek olduğu belirlenmiştir.

Tablo 4.18

Taşıma Yoluyla Eğitime Erişimde İdareciler Tarafından Yaşanan Sorun Düzeylerinin Taşımalı Okulda Çalışma Süresine Göre Ortalamaları

Ana Başlık	Taşımalı Okulda Çalışma Süresi	N	$\bar{X}$	Ss	F	Sig	Anlamlılık (LSD)
Fiziki Durum	5 yıl ve daha az	37	3,527	0,709			
	6-9 yıl	41	3,414	0,690	0,427	0,653	
	10 yıl ve daha fazla	32	3,570	0,867			
Taşıma	5 yıl ve daha az	37	3,078	0,645			
	6-9 yıl	41	3,017	0,766	0,460	0,633	
	10 yıl ve daha fazla	32	3,181	0,765			
Yemek	5 yıl ve daha az	37	3,41	0,621			
	6-9 yıl	41	3,29	0,569	0,384	0,682	
	10 yıl ve daha fazla	32	3,316	0,811			
Eğitim	5 yıl ve daha az	37	2,681	0,652			
	6-9 yıl	41	2,780	0,830	1,968	0,145	
	10 yıl ve daha fazla	32	2,451	0,605			

* $p < .05$, ** $p < .01$

Taşıma yolu ile eğitime erişimde merkez olarak belirlenen okullarda görevli idarecilerin yaşadıkları sorun düzeylerinin taşımalı okulda çalışma süresi değişkenine göre ortalamalarının gösterildiği tabloda, idarecilerin taşımalı eğitimde yaşanan sorunlara bağlı ($F=0,427$; $0,460$; $0,384$; $1,968$; $p > .05$) görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark belirlenmemiştir.

4.5 Araştırma Grubunun Taşıma Yolu İle Eğitimde Karşılaşılan Sorun Düzeyleri Arasındaki İlişki Seviyelerinin Karşılaştırılması

Tablo 4.19

Taşımalı Eğitime Erişimde İdareci ve Öğretmenler Tarafından Yaşanan Sorun Düzeyleri Arasındaki İlişki Seviyelerinin Karşılaştırılması

Ana Başlık	N	$\bar{X}$	Ss	r - Sig	Fiziki	Taşıma	Yemek	Eğitim
Fiziki Durum	467	3,404	0,776	r	1	,542**	,478**	-,196**
				Sig		0,000	0,000	0,000

Tablo 4.19.'in devamı.

Taşıma	467	3,145	0,697	r	,542**	1	,512**	-,309**
				Sig	0,000		0,000	0,000
Yemek	467	3,292	0,658	r	,478**	,512**	1	-,176**
				Sig	0,000	0,000		0,000
Eğitim	467	2,596	0,726	r	-,196**	-,309**	-,176**	1
				Sig	0,000	0,000	0,000	

* $p < .05$, ** $p < .01$

Taşıma yolu ile eğitime erişimde araştırmaya iştirak eden okul idarecileri ile öğretmenlerin yaşanan sorun düzeylerine yönelik ilişkin durumlarını gösteren tabloda; fiziki durum ile taşıma hizmetleri ($r=,542$; $p<0,01$) ve yemek hizmetleri ($r=,478$; $p<0,01$) ana başlıkları arasında pozitif, orta seviyede anlamlı bir ilişkinin olduğu belirlenmiştir. Fiziki durum ve eğitim hizmetleri ana başlıklarına bakıldığında ise iki boyut arasında negatif yönlü zayıf seviyede bir ilişkinin ($r=-,196$; $p<0,01$) olduğu görülmektedir.

Taşıma hizmetleri ile fiziki durum ($r=,542$; $p<0,01$) ve yemek hizmetleri ($r=,512$; $p<0,01$) ana başlıkları arasında orta seviyede olumlu yönde anlamlı bir ilişkinin olduğu belirlenmiştir. Taşıma hizmetleri ve eğitim hizmetleri ana başlıklarına bakıldığında ise iki boyut arasında negatif yönlü orta seviyede bir ilişkinin ($r=-,309$; $p<0,01$) olduğu görülmektedir.

Yemek hizmetleri ile fiziki durum ($r=,478$; $p<0,01$) ve taşıma hizmetleri ($r=,512$; $p<0,01$) ana başlıkları arasında orta seviyede pozitif yönde anlamlı bir ilişkinin olduğu belirlenmiştir. Yemek hizmetleri ve eğitim hizmetleri ana başlıklarına bakıldığında ise iki boyut arasında negatif yönlü düşük seviyede bir ilişkinin ($r=-,176$; $p<0,01$) olduğu görülmektedir.

Eğitim hizmetleri ile fiziki durum ($r=-,196$; $p<0,01$) ve yemek hizmetleri ($r=-,176$; $p<0,01$) ana başlıkları arasında düşük seviyede negatif yönde bir ilişkinin olduğu belirlenmiştir. Eğitim hizmetleri ve taşıma hizmetleri ana başlıklarına bakıldığında ise iki boyut arasında negatif yönlü orta seviyede bir ilişkinin ($r=-,309$; $p<0,01$) olduğu görülmektedir.

5. TARTIŞMA

Bu bölümde araştırma kapsamında uygulanan ölçeğe bağlı olarak elde edilen bulgular analiz edilmiştir. Analiz neticesinde elde edilen sonuçlar ortaya konularak, alanda yapılmış olan çalışmalarla karşılaştırılmak suretiyle tartışma ve değerlendirmeler yapılmıştır.

5.1 Araştırmaya Katılanların Demografik Özelliklerine Yönelik Değerlendirmeler

Kastamonu ili ve ilçeleri özelinde, 2021-2022 eğitim yılında taşıma merkezi olarak belirlenen temel eğitim okullarında toplam 1222 öğretmen ve 193 okul idarecisi görev yapmaktadır. Araştırmamız neticesinde 357 öğretmen ve 110 idareciye ulaşılarak veriler elde edilmiştir. Genel anlamda görev yapan öğretmenlerin % 30'una, okul idarecilerinden ise %58'ine ulaşım sağlanarak ölçek verileri alınmıştır. Araştırma başlangıcında ulaşılması hedeflenen öğretmen sayısı 293, okul idarecisi sayısı ise 93 iken daha fazla katılımcının çalışmaya iştirak etmesi veri güvenliği ve konunun önemsenmesi bakımından önem arz etmektedir.

Cinsiyet değişkeni temelinde idarecilerin 93'ünün (%84,5) erkek, 17'sinin (%15,5) kadın; öğretmenlerin ise 147'sinin (%41,2) erkek, 210'nunun (%58,8) kadın olduğu görülmektedir. Araştırmaya katılan erkek idareci sayısının kadın idarecilere nazaran çok yüksek olması, okullarımızdaki mevcut idareci yoğunluğunun erkek yönünde fazla olması ile açıklanabilir. Özellikle kadın idarecilerin, yöneticilik tercihlerini yaparken okul yerleşim yerini ve okulun taşınalı durumunu dikkate almaları taşıma yolu ile eğitim yapan okullarda kadın idareci sayısının az olmasına sebep olmuştur diyebiliriz. Öğretmen bazında değerlendirildiğinde, kadınlar erkeklere nazaran araştırmaya daha fazla iştirak etmişlerdir. Bu durum kadın öğretmenlerin, erkek öğretmenlere kıyasla hem taşıma anlamında karşılaşılan sorunlara yönelik duyarlılığının hem de araştırmaya katılma isteklerinin daha fazla olduğunu göstermektedir.

Araştırmaya katılanlar arasında 30-39 yaş aralığında daha fazla öğretmen ve okul idarecisinin olduğu fark edilmektedir. Özellikle araştırmaya katılanlar bazında 40 ve daha fazlası yaşlarda bulunan öğretmen sayısı ile 20-29 yaş aralığında bulunan okul idareci sayısının az olması dikkat çekmektedir. Araştırma bulgularına göre; 20-29 yaş aralığında bulunan idareciler diğer yaş aralıklarına göre taşınmalı okulları daha az tercih etmektedir diyebiliriz. Buna karşılık öğretmenlerde yaş aralığı yukarı doğru yükseldikçe bu okulları tercih etme eğilimlerinin azaldığı görülmektedir. Bu bulgular bazında düşünüldüğünde, öğretmenlerin yaşları ilerledikçe taşınmalı okullarda çalışma tercihleri düşmektedir diyebiliriz.

Araştırmaya özellikle ilçe ve köy merkezinden il merkezine nazaran çok daha fazla katılımın sağlandığı görülmektedir. İl merkezinde taşıma kapsamında olan okul sayısının az olması ve tez çalışmaları için yoğun olarak il merkezindeki öğretmen ve idarecilere ölçekler verilmesi araştırmaya bu alandan fazla veri gelmemesine sebep olarak gösterilebilir. Bulgular incelendiğinde, taşınmalı öğrenci sayısı 100'den az ve 100-200 arası olan okullardan, daha fazla veri geldiği görülmektedir. Taşınmalı okulların il merkezlerine nazaran köy ve ilçe merkezlerinde yoğunlaşması bir anlamda verilerin daha çok bu bölgelerden gelmesine sebep olmuştur. İlimizde genelinde taşıma öğrencisi 200'den fazla olan okul sayısının az olması da bu durumun sebepleri arasındadır. Ayrıca Kastamonu ili genelinde iç göç oranının fazla olması okullarda bulunan öğrenci sayısını da etkilemekte ve paralel olarak taşınmalı öğrenci sayısında da düşüşe neden olmaktadır.

Taşınmalı okullarda görev yapan idareciler değerlendirildiğinde, 1-5 yıl kıdemi olanların en az ve 16-20 yıl kıdemlilerin ise en fazla yüzdelik sayı dilimine sahip olduğu görülmektedir. Öğretmenlere bakıldığında ise düşük sayılı kıdem aralıklarında daha fazla öğretmenin olduğu görülebilir. Bulgular bazında değerlendirdiğimizde, idarecilerde kıdem ilerledikçe taşınmalı okulları tercih etme olasılığı artarken öğretmenlerde özellikle kıdem olarak 11. yıldan sonra tam tersi olarak azalmaktadır.

İdarecilerin taşıma merkezi belirlenen okullarda taşıma süreleri temel alındığında ortalama eşite yakın bir dağılımın olduğu göze çarpmaktadır. Taşınmalı okullarda 10

yıl ve daha fazla çalışmışlığı olan öğretmenlerin diğer çalışma aralıklarında bulunan öğretmen sayılarına kıyasla çok daha az olduğu tespit edilmektedir. Özellikle öğretmenlerin kıdem yıllarının ilerlemesiyle birlikte taşınmalı okullarda 10 yıldan fazla durmayı tercih etmediklerini söyleyebiliriz. Tabi ki burada eş ve çocuk gibi etmenler neticesinde öğretmenlerin köyden ilçeye, ilçeden merkeze doğru tayin hareketliliği de bu duruma sebep olmaktadır.

5.2 Fiziki Durum Ana Başlığında Karşılaşılan Sorunlara Yönelik Değerlendirmeler

Araştırmaya iştirak eden idareci ve öğretmenler, taşınmalı okulların fiziki durumlarının taşımaya uygunluğunu ve ulaşım yönünden kolaylığını müşterek olarak yüksek seviyede olduklarını düşünmektedirler. Bunun yanında fiziki durum ana başlığı altında okul idareci ve öğretmenlerinin, taşınmalı okulların laboratuvar ve bilgi teknoloji sınıfları yeterliliği anlamında orta düzeyde katılım gösterdikleri tespit edilmiştir. Ülker (2009) ve Timur (2017) tarafından ortaya konulan çalışma sonuçları, buradaki sonucu destekler mahiyettedir. Ülker'in (2009) çalışmasında, ilköğretimde görevli idarecilerin taşınmalı okulların ulaşım yönünden kolaylığına büyük ölçüde, fiziki durum uygunluğuna ve okul laboratuvarlarının yeterliliğine ise kısmen katıldıkları görülmektedir. Timur'un (2017) yaptığı çalışmada ise taşıma merkezi olarak belirlenen okullarda görevli öğretmenlerin, taşınmalı okulların fiziki durumlarına ve ulaşım kolaylığına yönelik sorulara olumlu yönde cevaplar verdiğini ancak bilgi teknoloji sınıfları ve kütüphane yeterliliği açısından öğrenci ihtiyaçlarına cevap veremediğine dair görüş bildirdiklerini ifade etmiştir.

Bununla birlikte Çelik (2019) yaptığı çalışmada, okul idarecilerinin %44,4 seviyesinde taşınmalı okulların fiziki anlamda yeterli olduğu yönünde görüş bildirdiklerini belirtmiştir. Taşdemir (2010) tarafından veliler özelinde yapılan çalışmada da okulun fiziki anlamda durumunu yeterli veya kısmen yeterli görülmekle birlikte yine çoğu veli tarafından okulların laboratuvar ve kütüphane yönünden orta düzeyde yeterli olduğu belirtilmiştir.

Taşımalı okullarda görev yapan okul idareci ve öğretmenlerinin yine müşterek olarak yüksek seviyesinde görüş bildirdikleri alt başlıkların okul internet bağlantısının ve kütüphanesinin yeterliliği olduğu tespit edilmiştir. Yine katılımcılar tarafından taşımalı okulların bahçe güvenliği ve oyun alanları bağlamında yüksek düzeyde olduğuna dair görüş bildirdikleri görülmüştür.

Bu kapsamda, alanda yapılan birçok çalışma incelendiğinde özellikle taşımalı okulların fiziki anlamda yetersizliği yönünde görüşlerin alındığını görmekteyiz. Arı'nın 2003 yılındaki çalışmasında öğretmenler taşımalı okulların fiziki anlamda sadece okul sınıflarını yeterli görmekte, Kaya'nın 2010 yılında yaptığı çalışmada ise taşımalı okulların fiziki alt yapılarının yetersizliği ortaya konulmaktadır. Başka bir araştırmada ise okul idarecileri ile öğretmenler, taşımalı okulları fiziki anlamda yeterli görmeyerek dinlenme ve spor yapma alanlarının eksik olduğunu dile getirmişlerdir (Cinoğlu, Öztürk ve Demir, 2014). Özgün (2007) yaptığı çalışmada taşımalı okulların fiziki yapılarının sisteme geçiş öncesi iyileştirilmemesinden kaynaklı eksikliklerin olduğu sonucuna varmıştır.

Demir'in (2020) çalışmasında ise öğretmenler tarafından taşıma merkezli okulların fiziksel olanaklarının yetersizliği belirtilerek özellikle kütüphane, dinlenme alanları ve kantin yönünden okulların geliştirilmesi gerekliliği vurgulanmıştır. Bununla birlikte Altunsaray (1996), Kabaş (2006), Bilek ve Kale'nin (2012) yaptığı çalışmalarda da taşıma merkezli okulların fiziki anlamda olanak yetersizliği sorunları dile getirilmiştir.

Recepoğlu (2006) tarafından Kastamonu, Karabük ve Çankırı özelinde yaptığı çalışmada, taşıma merkezi olarak belirlenen okulların kütüphane, laboratuvar, bilişim sınıfları ve spor salonu yönünden yetersiz olduğu belirtilerek okulların fiziki anlamda desteklenmesi gerekliliği belirtilmiştir. Günümüze gelindiğinde ise bu araştırma ile Kastamonu'daki taşıma merkezi kabul edilen okulların, 14 yıllık bir gelişim sürecinde olumlu anlamda yüksek bir ivme yakaladığını görmekteyiz. Hem idareciler hem de öğretmenler tarafından taşımalı okulların fiziki kapasiteleri, ulaşım, oyun alanları, güvenliği, kütüphane ve internet yeterliliği bakımından yüksek seviyelerde

olduğu belirtilmiştir. Buna karşılık sadece laboratuvar ve bilişim sınıfları açısından okulların orta düzeyde bir imkâna sahip olduğu vurgulanmıştır.

Taşınmalı eğitime geçişle birlikte okulların kapasite artırımına gitme zorunluluğu ortaya çıkmış ve ülke genelinde laboratuvar ve bilişim sınıfları eğitim alanlarına dönüştürülmek suretiyle fiziki yetersizliklerin önüne geçilmeye çalışılmıştır. Buna bağlı olarak, taşıma merkezi belirlenen okulların fiziki durumlarına yönelik yapılan birçok araştırma bulgularında da bu iki alanın yetersiz veya orta düzey olarak verilere yansımaları kaçınılmaz olmuştur.

Kastamonu ili özelinde taşıma merkezi olarak belirlenen okulların fiziki durumlarına yönelik genel ortalamaya bakıldığında ise idareci görüşlerine göre yüksek, öğretmen görüşlerine göre orta düzeyde olduğu dikkat çekmektedir. Öğretmen görüşleri ($\bar{x}=3.37$) seviyesinde olması hasebiyle orta düzeyde kabul edilse de yüksek seviyesine yakın olması da dikkate değer bir veri olarak göze çarpmaktadır.

Fiziki anlamda yeterliliğin olduğu eğitim kurumları bir anlamda başarı adına atılacak adımların ilkinin gerçekleştirmiş demektir. Fiziki olarak yetersiz ve sorunlu olan eğitim ortamlarından, yüksek düzeyde verim beklenmesi gerçekler ile çelişmektedir (Akbaba ve Turhan, 2016). Bu kapsamda araştırmamız neticesinde Kastamonu ili genelinde bulunan taşınmalı okulların fiziki ortamlarının yüksek düzeyde olduğu görülmekle birlikte başarıya yönelik adımlarda yansımalarının olacağı bilinmektedir. Ayrıca Kastamonu’da bulunan taşınmalı okulların fiziki şartlarının hem öğretmenler hem de okul idarecileri tarafından yüksek seviyede olarak tanımlanması il ve ilçe milli eğitim müdürlüklerinin bu anlamda gösterdiği gayretler neticesinde olduğu aşîkârdır. Bununla birlikte Bakanlığın bu alanlara yeterince ödenek ayırıyor olması ve il genelinde yaşanan iç göçler neticesinde her geçen gün öğrenci sayısındaki azalmalar da okulların fiziki yeterlilik kıstaslarına katkı sunmaktadır.

5.3 Fiziki Durum Ana Başlığında Çeşitli Değişkenler Temelinde Karşılaşılan Sorunlara Yönelik Değerlendirmeler

Araştırmaya iştirak eden gruplar arasında ilişkiler incelendiğinde ise cinsiyet, görev, yaş ve okul yerleşim yeri değişkenleri bağlamında öğretmenler ve okul idarecilerinin

taşımali okullarin fiziki durumlarına yönelik sorunlara ilişkin görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir farkın olmadığı görülmektedir. İdareci ve öğretmenlerin okullarin fiziki durumlarına yönelik değerlendirmelerinde yaşlarına ve okulun bulunduğu yerleşim yerine göre bir farklılığın olmadığı tespit edilmekle beraber cinsiyete ve görev değişkenine göre de aynı düşünce seviyelerinde olduğu ortaya çıkmıştır. Kısaca bu değişkenlerde öğretmenler ve okul idarecileri arasında görüş birliğinden söz etmek mümkündür.

Ülker (2009) tarafından ortaya konulan araştırma sonuçları elde ettiğimizi sonuçları destekler mahiyette olup cinsiyet, unvan ve okulun bulunduğu yerleşim yerine göre araştırmaya katılan öğretmenler ve okul idarecileri arasında anlamlı bir farkın oluşmadığı görülmüştür. Ancak araştırmamızda öğretmenlerin kıdem yıllarına göre ortaya çıkan anlamlı fark Ülker (2009) eliyle yapılan çalışmada görülmemektedir.

Küçük (2010) tarafından ortaya konulan araştırmada da okul idarecileri ve öğretmenlerin taşıma merkezi kabul edilen okullarda yaşanan sorunlara yönelik algılarında yaşa, cinsiyete ve görev değişkenine göre anlamlı olacak bir farkın oluşmadığı tespit edilmiştir. Bununla birlikte okulun bulunduğu yerleşim yeri değişkeni nazarında bir farkın olduğu görülmüş olup köylerde çalışan öğretmenlerin sorun algılarının daha düşük olduğu tespit edilmiştir. Bu farkın oluşmasındaki en büyük etkinin, köylerde görev yapan öğretmenlerin genelde genç, tecrübesiz ve mesleki bilgilerinin diğer öğretmenlere göre daha az olması sebebiyle sorunlara bakış açılarının farklı olabileceği dile getirilmiştir.

Taşıma yolu ile eğitime erişimde merkez olarak belirlenen okullarda görevli idarecilerin taşımali eğitimde yaşadıkları sorun düzeylerinin kıdem yılları değişkenine göre incelenmesi neticesinde istatistikî manada bir farkın olmadığı görülmüştür. Ancak bu alanda yaşanan sorun düzeylerinin öğretmen bağlamında değerlendirildiğinde anlamlı bir farkın olduğu gözlemlenmektedir. Küçük (2010) tarafından tamamlanan araştırmada da taşımali eğitim merkezi olarak belirlenen okullarda görevli öğretmen ve okul idarecilerinin karşılaştıkları sorunlara yönelik çalışmasında görev değişkeni temelinde anlamlı bir farklılık olmadığı belirtilmiştir.

Kıdem yılı 1 ile 5 yıl olan öğretmenlerin, kıdemleri 6-10 yıl, 11-15 yıl ile kıdem yılı 21 ve daha fazla yıl olan öğretmenlere nazaran fiziki durum ana başlığı altında bulunan sorunlara yönelik algılama seviyelerinin daha düşük olduğu belirlenmiştir. Mesleğe yeni adım atmış öğretmenler kendilerinden daha kıdemli öğretmenlere nazaran taşınmalı okulların fiziki durum yeterliliklerinin, daha düşük seviyede olduğunu düşünmektedirler. Veriler incelendiğinde kıdemi 1-5 yıl arasında olan öğretmenler ile 16-20 yıl olan öğretmenlerin birbirlerine yakın sonuçlar ortaya koyduğunu görmekteyiz. Araştırmaya, 1-5 yıl arası kıdemi bulunan 103 öğretmenin katılmasına karşılık, 16-20 yıl arasında kıdemi bulunan 36 öğretmenin katılması iki grup arasındaki sonuçların birbirine yakın olmasına sebebiyet vermiştir.

Öğretmenlerin kıdemleri yükseldikçe, taşınmalı okulların fiziki manada yeterliliğini algılama seviyelerinin olumlu yönde artmakta olduğu görülmektedir. Öğretmenlerin kıdem yıllarının artması ile birlikte mesleki bilgi, tecrübe ve yaşamışlıkları artmakta olup neticesinde de geçmiş deneyimleri kıyaslama fırsatı bulmaktadırlar. Bu deneyim ve yaşamışlıkların sayesinde kıdemli öğretmenlerin, sorunları daha etraflı tahlil ettikleri varsayıldığında kıdemi 1-5 yıl olana öğretmenlere nazaran sorunlara karşı daha olumlu baktıkları düşünülebilir.

Kıdemi 1-5 yıl arasında olan öğretmenler bir anlamda göreve yeni başlamış görülmekle birlikte muhtemelen ilk göreve atandıkları okullarda meslek hayatlarını sürdürmektedirler. Bu anlamda düşünüldüğünde; kıdemi 1-5 yıl arasında olan öğretmenlerin, okulların fiziki ve diğer yeterlilikleri hususunda kıdemli öğretmenlere nazaran daha yüksek beklentileri olduğu ve neticesinde sorunlara yönelik algılarının bu sebeple düşük olduğu söylenebilir.

Bununla birlikte taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 100'den az olan okullardaki idareciler ile taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 200'den fazla olan okullardaki idarecilerin görüşleri arasında anlam bakımından bir farkın olduğu belirlenmiştir.. Taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 100'den az olan okullardaki idarecilerin, taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 200'den fazla olan idarecilere nazaran taşıma yolu ile eğitime erişimde fiziki durum ana başlığı altında bulunan sorulara yönelik algılama seviyelerinin daha yüksek olduğu belirlenmiştir. Bu sonuç, okulda taşınmalı öğrenci

sayısının artmasına paralel olarak sorunlara yönelik bakış açılarının da değiştiğini göstermektedir.

5.4 Taşıma Hizmetleri Ana Başlığında Karşılaşılan Sorunlara Yönelik Değerlendirmeler

Okullara yapılan öğrenci taşıma hizmetinin değerlendirilmesinin konu alındığı araştırmamızda; öğretmen ve okul idarecileri, servislerin okullara belirlenen güzergâhlar takip ederek geldiğini ifade ederek bu alt başlığa yönelik algılarının yüksek seviyede olduğunu belirtmişlerdir. Bu kapsamda genelde köylerden, merkez olarak belirlenen okullara taşıma hizmeti yapan sürücülerin, güzergâh planlarına riayet ederek hizmetlerini yürüttükleri görülmektedir. Ülker'in (2009) yapmış olduğu çalışma ile buradaki sonuçlar çelişmektedir. Ülker (2009) çalışmasında okul idarecileri taşıma servislerinin çoğunlukla belirlenen güzergâhları kullanmadığını belirtmişlerdir.

İdareciler ve öğretmenler tarafından yine yüksek seviyede olduğunu ifade ettikleri taşıma araçlarının yönetmeliğe uygunluğu hususu öğrenci taşımacılığı açısından büyük önem arz etmektedir. Hem uygulayıcı hem de planlayıcı konumunda bulunanlar tarafından bu hizmetin yüksek seviyelerde değerlendirilmesi taşıma hizmetinde Kastamonu ili özelinde güzel mesafeler kat edildiğini göstermektedir.

Taşdemir (2010), Taşbaşı (2011), Gedik (2013) ve Karadaş (2020) tarafından ortaya konulan çalışmalarda; öğrenci taşımacılığında kullanılan servis araçlarının kapasite ve donanım eksikliği, araç ısıtma sistemlerindeki sorunlar, araç yaşının uygunsuzluğu ile sağlığa uygunluğa yönelik hususlarda sorunlar yaşandığını dile getirmişlerdir. Bunun yanında Ozan (2008) çalışmasında, soğuk havalarda araçlardaki ısıtma sistemi problemlerinden dolayı öğrencilerin üşüdüklerini ve bunun neticesinde de hastalanarak devamsızlık sorunları yaşadıklarını belirtmiştir.

Taşıma yolu ile eğitimde öğrenci taşıyan araçların okul bölgesinde park edebileceği uygun alanların olduğuna yönelik idareci algılarının yüksek seviyede, buna karşılık öğretmen algılarının ise orta seviyede olduğunu görmekteyiz. Kentleşme ve imar çalışmalarının hız kazandığı günümüzde, katılımcıların okul taşıma araçlarının park

yerlerine ait algılarının yüksek seviyelerinde olması, okul idareleri tarafından bu alanda düzenli ve planlı bir çalışma yapıldığını işaret etmektedir. Yıldız (2021) araştırmasında okul idarecilerinin, okullarda taşıma araçlarına yönelik park alanlarının bulunduğu dair olumlu görüş bildirdiklerini ifade etmiştir. Buna karşılık Timur (2017) ve Recepoğlu (2006) çalışmalarında, okullarda taşıma araçlarına uygun park alanlarının olmaması dair sorunların öğretmenler tarafından ifade edildiğini belirtmiştir.

Araştırmamızda, taşıma araç sürücülerinin kurallara riayet ettikleri ve düzenli şekilde eğitim aldıklarına dair katılımcı algılarının orta seviyede olduğunu görmekteyiz. Öğrenci taşımacılığında araç sürücülerinin eğitimi ve kontrolü en zor aşamalardan biridir. Ülkemizde yapılan birçok çalışmada bu alanlara yönelik sorunlar fazlasıyla dile getirilerek çözüm yolları arayışına gidilmiştir. Ağırkaya (2010) sürücülerin eğitim anlamında eksik olduklarını, bunun da öğrencilere olumsuz yansımalarının olduğunu, Çelik (2009) okullarda şoförlerin eğitimsiz olması kaynaklı iletişim sorunları yaşandığını belirtmişlerdir. Bunlara ek olarak, Bilek ve Kale (2012) araç sürücülerinin kurallara riayet etmeyerek dikkatsiz davrandıklarını ve son olarak Yurdabakan ve Tektaş (2012) şoförlerin çok hızlı araç kullandıklarını, bu sebeple kaza risklerinin arttığını ifade etmişlerdir.

Taşıma merkezi belirlenen okullarda okul-aile birliklerinin işlevsel çalışmasına yönelik katılımcı algılarının orta seviyede olduğu tespit edilmiştir. Taşımalı okullarda velilerin köylerde ikamet etmesi okul ile irtibatlarını zorlaştırıyor gibi görünse de idarecilerin planlamaları ve öğretmenlerin bu alanda yaptıkları ziyaret çalışmaları neticesinde okul ile veli arasında eşgüdüm sağlamak mümkündür. Bu sonuçlar Kastamonu ili özelinde, proje kapsamlı veya gönüllü olarak yapılan veli ziyaretlerinin okul-veli koordinasyonunu sağlamada etkili olduğunu göstermektedir. Ülker (2009) ve Memek (2014) çalışmalarında konu kapsamında katılımcı algılarının düşük seviyede olduğunu ifade ederek okul-veli iletişiminin güçlendirilmesi gerekliliğini vurgulamışlardır.

Taşıma yolu ile eğitime erişim kapsamında kullanılan yolların uygunluğu yönündeki katılımcı algılarının orta düzeyde olduğu görülmektedir. Bu konuda Ülker (2009) ve

Timur (2017) tarafından ortaya konulan çalışmalar burada çıkan sonuçları destekler mahiyettedir. Bu iki çalışmada da katılımcı algıları orta seviyede çıkmıştır. Ancak Ozan (2008) tarafından yolların bozuk olması sebebiyle öğrencilerin huzursuz yolculuklar yaptığını dile getirerek bu durumun öğrencilerin yorulmalarına ve hastalanmalarına neden olduğunu belirtmiştir.

Taşımali yolu ile eğitimde veliler ile yönetici görüşlerinin alınması ve yerel yönetimlerin konu hakkında yeterli bilgiye sahip olması yönünde katılımcı algılarının burada da orta seviye de olduğu görülmektedir. Bu konularda öğretmen ortalamalarının idarecilere nazaran daha yüksek seviyelerde olduğu görülmektedir. Veli ve idareci görüşlerinin alınması ile yerel yönetimlerin bu hususlarda yeterli bilgiye sahip olması konuları, yönetim ile ilgili konular olması hasebiyle öğretmenler tarafından daha olumlu algılandığı söylenebilir.

Öğrencilerin okul taşıtlarındaki yolculukları esnasında ayakta gidip geldiklerine dair katılımcı algılarının üst seviyelerde olduğu görülmekte olup “Kesinlikle Katılmıyorum” düzeyindedir. Başlangıçtan günümüze değin, sürücülerin okul taşıtlarına, taşımakla yükümlü olmadığı kişileri alması ve neticesinde öğrencilerin ayakta gitmeye mecbur bırakılması taşımali eğitimin en büyük sorunlarından biri olmuştur. Recepoğlu (2006) öğrencilerin araçlarda sıkışık ve ayakta olarak yolculuk ettiklerini, Ağırkaya (2010) öğrencilerin şoförler tarafından bazen ayakta yolculuk etmeye zorlandığını, Boğa (2010) servislerde ayakta okula gidip gelen birçok öğrencinin olduğunu, Karadaş (2020) ve Yıldız (2021) araştırmalarında, araçlara kapasiteden fazla öğrenci alındığını ifade ederek bu alanlarda sorunlar yaşandığını belirtmişlerdir. Araştırmamızda taşıma hizmeti alanında idareci ve öğretmen algılarının üst seviyede çıkması hem taşıma ile ilgili komisyonların aktif olarak işletildiğini hem şoförlerin konu hakkında hassasiyetlerini hem de kolluk kuvvetlerince gerekli denetimlerin yapıldığını bize anlatmaktadır.

“Öğrenciler serviste ayakta gelip-gitmektedirler.” alt başlığının ortalaması idarecilerde ($\bar{x}=1.65$) ve öğretmenlerde ($\bar{x}=1.81$) görülmekle birlikte bu cümleinin yapı bakımından olumlu, anlamına göre olumsuz olması mukabilinde “Tamamen katılıyorum” boyutunda değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu anlamda değerlendirme

yapıldığında her iki katılımcı grubu için de taşımali okullara yapılan taşıma hizmetlerine yönelik genel algılarının yüksek düzeyde olduğu çıkarımının esas alınması önemli bir ayrıntıdır.

5.5 Taşıma Hizmetleri Ana Başlığında Çeşitli Değişkenler Temelinde Karşılaşılan Sorunlara Yönelik Değerlendirmeler

Öğretmenlerin cinsiyet değişkeni üzerine öğrenci taşıma hizmetlerine yönelik sorunlara ilişkin görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark bulunmuştur. Kadınların taşıma hizmetlerine yönelik sorunlara dair puan ortalamalarının erkeklerin taşıma hizmetlerine yönelik sorulara dair puan ortalamalarından yüksek olduğu görülmüştür. Okullarda öğrenci taşımacılığına yönelik birçok hizmette erkek öğretmenlerin alakadar olması, kadın öğretmen algılarının erkeklere nazaran yüksek seviyede olmasına katkı sunmuştur diyebiliriz. Buna karşılık cinsiyet değişkeni üzerine idarecilerin taşımali okulların fiziki durumlarına yönelik sorunlara ilişkin görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark bulunmamıştır.

Araştırmamızda öğretmenler temelinde elde edilen sonuç; Küçük (2010), Baş (2001) ve Eroğlu (2021) tarafından ortaya konulan araştırma sonuçlarıyla örtüşmekte ancak idareciler bağlamında çelişmektedir. Küçük (2010), Baş (2001) ve Eroğlu (2021) yaptıkları çalışmalarda katılımcıların sorunlara yönelik algılarında cinsiyet değişkeni temelinde anlamlı farkların olduğu tespit edilmiştir.

Görev değişkeni üzerine, öğretmen ve okul idarecileri arasında, taşımali okulların taşıma durumlarına yönelik sorunlara ilişkin görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark bulunmamıştır. Taşıma yolu ile eğitime erişimde merkez olarak belirlenen okullarda görevli okul idarecilerinin yaşadıkları sorun düzeylerinin yaş değişkenine göre taşımali eğitimde yaşanan sorunlara bağlı görüşlerinde, istatistikî manada anlamlı bir fark belirlenmemiştir. Buna karşılık öğretmenlerin yaş değişkeni bazında taşıma hizmetlerine dair görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır.

20-29 yaş aralığında bulunan öğretmenler ile 30-39 yaş aralığında bulunan öğretmenlerin görüşleri arasında anlam bakımından bir farkın olduğu belirlenmiştir.

20-29 yaş aralığında bulunan öğretmenlerin, 30-39 yaş aralığında bulunan öğretmenlere nazaran taşıma yolu ile eğitime erişimde taşıma hizmetleri ana başlığı altında bulunan sorulara yönelik algılama seviyelerinin daha yüksek olduğu belirlenmiştir. Burada 20-29 yaş aralığı, genelde öğretmenlerin göreve yeni başlama veya meslekte ilk yıllarını içermektedir. Bu yaş gurubundaki öğretmenlerin, tecrübe ve taşıma hizmetini kıyaslama yönünden diğer yaş grubuna göre daha dezavantajlı durumda olması, bu öğretmen grubunun görüşlerini olumlu yönde etkilemiştir diyebiliriz.

Memek (2014) tarafından ortaya konulan çalışmada unvan, cinsiyet, taşımali öğrenci sayısı ve okulun bulunduğu yerleşim yerine göre araştırmaya katılan öğretmenler ve okul idarecileri arasında anlamlı bir farkın oluşmadığı görülmüştür. Ancak araştırmamızda öğretmenlerin yaş değişkenine temelinde ortaya çıkan anlamlı farkın Memek (2014) tarafından yapılan çalışmada da olduğu görülmektedir. Memek (2014) çalışmasında 40 yaş üstü katılımcıların diğer yaş gruplarına göre algı ortalamalarının daha yüksek seviyede olduğunu ifade etmiştir.

Taşıma yolu ile eğitime erişimde merkez olarak belirlenen okullarda görevli öğretmenler ve okul idarecilerinin; okulun bulunduğu yer değişkenine, taşımali okuldaki öğrenci sayısına ve kıdem yılına göre taşımali eğitimde yaşanan sorunlara bağlı görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark belirlenmemiştir.

Ülker (2009) tarafından ortaya konulan araştırma sonuçları elde ettiğimizi sonuçları destekler mahiyette olup unvan, kıdem ve okulun bulunduğu yerleşim yerine göre araştırmaya katılan öğretmenler ve okul idarecileri arasında anlamlı bir farkın oluşmadığı görülmüştür. Ancak araştırmamız neticesinde öğretmenlerin cinsiyet değişkenine bağlı olarak ortaya çıkan anlamlı fark Ülker (2009) eliyle yapılan çalışmada görülmemektedir.

Memek (2014) tarafından ortaya konulan çalışmada unvan, cinsiyet, taşımali öğrenci sayısı ve okulun bulunduğu yerleşim yerine göre araştırmaya katılan öğretmenler ve okul idarecileri arasında anlamlı bir farkın oluşmadığı görülmüştür. Ancak

araştırmamızda öğretmenlerin yaş değişkenine bağlı ortaya çıkan anlamlı fark Ülker (2009) eliyle yapılan çalışmada görülmemektedir.

Taşıma yolu ile eğitime erişimde merkez olarak belirlenen okullarda görevli öğretmenlerin okulda çalışma süresi değişkenine göre taşımali eğitimde yaşanan sorunlara bağlı görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır. Taşıma hizmetleri ana başlığında, taşıma merkezli okulda çalışma süresi 5 yıl ve daha az olan öğretmenler ile 10 yıl ve daha fazla olan öğretmenlerin görüşleri arasında anlam bakımından bir farkın olduğu belirlenmiştir. Taşıma merkezli okulda çalışma zamanı 5 yıl ve daha azı olan öğretmenlerin, taşımali okulda çalışma süresi 10 yıl ve daha fazla olan öğretmenlere nazaran taşıma yolu ile eğitime erişimde taşıma hizmetleri ana başlığı altında bulunan sorulara yönelik algılama seviyelerinin daha düşük olduğu belirlenmiştir. Burada da yine göreve yeni başlama, tecrübe, okulların mukayesesi gibi etmenlerin etkili olduğu düşünülebilir.

5.6 Yemek Hizmetleri Ana Başlığında Karşılaşılan Sorunlara Yönelik Değerlendirmeler

Okul idarecileri ve öğretmenlerin taşıma merkezi olarak belirlenen okulların yemek hizmetleri bağlamında algılarının, yemekhanelerin temizliği ve sağlığa uygunluk durumu ile yemek dağıtımı ile ilgilenen görevlilerin varlığı hususunda yüksek seviyede olduklarını görmekteyiz. Bu sonuç bir anlamda “Taşıma merkezi okulda yemek için özel bir bölüm ayrılmıştır” alt başlığını da etkilemekte ve bu kapsamda birçok okulda yemek hizmetleri için kullanılan bir bölümün olduğunu işaret etmektedir. Zaten bulgular da incelendiğinde katılımcıların bu anlamda algılarının yüksek seviyede olduğu tespit edilmiştir.

Kastamonu ili genelinde taşıma merkezi olarak kabul edilen okullarda, yemek hizmetleri bağlamında okul idareci ve öğretmen algılarının yüksek seviyelerde olması, bu alana verilen önemin ifadesi anlamına gelmektedir. Öğrenci taşıma uygulamalarında öğrenciye sunulan yemek hizmeti en önemli başlıklardan biridir. Öğrencilere sadece yemek hizmetinin verilmesi yeterli olmayıp, temiz, sağlıklı ve ergonomik ortamlarda verilmesi gerekmektedir. Bu anlamda Kastamonu ilinin

taşımali okullarda başarılı, gayretli ve eşgüdümlü çalışmalar yaparak belli standartlar yakaladığını göstermektedir. Bu başarıya, il yönetiminden okul yönetimine kadar idareciler ile öğretmen ve personelin kolektif çalışması neticesinde ulaşıldığı aşikârdır.

Yemek konusunda gıda mühendislerince sunulan seminer hizmetleri ve taşımali okullarda günlük yemek numunelerinin saklanmasına yönelik algıların her iki katılımcı grup tarafından da orta düzeyde asgari katılım gösterilen alt başlıklar olduğunu görmekteyiz. Asgari ve azami katılım gösterilen alt başlıklarda okul idarecilerin aritmetik ortalamalarının öğretmenlere nazaran çok az bir farkla yüksek olduğu görülmektedir. Taşıma uygulamalarında okul idarecilerini hem planlayıcı hem de uygulayıcı konumdadır. Yönetmelikler çerçevesinde planlanan ve uygulanan bu sistemin her safhasında olan idarecilerin, öğretmenlere nazaran daha kapsamlı değerlendirme yapmalarına neticesinde algılarının biraz daha yüksek olduğu düşünülebilir.

Bu anlamda Ülker'in 2009 yılında yapmış olduğu çalışması buradaki sonuçları destekler mahiyettedir. Ülker çalışmasında, yemekhane temizliği, ilgili personelin olması hususlarında katılımcı algılarının yüksek olduğunu ancak gıda mühendislerince verilen seminerler ile yemekhanelerin çocuklara uygunluğu anlamında sorunlar yaşandığını ifade etmiştir. Timur (2017) çalışmasında da yemek konusunda gıda mühendislerince sunulan seminer hizmetlerine ve taşımali okullarda günlük yemek numunelerinin saklanması yönündeki alt başlıklara öğretmenlerin en az katılım gösterdiklerini işaret etmiştir. Tepe (2011) çalışmasında ise okullarda öğle yemeğinin yenilebileceği uygun, temiz yerlerin bulunduğunu ve bu manada taşımali eğitimin itina ile yürütüldüğünü belirtmiştir.

Buna karşılık Taşdemir (2017) araştırmasında taşımali okullarda yemek hizmeti için kullanılan alanların temiz olmadığını ve herhangi bir personelin de bu kapsamda görevlendirilmediğini belirterek ihalelerin geç yapılması sonucunda ortaya çıkan aksaklıkları da ifade etmiştir. Ayrıca Küçük (2010) çalışmasında, okullarda yemek yenilebilecek alanların olmaması yönelik sorunların idareci ve öğretmenlerce sürekli

dile getirildiğini, Turan (2011) ise taşınan öğrencilerin en önemli sorunlarının yemek yiyebilecekleri mekânların bulunmaması olduğunu ifade etmişlerdir.

Araştırmamızda, taşıma kapsamında yemek yenilen alanların öğrencilere uygunluğu açısından, katılımcıların yüksek düzeyde algılarının olduğunu görmekteyiz. Zaten il geneli taşıma kapsamında sunulan yemek hizmetlerinde belli bir kalitenin yakalandığı ve bu konuda itinalı davranıldığı bulgulardan anlaşılmaktadır. Aynı şekilde yemeklerin ihale şartlarına uygun olarak sunulması yönünde okul idareci ve öğretmen algılarının da yüksek seviyelerde olduğu anlaşılmaktadır. Bununla birlikte katılımcıların, yemeklerde rahatsızlanan öğrencilerin varlığına dair sorulara “Kesinlikle Katılmıyorum” seviyesinde çok yüksek düzeyde cevap vermeleri de il geneli yemek hizmetlerindeki kaliteyi ortaya koymaktadır.

Genel anlamda değerlendirildiğinde katılımcıların yemek hizmetleri algılarının orta düzeyde olduğunu görmekteyiz. Ancak: “Yemeklerden rahatsızlanan öğrenciler olmaktadır.” alt başlığının ortalaması idarecilerde ($\bar{x}=1,58$) ve öğretmenlerde ($\bar{x}=1,80$) görülmekle birlikte bu cümlemin yapı bakımından olumlu, anlamına göre olumsuz olması mukabilinde “Tamamen katılıyorum” boyutunda değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu anlamda değerlendirme yapıldığında her iki katılımcı grubu için de taşınalı okulların yemek hizmetleri durumlarına yönelik genel algılarının yüksek düzeyde olduğu çıkarımı esas alınması gerekmektedir.

Kastamonu ili genelinde taşınalı okullara verilen yemek hizmetlerinin genelde öğretmenleri ve pansiyonlu okullar tarafından sunulması yemek kalitesini olumlu yönde etkilemektedir. Buraların milli eğitim müdürlüklerine bağlı resmi kurumlar olması sebebiyle yemek hizmetleri ihale kapsamında protokol yapılarak alınmaktadır. Öğretmenevi ve pansiyonlu okullardan alınan yemek hizmetlerinde, maddi bir kaygının olmaması ve pişirilme aşamasından sunumuna kadar tüm kontrollerin kurumlar eliyle yapılması niteliği arttırmada önemli bir etkindir diyebiliriz.

Ülkemiz genelinde taşıma yolu ile eğitimde, ihale şartlarına uygun yemek hizmeti alamama konusunda sıkıntıların olduğunu yapılan araştırmalar neticesinde

görmekteyiz. Karakütük (1996), Özkan (1997), Ağırkaya (2010), Küçüköğlu (2001) tarafından yapılan çalışmalarda; yemekler konusunda katılımcı görüşlerinin olumsuz olduğunu belirterek özellikle yemeklerin sıcak olmadığına ve içinde çeşitli cisimlerin çıktığına dair bildirimlerin fazla olduğunu ifade etmişleridir. Şan (2012) araştırmasında yemek niteliği konusunda velilerin olumsuz görüş bildirdiklerini, Uslu (2017) çalışmasında öğrencilerin okuldaki yemekleri tatları iyi olamadığı için yemek istemediklerini tespit etmişleridir. Bununla birlikte Çelik (2019) çalışmasında idarecilerin yemeklerde en çok zehirlenme ihtimalinden çekindiklerini ve bu anlamda vakaların fazlasıyla yaşandığını, Demir (2020) ise araştırmasında, yemeklere karşı duyulan memnuniyetsizliğin öğrenci, veli ve öğretmenler tarafından ön planda olduğunu, yemeklerin öğrencilere az miktarda, çeşitlendirilmeden ve soğuk olarak sunulduğunu dile getirmişlerdir.

Okullarda taşıma kapsamında verilen yemek hizmetlerinin nitelikli bir şekilde sunulması öğrencilerin beslenme alışkanlıkları kazanmasında önemli bir etken olduğu bilinmektedir. Tepe (2011) çalışmasında taşınalı eğitimde öğle yemeğinin öğrenci beslenme alışkanlıklarındaki önemini belirterek, kahvaltı konusunda da çalışmaların yapılması gerektiğini vurgulamaktadır. Yılmaz (2019) çalışmasında da veliler çocuklarının öğlen yemeklerine severek iştirak ettiklerini söylemiştir. Bununla birlikte Garipoğlu ve Özgüneş (2008) araştırmalarında, çocukların sağlıklı büyümelerinde beslenmenin ehemmiyeti üzerinde durarak çocuklar için günün en uzun zamanlarının geçirildiği okullarda, elverişli ve kaliteli beslenme ortamları sunulmasının öğrencilere olumlu etkilerinin olacağını ifade etmişlerdir.

Ülke genelinde taşıma kapsamında verilen öğle yemeklerinin standartlara uygun sunulması hem öğrencilerin beslenme alışkanlığı kazanmalarında hem de derslere motive olmalarında önemli bir etkidir. Karnı aç bir öğrencinin derslere olan ilgisinin ve anlama kabiliyetinin son derere düşük olacağı bilinmekte ve konu kapsamında birçok araştırmalar yapılmaktadır. Okullarımızda yemek hizmetinin verilmesinden ziyade nitelikli bir şekilde verilmesi önemlidir. Ancak bu şekilde tüm öğrencilerin yemek yiyerek karnı tok şekilde derslere girmelerini sağlanmış olacaktır. Bununla birlikte taşıma kapsamında sabah çok erken saatlerde evinden alınan öğrencinin, kahvaltısı da en az öğlen yemeği kadar önem arz etmektedir.

Taşımalı eğitim pratiğinde bu alanda yönetmeliklerimizde bir çalışma bulunmaması uygulamanın zayıf yönlerinden biridir. Ama yapılacak düzenlemeler ile olanaklar çerçevesinde, taşınan çocuklara sabah saatlerinde atıştırılacak besinlerin dağıtılması, beslenme ve başarı anlamında önemli katkılar sunacaktır.

5.7 Yemek Hizmetleri Ana Başlığında Çeşitli Değişkenler Temelinde Karşılaşılan Sorunlara Yönelik Değerlendirmeler

Araştırmamızda öğretmenler ve okul idarecilerinin cinsiyet değişkeni üzerine taşımalı okulların yemek hizmetlerine yönelik sorunlara ilişkin görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark bulunmamıştır. Görev değişkeni üzerine de öğretmen ve okul idarecileri arasında, taşımalı okulların yemek hizmetlerine yönelik sorunlara ilişkin görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark bulunmamıştır. Memek'in (2014) araştırması cinsiyet değişkeni yönünden araştırmamızdaki sonuçları destekler mahiyetteyken, görev değişkeni temelinde çelişmektedir. Araştırmada idarecilere nazaran öğretmen algıları daha yüksek olarak tespit edilmiştir. Bunun sebebi olarak da, idarecilere kıyasla öğretmen sorumluluğunun az olması neticesinde daha az sorgulama yaparak değerlendirdikleri, sebep olarak gösterilmiştir. Küçük (2010) çalışmasında da öğretmenler ve okul idarecilerinin cinsiyet değişkeni üzerine taşımalı okulların yemek hizmetlerine yönelik sorunlara ilişkin görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark bulunmamıştır.

Yıldız (2021) araştırmasında sorunların yöneticilik pozisyonu temelinde anlamlı bir fark gösterdiğini vurgulamıştır. Araştırmada müdür yardımcılarının, okul müdürlerine nazaran taşıma temelli sorunlara yönelik algı düzeylerinin daha yüksek olduğunu tespit etmiştir. Buna sebep olarak da müdür yardımcılarının nöbet görevinin olması ve sorunlara ilk müdahale eden grup içinde yer alması gösterilmiştir.

Taşıma yolu ile eğitime erişimde merkez olarak belirlenen okullarda görevli öğretmenlerin yemek hizmetleri ana başlığında yaş değişkeni temelinde taşımalı eğitimde yaşanan sorunlara bağlı görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır. 20-29 yaş aralığında bulunan öğretmenler ile 30-39 yaş

aralığında bulunan öğretmenlerin görüşleri arasında anlam bakımından bir farkın olduğu belirlenmiştir. 20-29 yaş aralığında bulunan öğretmenlerin, 30-39 yaş aralığında bulunan öğretmenlere nazaran taşıma yolu ile eğitime erişimde yemek hizmetleri ana başlığı altındaki sorulara yönelik algılama seviyelerinin daha yüksek olduğu tespit edilmiştir. İdarecilerde ise yaş değişkeni temelinde anlamlı bir farkın olmadığı görülmüştür. Bu yaş gurubundaki öğretmenlerin, tecrübe ve taşıma hizmetini kıyaslama yönünden diğer yaş grubuna göre daha dezavantajlı durumda olması, bu öğretmen grubunun görüşlerini olumlu yönde etkilemiştir diyebiliriz.

Taşıma yolu ile eğitime erişimde, merkez olarak belirlenen okullarda görevli öğretmen ve okul idarecilerinin yemek hizmetleri ana başlığında eğitimde yaşanan sorunlara bağlı görüşlerinde okulun bulunduğu yer değişkenine göre istatistikî manada anlamlı bir fark belirlenmemiştir. Öğretmen ve okul idarecilerinin yemek hizmetleri ana başlığında eğitimde yaşanan sorunlara bağlı görüşlerinde okuldaki taşımali öğrenci sayısı değişkeni temelinde istatistikî manada anlamlı bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır. Taşımali okuldaki öğrenci sayısı 100'den az olan okullardaki öğretmenler ile taşımali okuldaki öğrenci sayısı 100-200 arası olan okullardaki öğretmenlerin görüşleri arasında anlam bakımından bir farkın olduğu belirlenmiştir. Taşımali okuldaki öğrenci sayısı 100'den az olan okullardaki öğretmenlerin, taşımali okuldaki öğrenci sayısı 100-200 artası olan öğretmenlere nazaran taşıma yolu ile eğitime erişimde yemek hizmetleri ana başlığı altında bulunan sorulara yönelik algılama seviyelerinin daha yüksek olduğu belirlenmiştir.

Bununla birlikte taşımali okuldaki öğrenci sayısı 100'den az olan okullardaki idareciler ile taşımali okuldaki öğrenci sayısı 200'den fazla olan okullardaki idarecilerin görüşleri arasında anlam bakımından bir farkın olduğu belirlenmiştir.. Taşımali okuldaki öğrenci sayısı 100'den az olan okullardaki idarecilerin, taşımali okuldaki öğrenci sayısı 200'den fazla olan idarecilere nazaran taşıma yolu ile eğitime erişimde yemek hizmetleri ana başlığı altında bulunan sorulara yönelik algılama seviyelerinin daha yüksek olduğu belirlenmiştir. Bu sonuç, okulda taşımali öğrenci sayısının artmasına paralel olarak sorunlara yönelik bakış açılarının da değiştiğini göstermektedir. Fiziki yeterliliği belli bir kapasitede olan okullarda öğrenci sayısının artmasıyla beraber yetersizlikler ortaya çıkmakta ve ihtiyaçlara cevap verilmekte

zorlanılmaktadır. Bu nedenle okulların taşıma merkezi olarak belirlenmesi çalışmalarında, taşınan öğrenci sayısı ile okulun fiziki yeterliliği göz önünde bulundurulması elzemdir.

Taşıma yolu ile eğitime erişimde, merkez olarak belirlenen okullarda görevli öğretmen ve okul idarecilerinin yemek hizmetleri ana başlığında eğitimde yaşanan sorunlara bağlı görüşlerinde kıdem ve okulun bulunduğu yer değişkenine göre istatistikî manada anlamlı bir fark belirlenmemiştir. Ülker'in (2009) yılında ortaya koyduğu araştırmada da bu sonuçlara benzer sonuçlar görmek mümkündür. Araştırmada cinsiyet, unvan ve okul yeri değişkenine göre okul idarecileri ile öğretmenler arasında anlamlı bir fark görülmezken, kıdem yılı temelinde görüşlerde farklılaşma olduğu tespit edilmiştir. Bu bağlamda Ülker (2009), 11-15 yıl kıdem aralığındaki katılımcıların, 16 yıl ve daha fazla kıdemi olanlara nazaran yemek hizmetlerini daha az düzeyde yeterli gördüklerini ifade etmiştir.

5.8 Eğitim Öğretim Hizmetleri Ana Başlığında Karşılaşılan Sorunlara Yönelik Değerlendirmeler

Taşıma yolu ile öğrencilerin belirlenen okullara taşınmasının eğitim açısından etkileri incelendiğinde; velilerin okulda düzenlenen toplantılara katılımında sorunlar yaşadığına yönelik idareci algılarının orta, öğretmenlerde yüksek seviyede olduğu görülmektedir. Bununla birlikte velilerin, taşınmalı çocuklarının tutum ve dersleri ile alakadar olamadıkları yönündeki alt başlıklarda ise katılımcı algılarının müşterek olarak orta düzeyde olduğunu görmekteyiz. Okul idarecileri ile öğretmenlerin bu bölümde, belirtilen alt başlıklara azami katılım gösterdikleri de tespit edilmiştir.

Bu anlamda bakıldığında, katılımcıların genel anlamda müşterek algılarının orta seviyede olması, Kastamonu ili genelinde velilerin toplantılara katılımı ve çocuklarıyla ilgileri yönünde çok büyük sorunların yaşanmadığını işaret etmektedir. Velilerin toplantılara katılımına yönelik öğretmen algılarının idarecilere nazaran daha olumsuz olması, öğretmenlerin bu manada daha fazla beklenti içinde olduğu ile açıklanabilir. İdareciler, genel anlamda yapılan veli toplantılarına öğrenci velisinin katılması yeterli görülürken, öğretmen bu katılımı yeterli görmemektedir. Öğretmen,

velinin sadece genel veli toplantılarından ziyade okulda yaptığı sınıf toplantılarına ve etkinliklerine katılımını beklemektedir. Bu beklentinin karşılık bulabilmesi ve velinin okula bakış açısının olumlu yönde geliştirilebilmesi için okul ile veli arasında güven ikliminin sağlanarak, iletişimin kuvvetlendirilmesi gerekmektedir.

Arı (2000) ve Taşdemir (2010) çalışmaları araştırmamızı destekler mahiyette olup velilerin yeterli olmamakla beraber yine de okulda yapılan toplantılara katıldığını ve öğrencilerin dersleri ile ilgilenmeye çalıştıklarını ifade etmişlerdir. Ayrıca mesafenin bu anlamda olumsuz etkilerinin velilere yansıdığını da belirtmişlerdir. Kefeli (2005) çalışmasında, ev ile okul arasındaki mesafenin artmasının velilerin okul ile ilişkilerinin azalmasına sebep olduğunu belirterek, bu anlamda taşınmalı olmayan öğrenci velilerinin çocuklarıyla daha fazla alakadar olduklarını ifade etmiştir. Buna karşılık Yüce'nin (2009) ilköğretim programlarının okullarda uygulanabilirliği yönündeki araştırmasında, veli işbirliğinin önemli olduğunu ancak taşınmalı ve pansiyonlu okullarda öğrencisi olan velilerin, okullarla irtibatlarının yetersiz olduğunu dile getirmiştir. Bunun yanında Ülker (2009), Ağırkaya (2010), Küçük (2010), Taşbaşı (2011) çalışmalarında taşınmalı öğrencisi olan velilerin okul ile ilişkilerinin yeterli düzeyde olmadığını ve bunun neticesi olarak da çocuklarının ders ve tutumlarıyla fazla alakadar olamadıklarını belirtmişlerdir.

Taşınmalı olan ile olmayan öğrenciler arasında uyum anlamında sorunlar yaşandığı ve taşınmalı öğrencilerin okullara intibakında sıkıntıların olduğuna dair alt başlıklarda katılımcıların müşterek olarak asgari katılım gösterdiğini görmekteyiz. Bu bağlamda her iki grubun da algılarının düşük seviyede olduğu da görülmektedir.

İdarecilerin taşıma uygulamalarının eğitime olumsuz etkilerine yönelik genel algılarının orta düzeyde ($\bar{x}=2.65$) olduğu saptanmıştır. Öğretmenlerin taşıma uygulamalarının eğitime etkilerine yönelik genel algılarının ise düşük seviyede ($\bar{x}=2.58$) olduğu saptanmıştır. Burada idareci algılarının öğretmenlere nazaran biraz yüksek olması, öğretmenlerin öğrenci problemleri ile genelde daha fazla meşgul olmasında kaynaklı olabilir. İdareciler okulun yazışma, personel, destek hizmetleri gibi genel sorunları ile meşgul olmakta ve bu manada öğrenciler ile öğretmenler

kadar ilgilenememektedirler. Öğrencilerin uyumlarına ve başarılarına yönelik birçok çalışmanın merkezinde öğretmenlerin olması bu manada çıkan sonuçları etkilemiştir.

Kastamonu ili özelinde yaptığımız araştırma sonuçlarında taşımali öğrencilerin, hem okuldaki öğrencilere hem de okulun genel kurallarına yönelik uyum sorunları yaşamadığını, öğretmenler ve okul idarecilerinin görüşleri ışığında görmekteyiz. Öğrencilerin uyum sorunlarına yönelik çalışmalarda, özellikle sınıf öğretmenleri ve rehber öğretmenlerin gayretli çalışmaları, bu manada sorun yaşanmasının önüne geçmiştir diyebiliriz. Temel eğitime devam eden taşımali öğrencilerin intibakında, sınıf öğretmenleri ile rehberlik hizmetlerinin ortak olarak öğrenci-veli temelli çalışması, çocuklarda yaşanacak birçok uyum problemlerini ortadan kaldırabilir. Araştırma sonuçları bu manada Kastamonu ili özelinde güzel çalışmalar yapıldığını ve bu konuda hassas davranıldığını göstermektedir.

Buna karşılık Recepoğlu (2006) Kastamonu ilinin de içinde olduğu araştırmasında farklı çevrelerden gelen taşımali öğrenciler arasında uyum sıkıntılarının yaşandığını ve çocuklar arasında hoşgörü ve saygıya yönelik davranış eksiklikleri olduğunu ifade etmiştir. Ayrıca Özgün (2007) çalışmasında, taşımali öğrencilerin okula ilk başladığı zamanlarda uyum problemleri yaşadığını ancak belli bir süre geçtikten sonra arkadaşlarına ve okula uyum sağlamaya başladıklarını belirtmiştir. Orhan (2019) çalışmasında, müzik dersinin hem taşımali olan hem de olmayan öğrenciler için eğlendiren, kaynaştıran ve huzur veren bir önem ifade ettiğini vurgulayarak müzik ile öğrencilerin okullara uyum sorunlarının aşılabileceğini dile getirmiştir.

Taşıma yolu ile erişimde eğitim öğretim ana başlığında yaşanan diğer sorunları incelediğimizde; katılımcıların, velilerin okul idareci ve öğretmenler ile öğrenci sorunlarına yönelik paylaşımlarının kısıtlı olmasına ve okula devam konusunda taşımali eğitimin olumsuzlukları yönündeki algılarının orta düzeyde olduğu tespit edilmiştir. Bu anlamda il genelinde çok fazla sorunun yaşanmadığını ancak bunun yeterli olmadığını görmekteyiz. Demir (2020) çalışmasında, mevsim koşulları ve taşıma araçlarına binememe kaynaklı sorunlardan dolayı öğrencilerin devamsızlık yaptığını veya derslere geç girdiğini vurgulamıştır. Buna karşılık Timur (2017)

öğretmenler ile yaptığı çalışmada, velilerin öğrencileri hakkında yaşanan sorunları, okul idaresi ve öğretmenler ile paylaşmada sorunlar yaşamadığını ifade etmiştir.

Taşımali öğrenci velilerinin taşıma uygulamaları hakkında şikâyetlerine ilişkin katılımcı algılarının da yine orta düzeyde olduğunu görmekteyiz. Koç (2000) çalışmasında veliler tarafından taşımali eğitime yönelik bir memnuniyetsizliklerinin olmadığını hatta bu sistemin olmaması durumunda dahi çocuklarını merkezde bulunan okullarda okutmak istediklerini belirtmiştir.

Taşımali öğrencilerinin okul başarı sistemini olumsuz etkilediği ve bursluluk olanaklarından yeterince faydalanamadığı yönündeki katılımcı algılarının düşük düzeyde tespit edilmiştir. Bu manada il genelinde okul idarecileri ve öğretmenlerde olumsuz bir algının olmadığını, taşımali öğrencilerin okul başarısını olumsuz etkilemediğini ve bursluluk olanaklarından da diğer öğrenciler gibi istifade ettiklerini görmekteyiz.

Taşkıran (2010) çalışmasında taşımali olan öğrenci sene sonu başarı ortalamalarının normal öğrencilere nazaran daha düşük olduğunu, Kolcu (2011) çalışmasında ise taşımali öğrencilerin her gün yolculuk yapmaya bağlı olarak derslere istekli olmadıklarını, bu nedenle de başarısız olduklarını ve neticesinde okul başarısının olumsuz yönde etkilediklerini dile getirmişlerdir. Bununla birlikte Küçük (2010) çalışmasında, öğrencilerin bursluluk olanaklarından faydalanmada büyük sorunlar yaşandığını yöneticilerin vurguladığını ifade etmiştir. Buna karşılık Cereno (1998) araştırmasında, matematik gibi zor olan bir derse karşı öğrenci tutum algılarında, taşımali olan ile olmayan öğrenciler arasında bir farkın olmadığını söylemiştir.

5.9 Eğitim Öğretim Hizmetleri Ana Başlığında Çeşitli Değişkenler Temelinde Karşılaşılan Sorunlara Yönelik Değerlendirmeler

Araştırmamızda taşıma yolu ile eğitime erişimde merkez olarak belirlenen okullarda görevli okul idarecileri ve öğretmenlerinin yaşadıkları sorun düzeylerinin cinsiyet, görev, yaş, okul yerleşim yeri ve kıdem değişkenlerine göre, taşımali eğitimde yaşanan sorunlara bağlı görüşlerinde, istatistikî manada anlamlı bir fark belirlenmemiştir. Öğretmenlerin okuldaki taşımali öğrenci sayısı değişkeni bazında

eğitim hizmetlerine dair görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark bulunmazken idarecilerde bu alanda anlamlı bir farkın oluştuğu anlaşılmıştır.

Okuldaki taşınmalı öğrenci sayısı değişkeni nazarında, taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 100'den az olan okullardaki idareciler ile taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 200'den fazla olan okullardaki idarecilerinin görüşleri arasında anlam bakımından bir farkın olduğu belirlenmiştir. Aynı şekilde taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 100-200 arası olan okullardaki idareciler ile taşınmalı okuldaki öğrenci sayısı 200'den fazla olan okullardaki idarecilerin görüşleri arasında da anlam bakımından bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır. Okuldaki taşınmalı öğrenci sayısının artmasıyla birlikte eğitim hizmetleri alanında idareci algılarının olumsuzlaştığını görmekteyiz. Özellikle 200'den fazla taşınmalı öğrencisi olan okul idarecileri, diğer gruplarda bulunun idarecilere nazaran kaliteli eğitim hizmeti sunmada zorlandıklarını bu sonuçlarla dile getirmişlerdir. Kastamonu ili geneline bakıldığında, bu alanda 8 idarecinin araştırmamıza katılmış olması, 200'den fazla taşınmalı öğrenciye sahip okul sayısının da az olduğunun göstermektedir.

Araştırmamız neticesinde çıkan sonuçlar ile Ülker'in (2009) yılında ortaya koyduğu çalışma sonuçları ile örtüşmektedir. Bu bağlamda Ülker (2009) çalışmasında, taşıma merkezi temel eğitim okul idarecilerinin, eğitim durumu ana başlığında bulunan görüşlerinde cinsiyet, unvan ve kıdeme göre anlamlı bir farkın olmadığını tespit etmiştir. Memek (2014) tarafından ortaya konulan çalışmada da eğitim hizmetlerine yönelik puan ortalamalarının görev, yaş, okul yerleşim yeri ve cinsiyet değişkenine göre anlamlı bir fark oluşturmadığı belirtilmiştir. Küçük (2010) çalışmasında da cinsiyet, yaş, görev, okul yerleşim yeri ve okuldaki taşınmalı öğrenci sayısı değişkenleri temelinde katılımcı görüşlerin bir farklılığın olmadığını dile getirmiştir. Yıldız'ın (2021) temel eğitim okullarındaki taşıma yolu ile eğitimin genel vaziyetinin incelendiği çalışmasında ise okul idarecilerinin kıdem yılı değişkeni temelinde bir farklılığın oluşmadığı ortaya çıkmıştır. Buna karşılık Gülmez tarafından 2016 yılında ortaya konulan araştırmada taşıma yolu ile yapılan eğitimde karşılaşılan sorunlara yönelik görüşlerde kadın öğretmenlerin erkek öğretmenlere nazaran daha olumsuz olduklarını belirlemiştir. Yine Memek (2014) çalışmasında, velilerin okullarla olan ilişkileri bağlamında yaş değişkeni temelinde katılımcı görüşlerinde bir farklılığın

olduğunu söylemiştir. 40 yaş üstü katılımcı görüşlerinin diğer yaş gruplarına kıyasla algılarının yüksek olduğu görülmüştür.

5.10 Taşıma Merkezi Okullardaki İdareci ve Öğretmenlerin Taşıma Uygulaması Kapsamında Ana Başlıklarda Yaşanan Sorun Düzeylerine Yönelik Değerlendirmeler

Taşıma yolu ile eğitime erişimde araştırmaya iştirak eden okul idarecileri ile öğretmenlerin yaşanan sorun düzeylerine yönelik ilişki durumlarında fiziki durum ile taşıma hizmetleri ve yemek hizmetleri ana başlıkları arasında pozitif, orta seviyede anlamlı bir ilişkinin olduğu belirlenmiştir. Bu sonuç ışığında taşımali okulların fiziki koşullarının iyileştirilmesi taşıma ve yemek hizmetlerini olumlu yönde etkilemekte ve bu alanlara yönelik algıların yükselmesine katkı sunmaktadır. Fiziki koşulların iyileşmesi ile beraber katılımcıların taşıma ve yemek hizmetlerinden memnun olma oranları da artmıştır. Neticesinde fiziki koşulların iyileşmesi diğer hizmetleri nitelik yönünden olumlu manada etkilemiştir.

Fiziki durum ve eğitim hizmetleri ana başlıklarına bakıldığında ise iki boyutun birbiri arasında negatif yönlü zayıf değerde bir bağlantının olduğu görülmektedir. Bu çerçevede değerlendirdiğimizde, fiziki koşullarda belli standartların yakalanması, taşımanın eğitim hizmetlerine yansıyacak olan olumsuz etkilerini, zayıf seviyede de olsa azaltmaktadır. Fiziki koşulların iyi olması, eğitim hizmetleri bağlamında taşıma neticesinde ortaya çıkabilecek sorunların azaltılmasında az da olsa katkı sağlamıştır diyebiliriz.

Taşıma hizmetleri ile fiziki durum ve yemek hizmetleri ana başlıkları arasında orta değerde olumlu yönde anlamlı bir bağlantının olduğu belirlenmiştir. Bu sonuca göre, taşımali okullarda, taşıma hizmet kalitesinin yükseltilmesi, fiziki durum ve yemek hizmetlerini olumlu yönde geliştirmekte ve bu alanlara yönelik algıların iyileşmesinde tamamlayıcı rol almaktadır. Taşıma hizmet kalitesinin yükselmesi, yemek hizmet kalitesinin ve fiziki durum iyileştirmelerinin önünü açarak bu yönde gelişmelere katkı sunmaktadır. Taşıma hizmetleri ve eğitim hizmetleri ana başlıklarına bakıldığında ise iki boyut arasında negatif yönlü orta değerde bir

bağlantının olduğu görülmektedir. Buna göre taşıma hizmet niteliklerinin artırılması, taşımanın eğitim hizmetlerine yansıyacak olan olumsuz etkilerini pozitif yönde azaltmakta ve olumlu algılar oluşmasının önünü açmaktadır. Taşıma hizmetinin nitelikli olması, eğitim hizmetleri bağlamında taşıma neticesinde ortaya çıkabilecek sorunların azaltılmasında azımsanmayacak derecede katkı sağlamıştır diyebiliriz.

Yemek hizmetleri ile fiziki durum ve taşıma hizmetleri ana başlıkları arasında orta değerde pozitif yönlü anlamlı bir bağlantının olduğu belirlenmiştir. Bu sonuç neticesinde, taşınalı okullardaki yemek hizmetlerine yönelik iyileştirmeler, taşıma ve fiziki durumları olumlu yönde etkilemekte ve bu alanlara yönelik algıların, pozitif anlamda yükselmesini sağlamaktadır. Yemek hizmet standartlarının yükseltilmesi, taşıma ve fiziki durum ile bağlantılı olarak ilerlemekte ve gelişmeleri tetiklemektedir. Yemek hizmetleri ve eğitim hizmetleri ana başlıklarına bakıldığında ise iki boyut arasında negatif yönlü düşük değerde bir bağlantının olduğu görülmektedir. Bu çerçevede değerlendirdiğimizde, yemek hizmetlerinde belli niteliklerin yakalanması, taşımanın eğitim hizmetlerine yansıyacak olan olumsuz etkilerini, zayıf seviyede de olsa azaltacağını göstermektedir. Yemek hizmetlerinin kalitesi, eğitim hizmetleri ana başlığında, taşıma neticesinde ortaya çıkabilecek sorunların azaltılmasında az da olsa katkı sağlamıştır diyebiliriz.

Eğitim hizmetleri ile fiziki durum ve yemek hizmetleri ana başlıkları arasında zayıf seviyede negatif yönde, taşıma hizmetleri ana başlığında ise negatif yönlü orta değerde bir bağlantının olduğu görülmektedir. Sonuç olarak; taşıma ve yemek hizmet niteliklerinin yükseltilmesi ve okulların fiziki koşullarının iyileştirilmesi taşıma uygulamalarının eğitime yansıyacak olan olumsuz etkilerinin azaltılmasına etki etmektedir. Bu etki fiziki durum ve yemek hizmetleri ana başlığında orta seviyede iken taşıma hizmetlerinde zayıf seviyede kalmaktadır.

Memek'in Şanlıurfa özelinde 2014 yılındaki çalışmasında, yemek hizmetleri-servis hizmetleri, eğitim hizmetleri-servis hizmetleri ve servis hizmetleri-eğitim hizmetleri aralarında orta düzeyde olumlu manada bir ilişkinin olduğunu tespit ederek hizmetlerin birbirlerini etkilediklerini ifade etmiştir.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu bölümde araştırma kapsamında uygulanan ölçeğe bağlı olarak elde edilen bulguların analiz edilmesi neticesinde elde edilen sonuçlar ortaya konulmuştur. Akabinde elde edilen sonuçlar ve yapılan mukayeseler neticesinde sahada olan uygulayıcılara ve bu alanda çalışma yapmak isteyen araştırmacılara yönelik önerilerde bulunulmuştur.

6.1 SONUÇLAR

Araştırmaya iştirak eden okul idarecilerinin taşıma merkezi olarak belirlenen okulların fiziki durum ana başlığına yönelik genel algılarının yüksek düzeyde, öğretmenlerde ise orta düzeyde olarak tespit edilmiştir. Okulların fiziki durumlarının taşımaya uygunluğunu ve ulaşım yönünden kolaylığı alt başlıklarında algıların müşterek olarak yüksek düzeyde, taşımalı okulların laboratuvar ve bilgi teknoloji sınıfları yeterliliği alt başlıklarında ise orta düzeyde olduğu görülmüştür.

Araştırmaya iştirak eden gruplar arasında ilişkiler incelendiğinde ise cinsiyet, görev, yaş ve okul yerleşim yeri değişkenleri bağlamında öğretmenler ve okul idarecilerinin taşımalı okulların fiziki durumlarına yönelik sorunlara ilişkin görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir farkın olmadığı görülmektedir.

Taşıma yolu ile eğitime erişimde merkez olarak belirlenen okullarda görevli idarecilerin taşımalı eğitimde yaşadıkları sorun düzeylerinin kıdem yılları değişkenine göre incelenmesi neticesinde istatistikî manada bir farkın olmadığı görülmüştür. Ancak bu alanda yaşanan sorun düzeylerinin öğretmen bağlamında değerlendirildiğinde anlamlı bir farkın olduğu tespit edilmiştir. Kıdem yılı 1 ile 5 yıl olan öğretmenlerin, kıdemleri 6-10 yıl, 11-15 yıl ile kıdem yılı 21 ve daha fazla yıl olan öğretmenlere nazaran fiziki durum ana başlığı altında bulunan sorunlara yönelik algılama seviyelerinin daha düşük olduğu belirlenmiştir.

Araştırmaya iştirak eden okul idarecilerinin taşıma merkezi olarak belirlenen okulların yemek hizmetleri ana başlığına yönelik genel algılarının yüksek düzeyde

olduğu tespit edilmiştir. Öğretmenlerin cinsiyet değişkeni üzerine öğrenci taşıma hizmetlerine yönelik sorunlara ilişkin görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark bulunmuştur. Kadınların taşıma hizmetlerine yönelik sorunlara dair puan ortalamalarının erkeklerin taşıma hizmetlerine yönelik sorunlara dair puan ortalamalarından yüksek olduğu görülmüştür. Buna karşılık cinsiyet değişkeni üzerine idarecilerin taşımali okulların fiziki durumlarına yönelik sorunlara ilişkin görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark bulunmamıştır.

Taşıma yolu ile eğitime erişimde merkez olarak belirlenen okullarda görevli okul idarecilerinin yaşadıkları sorun düzeylerinin yaş değişkenine göre, öğretmenlerin taşımali eğitimde yaşanan sorunlara bağlı görüşlerinde, istatistikî manada anlamlı bir fark belirlenmemiştir. Buna karşılık öğretmenlerin yaş değişkeni bazında taşıma hizmetlerine dair görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır. 20-29 yaş aralığında bulunan öğretmenlerin, 30-39 yaş arasında bulunan öğretmenlere nazaran taşıma yolu ile eğitime erişimde taşıma hizmetleri ana başlığı altında bulunan sorulara yönelik algılama seviyelerinin daha yüksek olduğu belirlenmiştir.

Taşıma yolu ile eğitime erişimde merkez olarak belirlenen okullarda görevli öğretmenler ve okul idarecilerinin; okulun bulunduğu yer değişkenine, taşımali okuldaki öğrenci sayısına, görev durumuna ve kıdem yılına göre taşımali eğitimde yaşanan sorunlara bağlı görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark belirlenmemiştir.

Taşıma yolu ile eğitime erişimde merkez olarak belirlenen okullarda görevli öğretmenlerin okulda çalışma süresi değişkenine göre taşımali eğitimde yaşanan sorunlara bağlı görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır. Taşıma merkezli okulda çalışma zamanı 5 yıl ve daha azı olan öğretmenlerin, taşımali okulda çalışma süresi 10 yıl ve daha fazla olan öğretmenlere nazaran taşıma yolu ile eğitime erişimde taşıma hizmetleri ana başlığı altında bulunan sorulara yönelik algılama seviyelerinin daha yüksek olduğu belirlenmiştir. Okul idarecilerinde ise okulda çalışma süresi değişkenine göre taşımali eğitimde

yaşanan sorunlara bağlı görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark belirlenmemiştir.

Okul idarecileri ve öğretmenlerin taşıma merkezi olarak belirlenen okulların yemek hizmetleri ana başlığında yönelik genel algılarının yüksek düzeyde olduğu tespit edilmiştir. Araştırmamızda öğretmenler ve okul idarecilerinin cinsiyet ve görev değişkeni üzerine taşımali okulların yemek hizmetlerine yönelik sorunlara ilişkin görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark bulunmamıştır.

Taşıma yolu ile eğitime erişimde merkez olarak belirlenen okullarda görevli öğretmenlerin yemek hizmetleri ana başlığında yaş değişkeni temelinde taşımali eğitimde yaşanan sorunlara bağlı görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır. 20-29 yaş aralığında bulunan öğretmenlerin, 30-39 yaş aralığında bulunan öğretmenlere nazaran taşıma yolu ile eğitime erişimde yemek hizmetleri ana başlığı altındaki sorulara yönelik algılama seviyelerinin daha yüksek olduğu tespit edilmiştir. İdarecilerde ise yaş değişkeni temelinde anlamlı bir farkın olmadığı görülmüştür.

Taşıma yolu ile eğitime erişimde, merkez olarak belirlenen okullarda görevli öğretmen ve okul idarecilerinin yemek hizmetleri ana başlığında eğitimde yaşanan sorunlara bağlı görüşlerinde okulun bulunduğu yer değişkenine göre istatistikî manada anlamlı bir fark belirlenmemiştir.

Öğretmen ve okul idarecilerinin yemek hizmetleri ana başlığında eğitimde yaşanan sorunlara bağlı görüşlerinde okuldaki taşımali öğrenci sayısı değişkeni temelinde istatistikî manada anlamlı bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır. Taşımali okuldaki öğrenci sayısı 100'den az olan okullardaki öğretmenlerin, taşımali okuldaki öğrenci sayısı 100-200 artası olan öğretmenlere nazaran taşıma yolu ile eğitime erişimde yemek hizmetleri ana başlığı altında bulunan sorulara yönelik algılama seviyelerinin daha yüksek olduğu belirlenmiştir. Taşımali okuldaki öğrenci sayısı 100'den az olan okullardaki idarecilerin, taşımali okuldaki öğrenci sayısı 200'den fazla olan idarecilere nazaran taşıma yolu ile eğitime erişimde yemek hizmetleri ana başlığı

altında bulunan sorulara yönelik algılama seviyelerinin daha yüksek olduğu belirlenmiştir.

Taşıma yolu ile eğitime erişimde, merkez olarak belirlenen okullarda görevli öğretmen ve okul idarecilerinin yemek hizmetleri ana başlığında eğitimde yaşanan sorunlara bağlı görüşlerinde kıdem ve okulun bulunduğu yer değişkenine göre istatistikî manada anlamlı bir fark belirlenmemiştir.

İdarecilerin taşıma uygulamalarının eğitime etkilerine yönelik genel algılarının orta düzeyde olduğu saptanmıştır. Öğretmenlerin taşıma uygulamalarının eğitime etkilerine yönelik genel algılarının ise düşük seviyede olduğu saptanmıştır.

Araştırmamızda taşıma yolu ile eğitime erişimde merkez olarak belirlenen okullarda görevli okul idarecileri ve öğretmenlerinin yaşadıkları sorun düzeylerinin cinsiyet, görev, yaş, okul yerleşim yeri ve kıdem değişkenlerine göre, taşımali eğitimde yaşanan sorunlara bağlı görüşlerinde, istatistikî manada anlamlı bir fark belirlenmemiştir. Öğretmenlerin okuldaki taşımali öğrenci sayısı değişkeni bazında eğitim hizmetlerine dair görüşlerinde istatistikî manada anlamlı bir fark bulunmazken idarecilerde bu alanda anlamlı bir farkın olduğu anlaşılmıştır. Okuldaki taşımali öğrenci sayısı değişkeni nazarında, taşımali okuldaki öğrenci sayısı 100'den az olan okullardaki idareciler ile taşımali okuldaki öğrenci sayısı 200'den fazla olan okullardaki idarecilerinin görüşleri arasında anlam bakımından bir farkın olduğu belirlenmiştir. Aynı şekilde taşımali okuldaki öğrenci sayısı 100-200 arası olan okullardaki idareciler ile taşımali okuldaki öğrenci sayısı 200'den fazla olan okullardaki idarecilerin görüşleri arasında da anlam bakımından bir farkın olduğu ortaya çıkmıştır. Okuldaki taşımali öğrenci sayısının artmasıyla birlikte eğitim hizmetleri alanında idareci algılarının olumsuzlaştığını anlaşılmaktadır.

Taşıma yolu ile eğitime erişimde araştırmaya iştirak eden okul idarecileri ile öğretmenlerin yaşanan sorun düzeylerine yönelik ilişki durumlarında fiziki durum ile taşıma hizmetleri ve yemek hizmetleri ana başlıkları arasında pozitif, orta değerde anlamlı bir bağlantının olduğu belirlenmiştir. Fiziki durum ve eğitim hizmetleri ana

başlıklarına bakıldığında ise iki boyut arasında negatif yönlü zayıf değerde bir bağlantının olduğu görülmektedir.

Taşıma hizmetleri ile fiziki durum ve yemek hizmetleri ana başlıkları arasında orta seviyede olumlu yönde anlamlı bir ilişkinin olduğu belirlenmiştir Taşıma hizmetleri ve eğitim hizmetleri ana başlıklarına bakıldığında ise iki boyut arasında negatif yönlü orta değerde bir bağlantının olduğu görülmektedir.

Yemek hizmetleri ile fiziki durum ve taşıma hizmetleri ana başlıkları arasında orta değerde pozitif yönlü anlamlı bir bağlantının olduğu belirlenmiştir. Yemek hizmetleri ve eğitim hizmetleri ana başlıklarına bakıldığında ise iki boyut arasında negatif yönlü düşük değerde bir bağlantının olduğu görülmektedir.

Eğitim hizmetleri ile fiziki durum ve yemek hizmetleri ana başlıkları arasında zayıf değerde negatif yönlü, taşıma hizmetleri ana başlığında ise negatif yönlü orta değerde bir bağlantı olduğu görülmektedir.

6.2 ÖNERİLER

6.2.1 Uygulayıcılara Dair Öneriler

Okulların fiziki yeterliliklerinin daha uygun hale getirilmesi ile birlikte taşınan ve taşınmayan öğrenciler okul olanaklarından daha nitelikli şekilde fayda sağlayacaktır. Bu kapsamda öğrenci mevcudunun artması neticesinde sınıf haline dönüştürülen veya küçültülen bilgi teknoloji sınıfları ile laboratuvarlarının yeterli hale getirilmek suretiyle aktif olarak kullanılması sağlanabilir.

Okullarımızda öğrencilerin kontrollü şekilde araçlara inip bineceği servis park alanları oluşturulmak suretiyle bu kapsamda oluşabilecek her türlü kaza risklerinin önüne geçilmiş olacaktır. Okul çevrelerinde oluşturulacak park alanlarında araçların duracağı alanlar belirlenerek sabitlenmeli ve öğrenciler öğretmen nezaretinde araçlara belli bir düzen dâhilinde alınmalıdır. Aynı şekilde öğrenci taşınan köy ve mahalle alanlarında da bu kapsamda servis noktaları tespit edilerek kontrollü şekilde öğrencilerin araçlara binip inmeleri sağlanabilir.

Taşıma planlaması yapılmadan veya yapılma esnasında, taşıma merkezi olarak belirlenen okul yöneticileri ile öğrencisi taşınan velilerin görüşleri alınması gerekmektedir. Hatta planlama sırasında taşıma kapsamına alınan köy muhtarları ile istişareler yapılmalı ve bu anlamda oluşabilecek sorunlara yönelik tedbirler önceden alınabilir.

Okullardaki idareci ve öğretmenlere gıda konusunda yetkili kişiler tarafından besin, beslenme ve yemek hususlarında bilgilendirmeler yapılmalıdır. Araştırmamızda katılımcılar tarafından da bu alanda bir eksikliğin olduğu belirlenmiş olup il genelinde yapılacak olan gıda bilgilendirme faaliyetleri ile yetersizlikler giderilmeye çalışılabilir.

Okula zamanında ulaşmak adına sabahın erken saatlerinde taşınmalı araçlara binen öğrencilerin büyük bir çoğunluğu kahvaltı yapmaya fırsat bulamamaktadır. Bunun neticesinde öğrenciler yetersiz beslenmeye bağlı birçok olumsuz durum yaşamakta ve bu durum gelecek yaşamlarına tesir etmektedir. Bu anlamda taşınan öğrenciler için okulda kahvaltı hizmeti de sunulması gerekmektedir. Devlet olanakları çerçevesine sunulacak bir hizmet olması hasebiyle taşıma komisyonları ile yetkili kişilerin konu üzerinde hassasiyetle çalışması önem arz etmektedir. En azından sabahın erken saatlerinde araçlara binen öğrencilere, beslenme niteliklerine uygun küçük ikramlar yapılmalı ve taşıma ihalelerine bu harcamalar eklenebilir.

Araştırmamızda velilerin toplantılara katılımı, okul ile iletişimi ve çocuklarıyla alakadar olma seviyelerinin orta düzeyde olduğu tespit edilmiştir. Bu seviyenin yeterli olmayacağı bilinci ile hareket edilerek, veli okul ilişkisini güçlendirme adına çalışmalar yapılmalıdır. Veli bağlantısı yeterli olmayan okullarımızda belli bir plan çerçevesinde, taşınan öğrenciler evlerinde ziyaret edilmelidir. Bu şekilde hem öğrenci ve aile hakkında yeterli bilgiye sahip olunacak hem de velinin eğitime dâhil edilmesi sağlanabilir.

Taşıma araç sürücülerinin belli bir plan dâhilinde eğitime alınması gerekmektedir. Genelde dönem başlarında yapılan eğitimlerin daha sık olarak ayarlanması ve bu kursların yetkili kişilerce verilmesi önemlidir. Özellikle kolluk kuvvetlerince verilen

eğitimler sürücüler tarafından daha dikkate alınmakta ve kurallara riayeti arttırmaktadır. Bunun yanında taşınan okuldaki idarecilere, öğretmenlere ve velilere de bu anlamda eğitimler verilmeli, sorumluluklar konusunda bilgilendirilebilir.

Yönetmelikte araç niteliklerine dair hususlardan olan ve uygulamaya konulmayarak sürekli ertelenen araç takip sistemi, kamera, kemer koltuk algılayıcı sistemi gibi öğrenci güvenliğine yönelik tedbirlerin peyderpey uygulamaya konulması gerekmektedir. Bu maliyetli sistemlerin araçlara kazandırılmasına yönelik çalışmalarda yüklenicilerin yaşayabileceği olumsuzlukların da önüne geçilmesi gerekmektedir. Araçlarına bu özellikleri kazandırmak isteyen yüklenicilere, uzun vadeli kredi çekme veya destek kredileri şeklinde yardımlar yapılmak suretiyle mağduriyetlerin önlenabilir.

Taşıma kapsamı olarak belirlenen okullarda rehber öğretmen desteği çok önemlidir. Norm yönetmelikleri çerçevesinde belli sayıda öğrencisi olan okullara verilen rehber öğretmenlerin, pansiyonlu okullarda olduğu gibi öğrenci sayı sınırlamasına bakılmaksızın taşınmalı okullara da verilmesi gerekmektedir. Bu şekilde taşınmalı öğrencilerin, taşımadan kaynaklanan uyum ve duygusal sorunlarının önüne geçilebilir. Yürürlükte olan yönetmelikler doğrultusunda rehber öğretmeni olmayan taşınmalı okullara, rehberlik araştırma merkezleri tarafından planlı bir şekilde destek verilmesi sorunların çözümü adına önemli bir adım olacaktır.

Kış aylarında taşınmalı eğitimde kullanılan yol güzergâhlarının özel idareler ile işbirliği içerisinde temizlenerek yol güvenliklerinin alınması, özellikle bu aylarda artış gösteren kazalara yönelik risklerin önüne geçilmesi anlamında önemli katkı sağlayabilir. Bununla birlikte yolların devamlı kontrol edilmek suretiyle bozulan alanlara bakım onarım müdahalelerinin erken yapılması da taşıma güvenliği açısından önem arz etmektedir.

Okullarda yapılan etkinlik, egzersiz, kurs faaliyetlerine taşınmalı öğrenciler taşınma sorunlardan dolayı katılım sağlayamamaktadırlar. Bu durum öğrencilerin hem okula ve arkadaşlarına uyumunu zorlaştırmakta hem de sunulan imkânlardan eşit olarak yararlanmalarına engel olmaktadır. Öğlen molalarının uzun tutularak faaliyetlerin bu

aralıklarda yapılması, ek taşıma araçlarının planlanması gibi tedbirler alınmak suretiyle bu eşitsizliğin önüne geçilebilir.

Uzak yerleşim yerlerinden okula taşınmalı olarak gelen ortaokul ve ortaöğretim öğrencilerine pansiyonlu okullarda kalma seçeneği sunulmalıdır. Bu sayede hem taşımadan dolayı öğrencilerde oluşabilecek isteklendirme, yorulma, derse geç kalma ve devamsızlık gibi sorunların önüne geçilebilir ve hem de taşıma maliyetleri azaltılabilir.

6.2.2 Araştırmacılara Dair Öneriler

Taşıma yolu ile eğitime erişim hizmeti ülke genelinde yapılan önemli bir uygulamadır. İller özelinde yapılan araştırmalar bu alanda kuvvetli ve zayıf yönlerin ortaya konulmasını sağlamakla birlikte yöneticilere izlenecek yol haritasını göstermektedir. Bu kapsamda tüm illerde bu tür araştırmalar yapılmak suretiyle, taşınmalı eğitim analiz edilebilir ve sonuçları ortaya konulabilir. Böylece yapılacak planlamalar ve alınacak önlemler hem daha gerçekçi hem çözüm odaklı hem de nitelik arttırmaya yönelik olacaktır.

Taşınmalı eğitimin tüm yönlerine ait güncel ölçek ve anketler hazırlanarak Bakanlığın da desteği ile sahada bulunan tüm paydaşların taşıma hakkında görüşleri alınabilir. Bakanlığın bu anlamda yapılacak araştırmalara destek vermesi ve teşvik etmesi de önem arz etmektedir. Bu sayede her bir ilin taşıma analizleri yapılarak sağlıklı yürütülmesi sağlanabilir.

Taşınmalı eğitim bağlamında bu uygulamanın içinde bulunan idareci, öğretmen, şoför, öğrenci ve veli görüşleri hem nicel hem de nitel araştırma yöntemleriyle alınarak sonuçların çok yönlü olarak ortaya konulması önem arz etmektedir. Bu sayede taşınmalı eğitim her yönü ile araştırılmış olacak ve katılımcılar görüşlerini daha kapsamlı dile getirilebilir.

KAYNAKLAR

- Ağırkaya, A. (2010). *Taşımalı eğitim uygulamasında öğretmenler ve öğrencilerin karşılaştıkları güçlükler*. [Yüksek Lisans Tezi]. Selçuk Üniversitesi.
- Akbaş, Y. (2016). Türkiye'nin nüfus coğrafyası. S. Doğanay & M. Alım (Eds.). *Türkiye beşeri ve ekonomik coğrafyası*, 1-59. Pegem Akademi Yayıncılık.
- Akkan, H. (2000). *Öğretmen ve yönetici görüşlerine göre ilköğretim birinci kademe okullarının eğitimde fırsat eşitliği açısından incelenmesi*. [Yüksek Lisans Tezi]. Abant İzzet Baysal Üniversitesi.
- Aktaş, T. (2004). *Taşımalı eğitim*. [Tezsiz Yüksek Lisans Ödevi]. Ankara Üniversitesi.
- Akyol, A. (1991). *Neden niçin 8 yıllık zorunlu eğitim*. Mesleki ve Teknik Açık öğretim Okulu Matbaası.
- Akyüz, Y. (1997). *Türk eğitim tarihi*. İstanbul Kültür Üniversitesi Yayınları.
- Altunsaray, A. (1996). *Taşımalı ilköğretim uygulamasının değerlendirilmesi (Balıkesir örneği)*. [Yüksek Lisans Tezi]. Balıkesir Üniversitesi.
- Arı, A. (2000). *Normal, taşımalı ve yatılı ilköğretim okullarının karşılaştırılması*. [Yüksek Lisans Tezi]. Afyon Kocatepe Üniversitesi.
- Arı, A. (2002). İlköğretim uygulamalarının değerlendirilmesi (Normal, taşımalı ve yatılı ilköğretim okullarının karşılaştırılması). *Milli Eğitim Dergisi, Kış-Bahar*, 153-154.
- Arı, A. (2003). Taşımalı ilköğretim uygulaması Uşak örneği. *Gazi Üniversitesi Gazi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 23 (1), 101-115.
- Arı, A. (2003). Taşımalı ilköğretim uygulaması: Uşak örneği. *Gazi Üniversitesi Gazi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 23(1), 101-115.
- Arı, İ. (2021). *Coğrafyanın taşımalı eğitim uygulaması üzerindeki etkisi*. [Yüksek Lisans Tezi]. Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi.
- Arslan, M. M. & Altınışik, S. (Ed.). (2021). *Türk eğitim sistemi ve okul yönetimi*. Pegem Akademi.

- Aslan, K., Aslan, N. & Cansever, A. B. (2012). *Eğitimbilimine giriş*. Pegem Akademi.
- Aslankurt, B. (2013). Eğitimde kuşaklararası hareketlilik - fırsat eşitliğinde Türkiye nerede? *Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı Değerlendirme Notu*. https://www.tepav.org.tr/upload/files/1358423734-2.Egitimde_Kusaklararası_Hareketlilik_Fırsat_Esitliginde_Türkiye_Nerede.pdf
- Ataman, H. (2008). *Eğitim hakkı ve insan hakları eğitimi*. İnsan Hakları Derneği.
- Aydın, A. (1996). *Milli eğitim politikaları ve şunalar*. Milli Eğitim Basımevi.
- Aygül, H. H. (2018). Eğitime erişim, yoksulluk ve formel/enformel iş-gücü olarak üniversite gençliği: “İstihdam için mi eğitim? eğitim için mi istihdam?” . *OPUS Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi, Gençlik Araştırmaları Özel Sayısı*, 58-87. doi: 10.26466/opus.354859
- Ayaz , N. (1994). *TBMM 1995 Yılı Bütçe Raporu*. Ankara
- Baas, P. H. ve Charlton, S. G. (2011). School bus safety. *IPENZ Transportation Group Conference Auckland*. https://www.researchgate.net/publication/228515185_School_bus_safety
- Baş, M. (2001). *Sekiz yıllık kesintisiz zorunlu ilköğretim uygulamasında taşıma merkezi kabul edilen ilköğretim okullarını sorunları*. [Yüksek Lisans Tezi]. Abant İzzet Baysal Üniversitesi.
- Başaran, E. İ. (1974). *Türkiye'nin zorunlu öğrenim sorunları ve çözüm yolları*. [Yüksek Lisans Tezi]. Ankara Üniversitesi, Eğitim Fakültesi.
- Başaran. E. İ. (1994). *Eğitime giriş*. Kadioğlu Matbaası.
- Bilek, E & Kale, M . (2012). Taşıma merkezi okullarda görev yapan öğretmenlerin görüşlerine göre, taşımali eğitim uygulaması. *Gazi Üniversitesi Gazi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 32 (3) , 609-632.
- Binbaşıoğlu, C. (1999). *Birleştirilmiş sınıflarda öğretim*. (3.Basım). Anı Yayıncılık.
- Büyüköztürk, Ş. (2012). *Sosyal bilimler için veri analizi el kitabı*. (17.Baskı). Pegem Akademi.
- Boğuşlu V. (2007). *Taşımali sistemin ilköğretim okulu öğrencilerinin fen başarılarına bilişsel, duyuşsal ve psiko-motor davranış açısından etkisi*. [Yüksek Lisans Tezi]. Kafkas Üniversitesi.

- Büyükhan, M. (2019). *Zorunlu eğitim çağındaki Suriyeli çocukların eğitime erişim önündeki engeller (Ankara ili örneği)*. [Yüksek Lisans Tezi]. Yıldırım Beyazıt Üniversitesi.
- Büyükboyacı, S. (1998). *Taşınmalı ilköğretim ve sorunları (Çanakkale ili örneği)*. [Yüksek Lisans Tezi]. Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi.
- Büyükkaragöz, S & Şahin, H. (1995). Taşınmalı ilköğretim uygulamaları. *Eğitim ve Bilim Dergisi*, 19(96), 38-50.
- Büyüköztürk Ş., Kılıç-Çakmak E., Akgün Ö. E. , Karadeniz Ş., Demirel F. (2021). *Eğitimde bilimsel araştırma yöntemleri*. (30. Baskı). Pegem Akademi.
- Cankurtaran, N. Ş. (2005). *Taşınmalı ilköğretim eğitimde reform*. [Tezsiz Yüksek Lisans Ödevi]. Ankara Üniversitesi.
- Cereno, A. (1998). *İlköğretim okulları matematik programının merkez okulları ile taşınmalı eğitim yapan okulların 4. ve 5. sınıflardaki dört işlem, kümeler, kesirler konularına ait hedef ve hedef davranışların gerçekleşme düzeyi*. [Yüksek Lisans Tezi]. Abant İzzet Baysal Üniversitesi.
- Cicioğlu, H. (1985). *Türkiye Cumhuriyetinde ilk ve ortaöğretim*. (2. Basım). Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi Yayınları No:140.
- Cinoğlu, M., Öztürk, M. ve Demir, H. (2014). Birecik'te Taşınmalı Eğitim Uygulamalarının İncelenmesi. *Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (11), 211-229.
- Cook, C. ve Shinkle, D. (2012). School bus safety. *National Conference of State Legislatures. Transportation Review*. https://www.ncsl.org/documents/transportation/schoolbus_tranrev0810.pdf
- Çallı, Y. (2009). *Türk anayasa hukukunda eğitim hakkı*. [Yüksek Lisans Tezi]. Ankara Üniversitesi.
- Çelik, Z., Yurdakul, S., Bozgeyikli, H. & Gümüş, S. (2017). *Eğitime Bakış 2017: İzleme ve Değerlendirme Raporu*. Ankara: Eğitim-Bir-Sen Stratejik Araştırmalar Merkezi. https://www.ebs.org.tr/ebs_files/files/yayinlarimiz/EGITIME_BAKIS_IZLEME_VE_DEGERLENDIRME_RAPORU_2017.pdf
- Çelik, O. F. (2019). *Taşınmalı eğitim veren ilkokullarda ve ortaokullarda risk ve risk yönetimi*. [Yüksek Lisans Tezi]. Yüzüncü Yıl Üniversitesi.

- Damğa, G. (2008). *YİBO ve taşımali ilköğretim okullarında yeni ilköğretim programının uygulanabilirliğinin öğretmen görüşlerine göre değerlendirilmesi*. [Yüksek Lisans Tezi]. Onsekiz Mart Üniversitesi.
- Delara, E. W. (2008). Bullying and aggression on the school bus: School bus drivers' observations and suggestions. *Journal of School Violence*, 7(3), 48-70.
- Demir, M. (2020). *Taşımali ilkokul uygulaması ve yaşanan sorunlar: Antalya ili Korkuteli kırsalı örneği*. [Yüksek Lisans Tezi]. Çanakkale On Sekiz Mart Üniversitesi.
- Deniz, M. (2001). *Millî eğitim şûralarının tarihçesi ve eğitim politikalarına etkileri*. [Yüksek Lisans Tezi]. Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Dinçer, M. (2003). Eğitimin toplumsal değişme sürecindeki gücü. *Ege Eğitim Dergisi*, 3(2), 102-112.
- Doğan, A. R. (2000). *Birleştirilmiş sınıflarda eğitim öğretim*. Uzun Yayınevi.
- Doğan, T. & Sarı, V. İ. (2014). Brezilya'da eğitime erişim adaletsizliği ve Bolsa Família programı. *Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi*, 6(2), 1-11.
- Eğitim Reformu Gelişimi (2017). 2016-2017 Eğitim İzleme Raporu. http://www.egitimreformugirisimi.org/wp-content/uploads/2017/03/EIR2016-17_12.10.17.web-1.pdf
- Erçelebi, H. (2000). Sekiz yıllık zorunlu eğitimin içinin doldurulması. *Pamukkale Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 7(7), 91-97.
- Ergüneş, Y. & Altunsaray A. (1998). *Taşımali İlköğretim Uygulamasının Değerlendirilmesi*. Cumhuriyetin 75. yılında İlköğretim I. Ulusal Sempozyumu'nda sunulmuş bildiri, Tekışık Yayıncılık, s.189- 200, Ankara.
- Eroğlu, A.E. (2020). *Taşımali ortaokul uygulaması sorunlarının taşınan okuldaki öğretmen ve öğrenci görüşlerine göre incelenmesi*. (Ankara ili Haymana ilçesi Örneği). [Yüksek Lisans Tezi]. Gazi Üniversitesi.
- Eurydice (2016). *Das Bildungswesen in der Bundesrepublik Deutschland 2015/2016*, Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland, KMK, Bonn. https://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/pdf/Eurydice/Bildungswesen-dt-pdfs/dossier_de_ebook.pdf
- Eraslan, L. & Babadağ, G. (2015). *Eğitimin politik temelleri*. Mustafa M. ve Tufan A. (Ed.) içinde, *Eğitim bilimine giriş* (121-140). Pegem Akademi.

- Erdoğan, İ. (2010). *Milli eğitime dair*. Nobel Yayınları.
- Ergün, M. (1997). *Eğitim sosyolojisi*. (4. Basım). Ocak Yayınları.
- Fidan, N. & Baykul, Y. (1994). İlköğretimde Temel Öğrenme ihtiyaçlarının Karşılanması. *Hacettepe Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 10(10).
- Galliger, C. C., Tisak, J ve Tisak, M. S. (2008). When the wheels on the bus go round: Social interactions on the school bus. *Social Psychology o f Education*, 12, 43- 62.
- Gözütok, D. (2005). Program değerlendirme. Gültekin M. (Ed.) içinde, *Öğretimde planlama ve değerlendirme* (5. Basım). (s.175-190). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayını.
- Güven, İ. (2018). *Türk eğitim tarihi*. Pegem Akademi.
- Gül, G. (2004). Birey Topum Eğitim ve Öğretmen. *Hasan Ali Yücel Eğitim Fakültesi Dergisi*, 1(1),223-236.
- Gülcan, G. M. (2019). *Eğitim hukuku*. Pegem Yayınları.
- Gülcan, M. G., Türkeli, Y., Parbakan, F., Şölen, A. & Albayrak, F. (2003). *Türkiye’de ilköğretim: Dünü. bugünü yarını*. Milli Eğitim Basımevi.
- Gürel, N. & Kartal, S. (2015). Türkiye’de eğitime erişimin bazı değişkenlere göre incelenmesi. *İlköğretim Online*, 14 (2), 593-608. doi: 10.17051/io.2015.60429
- Hesapçıoğlu, M. & Dünder, S. (2011). *Türkiye’de eğitimde fırsat eşitliği ve postmodernizm*. Eğitim Kitapevi.
- İçişleri Bakanlığı. (2021). 20212022 Eğitim Öğretim Yılında Alınacak Trafik Tedbirleri. <https://www.icisleri.gov.tr/81-il-valiligine-2021-2022-egitim-ogretim-yilinda-alinacak-trafik-tedbirleri-genelgesi-gonderildi#>
- Jimerson, L. (2007). *Traveling by School Bus in Consolidated Districts in West Virginia. A Publication of the Policy Program of the Rural School and Community Trust*. <https://eric.ed.gov/?id=ED499440>
- Kabaş, N. (2006). *Taşımalı ilköğretim uygulamasında karşılaşılan sorunlar (Bolu ili örneği)*. [Yüksek Lisans Tezi]. Abant İzzet Baysal Üniversitesi.
- Kamu İhale Kanunu. (2002). 22.1.2002 Tarih ve 24648 Sayılı Resmi Gazete Yayını. Kabul tarihi: 4.1.2002.

<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=4734&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5>

Kamu İhale Sözleşmeleri Kanunu. (2002). 22.1.2002 Tarih ve 24648 Sayılı Resmi Gazete Yayını. Kabul tarihi: 5.1.2002.

<https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4735.pdf>

Kandemir, O. & Kaya, F. (2010). Gelir dağılımının yüksek öğrenimde fırsat eşitliğine etkisi: Türkiye’de özel üniversite gerçeği. *Kastamonu Eğitim Dergisi*, 18(2), 557-566.

Karadaş, H. (2020). *Öğrenci taşıma hizmetlerinde yaşanan güvenlik sorunlarına yönelik paydaş görüşlerinin incelenmesi*. [Doktora Tezi]. İnönü Üniversitesi.

Kaplan, R. (2015). Birleşmiş Milletler belgelerinde eğitim hakkı-Right to education in the United Nations documents, *TAAD*, 6(20), 329-372.

Karakütük, M. (1996). *Taşınmalı ilköğretim uygulaması ve sorunları*. [Yüksek Lisans Tezi]. Ankara Üniversitesi.

Karakütük, M. (1998). Taşınmalı ilköğretim uygulaması ve sorunları (Sincan örneği). *Eğitim ve Bilim Dergisi*, 108, 16-21.

Karasar, N. (1999). *Bilimsel araştırma yöntemi. kavramlar, ilkeler, teknikler*. (9. Baskı). Nobel.

Kavak, Y. (1997). *Dünyada ve Türkiye’de ilköğretim*. Pegem Yayınları.

Kaya, A. & Aksu B. M. (2004). *Fırsat ve Olanak Eşitliğinin Sağlanmasında Bir Adım Olarak Taşınmalı Eğitim: Bir Örnek Olay Çalışması*. XIII. Ulusal Eğitim Bilimleri Kurultayı’nda sunulmuş bildiri, İnönü Üniversitesi, Eğitim Fakültesi.

Kaya Ç. N. (2006). Taşınmalı eğitim programındaki ilköğretim öğrencilerinin durumları: silopi köyleri örneğinde bir sosyal değerlendirme. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 46(2), 105-116.

Kaya, İ. (2010). *Taşınmalı eğitim yönetimi ve sorunları (Adıyaman ili örneği)*. [Yüksek Lisans Tezi]. İnönü Üniversitesi.

Kayhan, M. (2010). *Öğretmen ve öğrencilerin taşınmalı eğitim uygulamasına ilişkin metaforlarının incelenmesi*. [Yüksek Lisans Tezi]. Cumhuriyet Üniversitesi.

- Kefeli, S. (2005). *İlköğretim uygulamalarının değerlendirilmesi normal, yatılı ve taşınmalı ilköğretim okullarının karşılaştırılması (Mudurnu ilçe örneği)*. [Yüksek Lisans Tezi]. Abant İzzet Baysal Üniversitesi
- Koç, G. (2000). *Taşınmalı eğitim nedeniyle kapatılan okulların durumları ve sorunları*. [Yüksek Lisans Tezi]. Onsekiz Mart Üniversitesi.
- Koçak, Y. & Terzi, E. (2012). Türkiye’de göç olgusu, göç edenlerin kentlere olan etkileri ve çözüm önerileri. *Kafkas Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 3(3), 163-184.
- Koçak, Ö. (2002). Neden taşınmalı eğitim? *Çukurova Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 2(2).
- Koçkan, Ç. (2004). *Normal ve taşınmalı eğitim- öğretim yapan ilköğretim ikinci kademe öğrencilerinin matematik dersine yönelik tutumlarının değerlendirilmesi (Kırşehir il örneği)*. Yüksek lisans tezi. Gazi Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü. Ankara.
- Koçrehber, G. & Kazancı, B. L. (2010). İlköğretim olanaklarındaki farklılıkların incelenmesinde yeni bir yaklaşım. *Hacettepe Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 38(38), 165-176.
- Küçük, A. (2010). *Taşınmalı ilköğretim okullarında görev yapan yönetici ve öğretmenlerin karşılaştıkları sorunlar Aksaray ili örneği*. [Yüksek Lisans Tezi]. Selçuk Üniversitesi.
- Küçüköğlu, A. (2001). *İlköğretimde taşınmalı eğitim sistemi uygulamasına ilişkin öğretmen ve yönetici görüşleri*. [Yüksek Lisans Tezi]. Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Küçüksüleymanoğlu, R. (2006). Taşınmalı eğitim (Bursa ili örneği). *İlköğretim Online*. 5(2), 16- 24.
- Kolcu, E. (2011). *Kırsal kesimin eğitim durumu ve taşınmalı eğitim: Eskişehir-Alpu kırsalı örneği*. [Yüksek Lisans Tezi]. Dumlupınar Üniversitesi.
- Lynch, K. (2000) *Research and Theory on Equality in Education*, in M.Hallinan, ed., *Handbook of Sociology of Education*, pp. 85-105.
- Memek, A. (2014). *Taşınmalı eğitim yapan okullardaki yönetici ve öğretmenlerin taşınmalı eğitim sürecinde karşılaştıkları sorunlara ilişkin görüşleri (Şanlıurfa ili örneği)*. [Yüksek Lisans Tezi]. Zirve Üniversitesi.
- Miller, B. (1991). A Review of the qualitative research on multigrade instruction. *Journal Of Research Education*, Winter, 7(2),3-12.

- Milli Eğitim Bakanlığı. (1961). *İlköğretim ve Eğitim Kanunu*. 12.1.1961 Tarih ve 10705 Sayılı Resmi Gazete Yayını. Kabul tarihi: 5.1.1961. <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=222&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=4>
- Milli Eğitim Temel Kanunu. (1973). 14.6.1973 Tarih ve 14574 Sayılı Resmi Gazete Yayını. Kabul tarihi: 14.6.1973. <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.1739.pdf>
- Milli Eğitim Bakanlığı. (1982). *Okul Pansiyonları Kanunu*. 13.7.1982 Tarih ve 1771 Sayılı Resmi Gazete Yayını. Kabul tarihi: 11.8.1982. <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2698.pdf>
- Milli Eğitim Bakanlığı (2002). *Taşınmalı eğitim ve İstanbul- Fenertepe İlköğretim Okulu" konulu Milli Eğitim Bakanlığı'nın Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığı'na Gönderdiği* 12.04. 2002 tarih ve B.08.0.APK.0.03.05.00-03/1293 Sayılı Soru Önergesi Cevabı. <https://www2.tbmm.gov.tr/d21/7/7-6198c.pdf>
- Milli Eğitim Bakanlığı. (2014). *Okul Öncesi Eğitim ve İlköğretim Kurumları Yönetmeliği*. 26.7.2014 Tarih ve 29072 Sayılı Resmi Gazete Yayını. Kabul tarihi: 14.6.1973. <http://mevzuat.meb.gov.tr/dosyalar/1703.pdf>
- Milli Eğitim Bakanlığı. (2017). *Okul Servis Araçları Yönetmeliği*. 25.10.2017 Tarih ve 302221 Sayılı Resmi Gazete <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2017/10/20171025-2.htm>
- Milli Eğitim Bakanlığı. (2018). *Okul Servis Araçlarının Çalıştırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar*. <http://mevzuat.meb.gov.tr/dosyalar/1959.pdf>.
- Milli Eğitim Bakanlığı. (2006-2021). *Resmi İstatistikler*. Strateji Geliştirme Başkanlığı. <https://sgb.meb.gov.tr/www/resmi-istatistikler/icerik/64>
- Milli Eğitim Bakanlığı. (2021). *Taşınmalı Eğitim Uygulaması İhale Rehberi 2021*. https://dhgm.meb.gov.tr/meb_iys_dosyalar/2021_06/28132759_TAYIMALI_EYYTYM_UYGULAMASI_YHALE_REHBERY.pdf
- McPake, J., Bhatti, G. (1999). *Education and poverty in Western Europe, Prospects*, 29 (4), 551-559.
- Nicolai, S., Wales, J., & Aiazzi, E. (2017). Education, Migration and the 2030 Agenda for Sustainable Development. *Overseas Development Institute*.
- Okutan, M. (2003). Okul müdürlerinin idari davranışları. *Milli Eğitim Dergisi*, 157.

- Orhan, G. (2019). *Taşımali ve merkezi eğitim veren ortaokullardaki öğrencilerin müzik dersine yönelik metafor örneklerinin karşılaştırılması: (Şanlıurfa ili örneği)*. [Yüksek Lisans Tezi]. İnönü Üniversitesi.
- Ozan, Ö. (2008). *Kırsal eğitim ortamlarının bilgi ve iletişim teknolojileri yoluyla iyileştirilmesi: taşımali ilköğretim uygulaması örneği*. [Yüksek Lisans Tezi]. Anadolu Üniversitesi.
- Özçelik A.D. (1981). *Eğitim programları ve öğretim, genel öğretim yöntemi*. ÖSYM Eğitim Yayınları.
- Özgün, A. (2007). *İstanbul'da taşımali eğitimin okul-veli-öğrenci açısından olumlu ve olumsuz etkileri*. [Yüksek Lisans Tezi]. Yeditepe Üniversitesi.
- Özdemir, M. (2008). *Türkiye'de içgöç olgusu, nedenleri ve çorlu örneği*. [Yüksek Lisans Tezi], Trakya Üniversitesi.
- Özkan, R. (Ed.). (2016). *Eğitim bilimine giriş*. Pagem Akademi.
- Özsoy, Y. (1987). *Türk eğitim sistemi ve yönetimi*. Anadolu Üniversitesi Açık öğretim Fakültesi Yayınları No:91.
- Özsoy, S. (2004). Eğitim Hakkı: Dilini Bulamamış Bir Söylem. *Eğitim Bilim Toplum*, 2(6), 58-83.
- Özyılmaz, Ö.(2021). *Türk mili eğitim sisteminin sorunları ve çözüm arayışları*. (9.Basım). Pegem Akademi.
- Özkan, N. (1997). *Taşımali ilköğretim uygulamasında sayısal gelişmeler, güçlükler ve çözüm önerileri*. [Yüksek Lisans Tezi]. Hacettepe Üniversitesi.
- Paksoy, E. (2017). *Türk eğitim sisteminin temel sorunları*. Yeni Türkiye Yayınları.
- Polat, S. (2007). *Eğitim politikalarının sosyal adalet açısından sonuçları konusunda yönetici ve öğretmen görüşleri*. [Yüksek Lisans Tezi]. Ankara Üniversitesi.
- Raskaukas, J. (2005). Bullying on the school bus: A video analysis. *Journal o f School Violence*, 4(3), 93-107.
- Recepoğlu, E. (2006). *Taşımali ilköğretim uygulamasında taşıma merkezi olan ilköğretim okullarının sorunları (Çankırı, Karabük ve Kastamonu ili örneği)*. [Yüksek Lisans Tezi]. Gazi Üniversitesi.
- Recepoğlu, E. (2009). Taşımali ilköğretim uygulaması ve karşılaşılan sorunlar (Kastamonu ili örneği). *Kastamonu Eğitim Dergisi*, 17 (2), 427-444.

Sağlam, M. (1997). *Milli eğitimde hedefler*. Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları.

Schmidt, R. (2000).“Der Schulbezirk und seine Ausnahmen”, Schulverwaltung, Zeitschrift für Schulleitung, Schulaufsicht und Schulkultur, 9/2000, Carl Link Verlag, Kronach, München, Bonn, Potsdam. https://akomm.ekut.kit.edu/downloads/Runne_Rambow_KiTa_2000.pdf

Suğur, N. (2008). Eğitim ve toplumsal hareketlilik. Boyacı, A. (Ed) içinde, *Eğitim sosyolojisi ve felsefesi* (s. 12-21). Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayınları No: 973..

Şahin, Ç. (Ed.) (2012). *Birleştirilmiş sınıflarda öğretim*. Pegem Akademi.

Şan, A. (2012). *İlköğretimde taşınmalı eğitim öğrencilerinin sorunları*. [Yüksek Lisans Tezi]. Dokuz Eylül Üniversitesi.

Şişman, M. (2005). *Eğitim ve okul yöneticiliği el kitabı*. Pegem Yayıncılık.

Tan, M. (2019). Eğitsel fırsat eşitliği: Sosyolojik bir kavram olarak gelişim. *Ankara University Journal of Faculty of Educational Sciences (JFES)*, 20(1), 245-259. doi: 10.1501

Taşbaşı, N. A. (2011). *Taşınmalı eğitim ve toplumsal sorunlar*. [Yüksek Lisans Tezi]. Atatürk Üniversitesi.

Taşdemir, M. (2010). *Taşınmalı eğitime ilişkin veli görüşleri: sorunlar ve öneriler (Şile ilçesi örneği)*. [Yüksek Lisans Tezi]. Yeditepe Üniversitesi.

Taşdemirci, M. (2017). *Taşınmalı ilkokullarda karşılaşılan güçlükler: (Ağrı ili örneği)*. [Yüksek Lisans Tezi]. İbrahim Çeçen Üniversitesi.

Taşkıran, B. (2010). *Taşınmalı eğitim merkezlerinde öğrenci başarısının çeşitli değişkenler açısından karşılaştırılması*. [Yüksek Lisans Tezi]. Akdeniz Üniversitesi.

Tavşancıl, E. (2010). *Tutumların ölçülmesi ve SPSS ile veri analizi* (4. Basım). Nobel Yayın Dağıtım.

Tekışık, H. H. (1968). *Birleştirilmiş sınıflı köy ilkokullarında öğretim*. Rehber Yayınları.

Tepe, N. (2010). *Taşınmalı ilköğretim okullarında okuyan öğrencilerin beslenme sorunları üzerine öğretmen görüşleri*. [Yüksek Lisans Tezi]. Yeditepe Üniversitesi.

- Tezbaşaran, A. (1997). *Likert tipi ölçek geliştirme kılavuzu*. Türk Psikologlar Derneği Yayınları.
- Tezcan, M. (1993). *Eğitim sosyolojisinde çağdaş kuramlar ve Türkiye*. Ankara: Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi Yayınları No.170.
- Timur, A. H. (2017) *Taşınmalı eğitim sistemi uygulamasının öğretmen görüşlerine göre incelenmesi*. [Yüksek Lisans Tezi]. Gaziantep Üniversitesi.
- Tombul, E. (2007). Türkiye’de eğitime katılım üzerine gelirin etkisi. *Pamukkale Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 2(22), 122-131.
- Topcu, S. (2004). *Taşınmalı ilköğretim okulları*. [Tezsiz Yüksek Lisans Ödevi]. Ankara Üniversitesi.
- Toy, H. (2012). *İlköğretimin öğrencilere kazandırmayı amaçladığı ekonomiyle ilgili eğitsel nitelikler konusunda öğrenci görüşleri (Ankara ili örneği)*. [Yüksek Lisans Tezi]. Ankara Üniversitesi.
- Tunçkaya, S. (1996). Taşınmalı eğitim sistemi üzerine. *Çağdaş Eğitim*, 223, 21-22.
- Turan, S. (2011). *Taşınmalı ilköğretim uygulamasında karşılaşılan güçlükler (Zonguldak ili örneği)*. [Yüksek Lisans Tezi]. Hacettepe Üniversitesi.
- Turan, M. (2018). Türkiye’nin yeni yönetim düzeni: Cumhurbaşkanlığı hükümet sistemi. *Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, 7(3), 42-91.
- Turan, R. (2020). Cumhurbaşkanlığı hükümet sisteminde eğitim ve öğretim hizmetlerinin yönetimi ve Milli Eğitim Bakanlığı. *Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(2), 90-100.
- Türk Dil Kurumu. (1988). *Türkçe Sözlük* (s.462). Ankara: TDK.
- Türkiye Cumhuriyeti Anayasası. (1982). 9.11.1982 Tarih ve 17863 Sayılı Resmi Gazete Yayını. Kabul tarihi: 9.11.1982.
<https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2709.pdf>
- Uçan, F. (1991). *Birleştirilmiş sınıflı köy okullarında eğitim öğretim*. Pratik Eğitim Yayınları.
- UNİCEF. (2012). *Türkiye’de Çocuk ve Genç Nüfusun Analizi 2012*.
<https://www.unicef.org/turkey/raporlar/t%C3%BCrkiyede-%C3%A7ocuk-ve-gen%C3%A7-n%C3%BCfusun-durumunun-analizi-2012>

URL-1: 24.11.2021 tarihinde https://stringfixer.com/tr/Student_transport adresinden erişilmiştir.

URL-2: 24.11.2021 tarihinde <https://www.abdpost.com/amerika-da-okul-servislerinin-ustunlugu/17447/> adresinden erişilmiştir.

URL-3: 24.11.2021 tarihinde <https://www.schoolbusfleet.com/> adresinden erişilmiştir.

URL-4: 24.11.2021 tarihinde <https://www.hikvision.com/tr/solutions/solutions-by-industry/education/school-bus/> adresinden erişilmiştir.

URL-5: 24.11.2021 tarihinde <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1998/19980628> adresinden erişilmiştir.

Ülker, Y. (2009). *Taşımalı ilköğretim uygulamasının genel durumu ve değerlendirilmesi (Muğla ili örneği)*. [Yüksek Lisans Tezi]. Muğla Üniversitesi.

Varış, F. (1998). *Eğitim bilimine giriş*. Alkım Yayınları.

Yalçın, K. Y. (2006). *Yerleşik ve taşımalı eğitim yapan ilköğretim okullarındaki öğrencilerin toplumsallaşmasında beden eğitimi ve sporun önemi (Kütahya ili örneği)*. [Yüksek Lisans Tezi]. Dumlupınar Üniversitesi.

Yangın, E. (1991). Taşımalı ilköğretim uygulaması. *Milli Eğitim Dergisi*, Sayı: 107.

Yeşilyurt, M., Orak, S., Tozlu, N., Uçak, A. & Sezer, D. (2007). İlköğretimde taşımalı eğitim araştırması Van il merkezi örneği. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 6(19), 197-213.

Yolcu, O. (2014). *Cumhuriyetten (1923) günümüze (2013) ilköğretim birinci kademe hayat bilgisi ve fen ve teknoloji öğretim programlarının “çevre eğitimi” açısından incelenmesi*. [Yüksek Lisans Tezi]. Adnan Menderes Üniversitesi.

Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2000). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri*. Seçkin Yayınevi.

Yıldırım, D. Ç. (2014). Ekonomik entegrasyon- eğitime erişim ilişkisi üzerine ekonometrik bir inceleme. *Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi*, 9(1), 101-113.

Yıldız, Y. (2021). *Taşımalı Eğitimde taşıma kaynaklı sorunların okul yöneticileri bağlamında incelenmesi*. [Yüksek Lisans Tezi]. Siirt Üniversitesi

- Yılmaz, A. (2019). *Taşımalı eğitimle öğrenim gören öğrencilerin ebeveynlerinin beslenme hakkındaki görüşlerinin incelenmesi*. [Yüksek Lisans Tezi]. Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi.
- Yurdabakan, İ & Tektaş, M. (2013). Taşımalı ilköğretim öğrencilerinin taşımalı eğitime ilişkin görüşleri. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 15(3), 511-527.
- Yüce, S. (2008). *Taşımalı eğitim-öğretim yapan ilköğretim okullarındaki ikinci kademe öğrencilerinin sosyal bilgiler derslerine yönelik tutumlarının değerlendirilmesi: Sincan örneği*. [Yüksek Lisans Tezi]. Gazi Üniversitesi.
- Yücel, C. (2007). *Eğitimle ilgili temel kavramlar*. Anı Yayınları.
- Zars, B. (1998). *Long Rides, Tough Hides : Enduring Long School Bus Rides*. Rural Challenge Policy Program Randolph, VT.
<https://files.eric.ed.gov/fulltext/ED432419.pdf>
- Wiseman, A. W. (2010). The impact of international achievement studies on national education policymaking. *Washington: Emerald Group*.



EKLER

EK A Anket Uygulama İzni



T.C.
KASTAMONU VALİLİĞİ
İl Millî Eğitim Müdürlüğü

Sayı : E-75048956-44-38708949
Konu : Araştırma İzni (Cemil KILIÇ)

10/12/2021

VALİLİK MAKAMINA

İlgi: a) Millî Eğitim Bakanlığı Yenilik ve Eğitim Teknolojileri Genel Müdürlüğünün 21/01/2020 tarihli ve 1563890 (Genelge No:2020/2) sayılı emirleri.

b) Kastamonu Üniversitesinin 03/12/2021 tarih ve 2100085020 sayılı yazısı.

Kastamonu Üniversitesinin ilgi (b) tarih ve sayılı yazısına istinaden Kastamonu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Eğitim Bilimleri Anabilim Dalı tezli yüksek lisans programı öğrencisi Cemil KILIÇ'ın hazırlamış olduğu " Taşıma Yoluyla Eğitime Erişimde Taşıma Merkezi Olan Temel Eğitim Okullarında Görevli Öğretmen ve İdarecilerin Yaşadıkları Sorunlar (Kastamonu İli Örneği) " konulu araştırma çalışmasını ilimiz genelindeki okul ve kurumlarda görevli yönetici ve öğretmenlere uygulaması ile ilgili İnceleme ve Değerlendirme Komisyon Kararı ilişikte sunulmuştur.

Kastamonu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Eğitim Bilimleri Anabilim Dalı tezli yüksek lisans programı öğrencisi Cemil KILIÇ'ın hazırlamış olduğu " Taşıma Yoluyla Eğitime Erişimde Taşıma Merkezi Olan Temel Eğitim Okullarında Görevli Öğretmen ve İdarecilerin Yaşadıkları Sorunlar (Kastamonu İli Örneği) " konulu araştırma çalışmasını ilimiz genelindeki okul ve kurumlarda görevli yönetici ve öğretmenlere 2021-2022 eğitim öğretim yılında gönüllülük esasına göre kurumun eğitim-öğretim faaliyetlerini aksatmadan uygulaması ve sonuçlarının değerlendirilmesi Müdürlüğümüzce uygun görülmektedir.

Makamınızca da uygun görüldüğü takdirde olurlarınıza arz ederim.

Cengiz BAHCACIOĞLU
İl Millî Eğitim Müdürü

OLUR
Ünal KILIÇARSLAN
Vali a.
Vali Yardımcısı

Adres : Aktiekk Mah. Yalçın Cad. No:12/1
37100 Merkez / KASTAMONU
Telefon No : 0 (366) 290 37 11
E-Posta: kastamonumem@meh.gov.tr
Kep Adresi : meb@hs01.kep.tr

Bu belge güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

Belge Doğrulama Adresi : <https://www.turkiye.gov.tr/meb-ebys>
Bilgi için: Enis YILMAZ
Unvan : Veri Hazırlama ve Kontrol İşletmeni
İnternet Adresi: kastamonu.meb.gov.tr Faks: 3662903709

Bu evrak güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır. <https://evraksorgu.meb.gov.tr> adresinden 5d53-76e4-320e-97b9-33e5 kodu ile teyit edilebilir.

EK B Anket Formu

TAŞIMA YOLUYLA EĞİTİME ERİŞİM UYGULAMASININ GENEL DURUMU VE DEĞERLENDİRİLMESİ ÖLÇEĞİ

DİKKAT: Bu ölçek ile derlenecek bilgiler tamamen gizli olup yalnız Yüksek Lisans Tezi için kullanılacaktır.

Lütfen aşağıdaki soruları okuyarak size en uygun cevap kutucuğuna “X” işareti koyunuz.

1. Cinsiyetiniz

() ()
Bay Bayan

2. Yaşınız

() () () ()
20-29 30-39 40-49 50+

3. Okuldaki Göreviniz

() ()
Yönetici (Müdür-Müdür Baş Yrd.-Müdür Yrd.) Öğretmen

4. Okulun Bulunduğu Yerleşim Yeri

() () ()
Köy İlçe Merkezi İl Merkezi

5. Okulda Öğrenim Gören Taşımah Öğrenci Sayısı

() () ()
100'den daha az 100-200 arası 200'den daha fazla

6. Meslekteki Kıdeminiz

() () () () ()
1-5 yıl 6-10 11-15 yıl 16-20 yıl 21 ve daha fazla yıl

7. Taşıma Merkezi Okullarda Toplam Çalışma Süreniz

() () ()
5 yıl ve daha az 6-9 yıl 10 yıl ve daha fazla

	Aşağıdaki maddelere ilişkin yanıtlarımızı, sağda verilen seçeneklerden uygun gördüğünüze, (X) işareti koymak suretiyle belirtiniz, lütfen.	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Orta Düzeyde Katılmıyorum	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum
	Fiziki Durum					
1.	Taşıma merkezi okulun fiziki durumu taşımaya uygundur.					
2.	Taşıma merkezi okulun yeterli oyun alanı vardır.					
3.	Okul bahçesinin güvenliği yeterlidir.					
4.	Okulun bulunduğu yerin ulaşımı kolaydır.					
5.	Okullarda bilgi teknolojisi sınıfı yeterlidir.					
6.	Okulların laboratuvarları yeterlidir.					
7.	Taşıma merkezi okulun kütüphanesi öğrencilerin ihtiyaçlarını karşılamaktadır.					
8.	Taşıma merkezi okulun internet bağlantısı yeterlidir.					
	Taşıma					
9.	Taşıma merkezi okullarda okul - aile birliği işlevini yerine tam getirmektedir.					
10.	Taşıma eğitim sistemi uygulaması başlarken okul yöneticilerinin görüşü alınmıştır.					
11.	Taşıma eğitim sistemi uygulaması başlarken velilerin görüşü alınmıştır.					
12.	Yerel yönetimlerin taşımali eğitimle ilgili yeterli bilgisi vardır.					
13.	Servis araçları ilgili yönetmeliğe uygundur.					
14.	Servis şoförleri kurallara uygun hareket eder.					
15.	Servis şoförleri düzenli aralıklarla eğitime alınırlar.					
16.	Servis araçlarının park yerleri yeterlidir.					
17.	Öğrenciler serviste ayakta gelip-gitmektedirler.					
18.	Servis araçları belirlenen güzergâhları takip eder.					
19.	Yollar taşımali eğitim sistemi uygulamasına uygun planlanmıştır.					
	Yemek					
20.	Yemekler ihalelerde belirtilen niteliklere uygun olarak çıkmaktadır.					
21.	Taşıma merkezi okulda yemek için özel bir bölüm ayrılmıştır.					
22.	Yemekhaneler okul çağındaki öğrencilerin kullanabilecekleri şekilde düzenlenmiştir.					

23.	Yemekhanelerin temizlik ve düzeni belirlenen ölçülere uygundur.						
24.	Yemeklerden rahatsızlanan öğrenciler olmaktadır.						
25.	Gıda mühendisleri tarafından öğretmen ve yöneticilere yemekle ilgili seminer verilmektedir.						
26.	Taşıma merkezi okullarda yemeklerin bir örneği günlük saklanmaktadır.						
27.	Yemek dağıtımı ile ilgili her gün düzenli olarak ilgilenen görevli personel vardır.						
	Eğitim – Öğretim						
28.	Öğrencilerde okula uyum problemi vardır.						
29.	Öğrencilerin okula devamında taşınmalı sistemden kaynaklanan sorunlar vardır.						
30.	Taşıma ile gelen öğrenciler, okulun genel başarısını düşürmektedir.						
31.	Taşınmalı öğrenciler bursluluk imkânından faydalanmakta güçlük çekmektedir.						
32.	Taşınmalı öğrencilerin velileri toplantılara düzenli katılmada sorunlar yaşamaktadır.						
33.	Velilerin, öğretmen ve yöneticilerle taşınmalı gelen öğrencilerin sorunlarını paylaşma imkânı kısıtlıdır.						
34.	Taşınan ve taşımayan öğrenciler arasında uyum problemi vardır.						
35.	Taşınmalı öğrencilerin velilerinin çocuklarının ders ve davranışlarıyla yakından ilgilenme imkânı kısıtlıdır.						
36.	Velilerin taşınmalı eğitim sistemi uygulaması ilgili şikâyetleri vardır.						

EK C Etik Kurul Onayı



T.C.
KASTAMONU ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜ
Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırma ve Yayın Etiği
Kurulu

TOPLANTI SAYISI
4

KARAR SAYISI
54

TOPLANTI TARİHİ
12.04.2022

DAĞITIM YERLERİNE

Üniversitemiz Eğitim Fakültesi'nde Öğretim Üyesi olarak görev yapan Prof. Dr. Ergün RECEPOĞLU'nun yardımcı araştırmacı, Cemil KILIÇ'ın sorumlu araştırmacı olarak yapmayı planladıkları **"Taşıma Yoluyla Eğitime Erişimde Taşıma Merkezi Olan Temel Eğitim Okullarında Görevli Öğretmen ve İdarecilerin Yaşadıkları Sorunlar (Kastamonu İli Örneği)"** isimli çalışması, Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırma ve Yayın Etiği Kurulunca onaylanması uygun bulunmuştur.

Bu bilgiler ışığında; Aydınlatılmış Onam Formunun gönüllülere imzalatılarak gerekli bilgilendirmelerin yapılması ve etik davranış ilkelerine uyulması şartıyla söz konusu araştırmanın yapılması Etik Kurulumuzca uygun görülmüş ve onaylanmasına toplantıya katılan üyelerin oybirliği ile karar verilmiştir.

Prof. Dr. Yavuz UNAT
Kurul Başkanı V.

Prof. Dr. Kutay OKTAY
Kurul Üyesi

Prof. Dr. Tolga ULUSOY
Kurul Üyesi

Prof. Dr. Eyüp AKMAN
Kurul Üyesi

Prof. Dr. Erol TURAN
Kurul Üyesi

Prof. Dr. Burhan BALTACI
Kurul Üyesi

DAĞITIM LİSTESİ

Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu
Sayın Prof. Dr. Ergün RECEPOĞLU

Belge Doğrulama Kodu: EAEHF4D

Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

Belge Takip Adresi: www.kastamonu.edu.tr/belgedogrulama

Adres: Kastamonu Üniversitesi Rektörlüğü, Kuzeykent Yerleşkesi, Merkez/Kastamonu

Telefon No: (0 366) 2801102

e-Posta:

Kep Adresi: kastamonuuniversitesi@kep.tr

Faks No: (0 366) 2801038

İnternet Adresi: www.kastamonu.edu.tr

Bilgi için :

Serdar Durur

Raportör

Telefon No:

(0 366) 2801348 - 1348