

TAŞIMALI İLKÖĞRETİM UYGULAMASINDA ÖĞRENCİLERİN TAŞINMALARI SÜRECİNDE KARŞILAŞILAN SORUNLARA İLİŞKİN ÖĞRENCİ GÖRÜŞLERİ

Necmi GÖKYER*

Celal GÜLŞEN**

Özet

Bu çalışmanın amacı, taşımali ilköğretim uygulamasında öğrencilerin taşınmaları sürecinde karşılaşılan sorunlara ilişkin öğrenci görüşlerini belirlemektir. Betimsel tarama modeli kullanılarak yapılan çalışmanın evrenini 2009-2010 eğitim-öğretim yılında, Şanlı Urfa'nın Suroç ilçesinde taşıma merkezi olan 15 okulda, 6. 7. ve 8. sınıfta okuyan 1270 öğrenci oluşturmaktadır. Araştırmanın örneklemini ise bu okullardan tesadüfî örnekleme yöntemiyle belirlenen dört okuldaki 400 öğrenci oluşturmaktadır. Araştırma için MEB Taşımali İlköğretim Yönetmeliği'nden ve uzman görüşlerinden yararlanılarak bir anket hazırlanmış ve uygulanmıştır. Öğrencilerden elde edilen veriler, aritmetik ortalama, standart sapma, t testi, tek yönlü Varyans Analizi, Kruskal Wallis H testi ve Mann Whitney U testi uygulanmıştır. Araçlara nadiren de olsa yolcu alındığı, bunun sonucu olarak bazı öğrencilerin ayakta yolculuk yaptıkları ve yine nadiren de olsa şoförlerin öğrencilere kızdıkları sonuçlarına ulaşılmıştır.

Anahtar Sözcükler: Taşımali ilköğretim, taşıma merkezi, okul, eğitim, öğrenci servisi

Giriş

Geçmişten günümüze "eğitim" kavramı değişik şekillerde tanımlanmıştır. Yapılan tanımların çoğunda kültürel değerlerin yeni kuşaklara aktarılmasına vurgu yapılmaktadır. Bu vurguyu yapanlardan W.O.Lester Smith'e göre eğitim (1957), "her neslin kendisinden sonra gelecek olanlara, o güne kadar ulaşılmış gelişme merhalesini korumak ve mümkünse yükseltmek niteliğini kazandırmak amacıyla verdiği kültürdür". Eğitimin amacı, bir toplumun gelecekteki nesillerinin, kendilerinden daha müreffeh ve daha mutlu bir şekilde hayatlarını idame ettirebilmeleri için nasıl ve ne gibi şartlar altında hareket edeceklerini onlara öğretmektir (Koçer, 1980:V). Eğitim, toplumsal ve bireysel yararların hazırlanmasında tüm sistemlerin merkezine yönelik bir girişimdir. Geleceğe meydan okumanın en etkili araçlarından (Açıklalın, 1998). Eğitimin genel amacı, nitelikli insan üretmektir (Uluğ, 1998:153).

* Yrd. Doç. Dr. Fırat Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Eğitim Bilimleri Bölüm / ELAZIĞ
Yrd. Doç. Dr.Fen Edebiyat Fakültesi Eğitim Bilimleri Bölüm Başkanı / NEVŞEHİR

İlköğretimin toplumsal ve ekonomik yararlarının yanında, demokratik bir toplumun oluşturulması, kültürel sürekliliğin sağlanması ve halkın yaşam kalitesinin yükseltilmesi için yaşam boyu sürecek bir öğrenmenin ve insan gelişiminin temelini atılması gibi yararları da vardır (Kavak,1997).

Toplumun bütün üyelerinin eğitim sürecine dahil edilmesi konusunda yapılan çalışmalardan birisi de taşınmalı eğitimidir. Sekiz yıllık ilköğretimin yaygınlaştırılması, küçük ve dağınık yerleşim birimlerindeki az sayıdaki çocuğun ilköğretime kavuşturulması, birleştirilmiş sınıflarda okuyan çocukların bağımsız sınıflarda daha nitelikli öğrenim görmesini sağlamak amacıyla, ülkemizde taşınmalı eğitim uygulamalarına 1989-1990 öğretim yılında deneme amaçlı başlanmıştır, bu projeden olumlu sonuçlar alındığı için projenin kapsamı giderek genişlemiştir (DPT, 1995:21).

MEB İlköğretim Genel Müdürlüğü'nce 1989-1990 öğretim yılının ikinci yarısından itibaren Kırıkkale ilinde 3 merkezde, Kocaeli ilinde 2 merkezde olmak üzere, deneme mahiyetinde pilot uygulama olarak "Taşınmalı İlköğretim Uygulaması" başlatılmıştır. Bu öğretim yılında, 2 ilin 12 okul ve yerleşim biriminden 305 öğrenci beş merkez okula taşınmıştır (İlköğretim Genel Müdürlüğü, 2007/53 nolu Genelge). MEB, arzuladığı verimi elde etmesi üzerine 1990-1991 öğretim yılından itibaren ülke genelinde "Taşınmalı İlköğretim Uygulaması"na geçmiştir (Taşınmalı İlköğretim Yönergesi (2004).

1997-1998 öğretim yılından itibaren sekiz yıllık kesintisiz zorunlu ilköğretime geçilmesini sağlayan "İlköğretim ve Eğitim Kanunu, Milli Eğitim Temel Kanunu, Çıraklık ve Meslek Eğitimi Kanunu, Milli Eğitim Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile 24.03.1988 Tarihli ve 3418 Sayılı Kanunda Değişiklik Yapılması ve Bazı Kağıt ve İşlemlerden Eğitime Katkı Payı Alınması Hakkındaki 4306 Sayılı Kanun" 18.08.1997 tarih ve 23084 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girdi. Sekiz yıl kesintisiz ve zorunlu ilköğretim uygulamasına geçilmesiyle birlikte, küçük yerleşim birimlerindeki öğrencilerin, bu uygulamadan nasıl yararlandırılacağı gündeme geldi. Bu gibi yerleşim birimlerine eğitim öğretim hizmetlerinin (okul, öğretmen, araç-gereç vb.) yeterli seviyede götürülmesi, eğitim ekonomisi açısından pahalı olmakta, maliyeti azaltma çabaları da hizmetin niteliğini düşürmektedir. Her şeyden önce, bu küçük yerleşim birimlerinden her birine, bir ilköğretim okulunun götürülüp götürülemeyeceği de ortadadır. Netice itibariyle, küçük yerleşim birimlerinde nitelikli bir ilköğretimin verilebilmesi için "taşınmalı ilköğretimin" gerekliliği de açıkça ortadadır (Arı, 2003).

İlköğretim Genel Müdürlüğü "Taşınmalı İlköğretim Uygulaması"nın gerekçelerini, "eğitim ve öğretimde fırsat eşitliğinin sağlanması ve kalitenin yükseltilmesi, iç göçler, yerleşim birimlerinin dağınık olması ve taşınmalı ilköğretimin sekiz yıllık zorunlu eğitimin uygulanabilirliği açısından önemi" olmak üzere dört ana madde halinde sıralamıştır. Taşınmalı eğitimin uygulanmasının temelini oluşturan ve gerekçesinin belirtildiği MEB, Taşınmalı İlköğretim Yönetmeliği'nin amacı, ilköğretim okulu bulunmayan, çeşitli nedenlerle eğitim-öğretime kapalı, birleştirilmiş sınıf uygulaması yapan ilköğretim okullarındaki öğrencilerin, taşıma merkezi ilköğretim okullarına günü birlik taşınarak kaliteli bir eğitim-öğretim görmelerini sağlamaktır (MEB, 2000: R.G. 24021; Değişik 2009: R.G. 2626).

Taşımali ilköğretim uygulaması, tüm bu olumlu yanlarının yanında birçok sorunu da beraberinde getirmiştir. Bu sorunlar sistemin düzenli ve sağlıklı işleyişine engel olmaktadır. Bu sorunların tespiti, tahlil edilmesi ve sorunlara yapıcı ve etkili çözüm önerileri getirilmesi sistemin sağlıklı ve daha faydalı işleyebilmesi açısından çok önemlidir. Şu anda taşımali ilköğretim uygulamasının etkide bulunduğu alan, öğrenci sayısı ve maliyeti düşünüldüğünde uygulamada karşılaşılan sorunların çözümünün ne kadar önemli olduğu daha iyi anlaşılacaktır (Recepoğlu, 2009).

Eğitimle ilgili verilecek kararlar ve alınacak önlemler, bu kararların ve önlemlerin uygulanacağı yer ve koşulların önceden incelenmesini ve çözümlenmesini gerektirir. Bu yüzden ihtiyaçların neler olduğunu doğru bir şekilde tespit ve analiz edebilmek, uygulamadaki aksaklıkları ve sorunları ortaya çıkarmak ve bunları gidermek için önlemler almak çok büyük önem taşımaktadır. Eğitimin kalitesinin artırılmasında ve yaygınlaştırılmasında, tüm yurttaşların eğitim gereksinimlerinin karşılanmasında yeni okul açmak, yatılılık ve pansiyon hizmetleri sunmak, taşımali eğitim uygulamak gibi çözümleri uygularken; bunlardan hangisinin hedeflere daha iyi ulaşacağıının değerlendirilmesi zorunludur (Recepoğlu, 2009). Bu nedenle taşımali ilköğretimin uygulamasındaki öğrencilerin, taşınmaları sürecinde karşılanmış oldukları varsa sorunların, onların görüşleri doğrultusunda belirlenmesine ihtiyaç duyulmuştur.

Problem Cümlesi

Bu çalışmanın amacı, taşımali ilköğretim uygulamasındaki öğrencilerin, taşınmaları sürecinde karşılanmış oldukları sorunlara ilişkin öğrenci görüşlerini belirlemek ve sorun varsa çözüm önerileri sunmaktır. Araştırma probleminde yer alan soruyu yanıtlamak için aşağıdaki alt problemler oluşturulmuştur.

Alt Problemler

1. Taşımali ilköğretim uygulamasındaki öğrencilerin taşınmaları sürecinde karşılanmış oldukları sorunlara ilişkin öğrenci görüşleri nelerdir?
2. Taşımali ilköğretim uygulamasındaki öğrencilerin taşınmaları sürecinde karşılanmış oldukları sorunlara ilişkin öğrenci görüşleri; sınıf, cinsiyet ve taşımali ilköğretimden yararlanma sebebi değişkenlerine göre, farklılık göstermekte midir?

Yöntem

Araştırma Modeli

Milli Eğitim Bakanlığı taşımali ilköğretim uygulamasındaki öğrencilerin taşınmaları sürecinde karşılanmış oldukları sorunlara ilişkin öğrenci görüşlerini belirlemeyi amaçlayan bu araştırma, tarama modelindedir. Tarama modelleri, geçmişte ya da halen var olan bir durumu var olduğu şekliyle betimlemeyi amaçlar (Karasar, 1991:77).

Evren ve Örneklem

Araştırmanın evrenini, 2009-2010 eğitim-öğretim yılında Şanlıurfa'nın Suruç ilçesinde 15 taşıma merkezi okulda bulunan ve 6. 7. ve 8. sınıflarda okuyan 1270 taşımali öğrenci oluşturmaktadır. Araştırmanın örneklemine ise, bu okulların 6,7 ve 8. sınıflarında okuyan ve tesadüfî örnekleme yöntemiyle belirlenen dört okuldaki 470 öğrenci oluşturmaktadır. Örneklem büyüklüğünün belirlenmesinde Anderson'ın

(1990), örneklem büyüklüğü belirleme formülü kullanılmış (Akt: Balcı, 2009:92) ve .05 tolerans düzeyine göre, 356 kişi olması gerektiği belirlenmiştir. Anketlerin bir kısmı zaman ve okulların ikili öğretim yapmaları gibi nedenlerden dolayı öğrencilere ulaştırılamamıştır. Araştırmanın örneklemi 400/470 (%85) öğrenci oluşturmuştur.

Veri Toplama Aracı

Araştırmanın verileri, Milli Eğitim Bakanlığı MEB Taşımalı İlköğretim Yönetmeliği'nden (Milli Eğitim Bakanlığı, Resmi Gazete (2000) yararlanılarak hazırlanan ve uzman görüşlerine başvuru ve son hali verilen anket ile toplanmıştır. Anket; "Hiçbir Zaman" (1), "Nadiren" (2), "Ara Sıra" (3), "Sık Sık" (4), "Her Zaman" (5) şeklinde cevaplanan 29 likert tipi maddeden oluşmaktadır. Ölçeğin aralıkları 4/5=.80'dir. Araştırmada hata payı .05 olarak alınmıştır. Cevaplayıcıların ölçekten aldıkları toplam puan, öğrencilerin taşımalı ilköğretim uygulamasında, taşınma sürecine yönelik sorunlara ilişkin görüşlerinin düzeyini belirtmektedir. Öğrenci görüşlerini içeren 29 maddelik anket, 98 öğretmene uygulanmış ve uygulama sonucunda ölçek geliştirme çalışmaları yapılmıştır. Verilerin faktör analizine uygunluğu Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) ve Bartlett testi ile sınanmıştır. Verilerin KMO değeri .85, Bartlett değeri 1139,8944 df:66, $p=.000$ 'dır. Veriler üzerinde faktör analizi yapılabilmesi için minimum KMO değeri 0.60 olarak önerilmektedir (Pullant, 2001). Bu sonuçlara göre verilerin faktör analizi için uygun olduğu belirlenmiştir. Ölçeğin yapı geçerliğini sağlamak için açımlayıcı faktör analizi yapılmıştır. Birinci faktör analizi sonrasında ölçekte yük değeri .30'un altında olan toplam 13 madde ölçekten çıkarılmıştır. İkinci, üçüncü ve dördüncü faktör analizi sonrasında yük değerleri .30'un altında olan toplam üç madde daha ölçekten çıkarılmıştır. Beşinci faktör analizi sonucunda ise yük değeri .35'in altında olan bir madde daha ölçekten çıkarılmış ve ölçek toplam 12 maddeden oluşmuştur. Ölçekte geriye kalan maddelerin faktör yük değerleri 0.37 ile 0.66 arasında değişmektedir. Beşinci faktörün açıkladığı toplam varyans %46,339'dur. Faktör analizi, aynı yapıyı ya da niteliği ölçen değişkenleri bir araya toplayarak ölçmeyi az sayıda faktör ile açıklamayı amaçlayan bir istatistiksel tekniktir (Büyükoztürk, 2009:123). Ölçeğin Cronbach Alfa güvenilirlik değeri ise .68'dir. Yapılan faktör analizi sonucuna göre anket iki boyuttan oluşmaktadır. "Şoförlerin tutumu ve görevleri" boyutunda toplam 7 madde vardır. Cronbach Alfa güvenilirlik katsayısı ise ,60'tır. "Kurallara uyma" boyutunda toplam 5 madde vardır. Cronbach Alfa güvenilirlik katsayısı ise .70'tir.

Verilerin Analizi

Geliştirilen ölçek iki bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde çalışmaya katılan öğrencilere ait kişisel bilgileri belirlemek için üç madde, ikinci bölümde ise öğrenci görüşlerini içeren 12 madde yer almaktadır. Veriler, özel bir paket programı kulla-

nılarak analiz edilmiştir. Araştırma sorularının analizinde, öğrenci görüşlerinin düzeyini belirlemek amacıyla frekans ve yüzdeler, aritmetik ortalamalar ve standart sapmaların yanı sıra, farkı belirlemek için t testi ve Tek Yönlü Varyans Analizi (One-way ANOVA) yapılmıştır.

Bulgular Ve Yorum

Bu bölümde, araştırma bulgularına ilişkin elde edilen veriler, alt problemlere göre tablolaştırılmış ve istatistiksel olarak yorumlanarak değerlendirilmiştir.

1.Öğrencilerin Demografik Özellikleri

Öğrencilerin demografik özelliklerine göre dağılımı Tablo 1’de verilmiştir.

Tablo 1. Öğrencilerin Demografik Özelliklerine Göre Dağılımları.

Demografik Özellikler	f	%
Sınıf Değişkenine Göre Dağılımı		
6. Sınıf	200	50,0
7. Sınıf	114	28,5
8. Sınıf	86	21,5
Toplam	400	100,0
Cinsiyet Değişkenine Göre Dağılımı		
Kadın	161	40,2
Erkek	239	59,8
Toplam	400	100,0
Taşmalı ilköğretim uygulamasından yaralanma sebebi Değişkenine Göre Dağılımı		
Köyümüzde okul olmadığı için	317	79,2
Köyümüzdeki ilköğretim okulunun 4,5,6,7 ve 8.sınıflarında derslik yetersiz olduğu için	74	18,5
Köyümüzdeki okul binası hasarlı olduğu için	9	2,2
Köydeki okulda 1,2 ve 3.sınıflarda öğrenci sayısı 10’dan az olduğu için	--	--
Toplam	400	100,0

Araştırmaya katılan öğrencilerin %50’si altıncı sınıf, %28,5’i yedinci sınıf, %21,5’inin sekizinci sınıfta okuduğu; %40,2’sinin kadın ve %59,8’inin de erkek öğrenci olduğu görülmektedir. Öğrencilerin taşmalı uygulamasından yaralanma sebepleri ise sırasıyla; %79,2’sinin köylerinde okul olmadığı için, %18,5’inin köylerindeki okullarında 4,5,6,7 ve 8. sınıflarında derslik yetersiz olduğu için, %2,2’sinin de köydeki okul binası hasarlı olduğu için taşıma merkezi okullara gittikleri şeklindedir.

Tablo 2. Taşımali İlköğretim Uygulamasındaki Sorunlara İlişkin Öğrenci Görüşlerine Ait Aritmetik Ortalama ve Standart Sapma Sonuçları

No	A. ŞOFÖRLERİN TUTUMU VE GÖREVLERİ	\bar{X}	SS
1.	Şoförler öğrencilere kızarak konuşur.	1,83	1,18
2.	Okul servis aracına öğrenci dışında yolcu alınır.	2,21	1,40
3.	Servis şoförleri öğrencilere iyi davranır.	4,18	1,25
4.	Şoför okul çıkışında öğrencileri geç alır.	1,93	1,32
5.	Araçta yer olmadığı için ayakta yolculuk yapan öğrenciler de vardır.	2,14	1,45
6.	Aracın kapıları şoförler tarafından elle açılıp kapanmaktadır.	3,02	1,87
7.	Servis araçları ile taşınan öğrenciler isim listelerine göre kontrol edilir.	3,45	1,79
	B. KURALLARA UYMA	\bar{X}	SS
1.	Şoför belirlenen güzergahta öğrencileri alır ve bırakır.	4,06	1,56
2.	Okul servis aracını sürekli aynı şoför kullanır.	4,17	1,32
3.	Öğrenciler sürekli aynı araçlarla taşınır.	4,28	1,25
4.	Şoför arabayı durdurmadan kapıyı açmaz.	3,93	1,70
5.	Şoför sabahleyin öğrencileri zamanında okula bırakır.	4,29	1,27

Tablo 2’de görüldüğü gibi, Şoförlerin tutumu ve görevleri boyutunda öğrenciler; “şoför sabahleyin öğrencileri zamanında okula bırakır.” ve ($\bar{x}=4,29$), “öğrenciler sürekli aynı araçlarla taşınır” ($\bar{x}=4,28$) maddeleri için “her zaman” şeklinde, “servis şoförleri öğrencilere iyi davranır.” ($\bar{x}=4,18$), “okul servis aracını sürekli aynı şoför kullanır” ($\bar{x}=4,17$), “şoför belirlenen güzergahta öğrencileri alır ve bırakır” ($\bar{x}=4,06$), “şoför arabayı durdurmadan kapıyı açmaz” ($\bar{x}=3,93$), “servis araçları ile taşınan öğrenciler isim listelerine göre kontrol edilir” ($\bar{x}=3,45$) maddeleri için “sık sık” şeklinde, “aracın kapıları şoförler tarafından elle açılıp kapanmaktadır” ($\bar{x}=3,02$) maddesi için “ara sıra” şeklinde, “okul servis aracına öğrenci dışında yolcu alınır” ($\bar{x}=2,21$), “araçta yer olmadığı için ayakta yolculuk yapan öğrenciler de vardır” ($\bar{x}=2,14$) ve “şoförler öğrencilere kızarak konuşur” ($\bar{x}=1,83$) maddeleri için de “nadiren” şeklinde görüş belirtmişlerdir

Tablo.3 Taşımali İlköğretim Uygulamasındaki Sorunların Boyutlarına İlişkin Cinsiyet Değişkenine Göre t- Testi Sonuçları

BOYUTLAR	CİNSİYET	N	LEVENE					
			\bar{X}	SS	t	p	F	P
A. Şoförlerin Tutumu ve Görevleri	Kadın	161	2,69	,46	,497	,619	,227	,634
	Erkek	239	2,67	,49				
	Toplam	400						
B. Kurallara Uyma	Kadın	161	4,22	,91	1,256	,210	1,358	,245
	Erkek	239	4,09	1,00				
	Toplam	400						

Tablo 3’te görüldüğü gibi, yapılan t testi sonucunda; boyutların her ikisinde de “p” değeri anlamlı çıkmamıştır.

Tablo 4- Taşımali İlköğretim Uygulamasındaki Sorunlara İlişkin Öğrenci Görüşlerinin Sınıf Değişkenine Göre Tek Yönlü Varyans Analizi Sonuçları

BOYUTLAR	VARYANSIN KAYNAĞI	ANOVA Sonuçları				
		Sd	KT	KO	F	P
A. Şoförlerin Tutumu ve Görevleri	Gruplar Arası	2	,341	2	,719	,488
	Grup İçi	397	94,073	397		
	Toplam	399	94,414			
B. Kurallara Uyma	Gruplar Arası	2	5,329	2,665	2,842	,060
	Grup İçi	397	372,229	,938		
	Toplam	399	377,558			

Tabloda 4'te görüldüğü gibi, taşımali ilköğretim uygulamasındaki sorunlara ilişkin öğrencilerin sınıf değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla gerçekleştirilen tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonucunda, her iki boyutta da aritmetik ortalamalar arasındaki farkın istatistiksel olarak anlamlı olmadığı görülmüştür.

Tablo 5. Taşımali İlköğretim Uygulamasındaki Sorunların Boyutlarına İlişkin Farklı Sınıflarda Okuyan Öğrencilerin Görüşlerine Göre Levene Sonuçları

BOYUTLAR	SINIFLAR	N	\bar{X}	SS	LEVENE			
					F	P	FARK	
A. Şoförlerin Tutumu ve Görevleri	6. Sınıf	200	2,65	,48	4,719	,009	-	
	7. Sınıf	114	2,71	,56				
	8. Sınıf	86	2,70	,36				
	Toplam	400	2,68	,48				Kruskall Wallis: 1,116 P=,572
B. Kurallara Uyma	6. Sınıf	200	4,04	1,01	2,241	,108	-	
	7. Sınıf	114	4,17	,87				
	8. Sınıf	86	4,34	,97				Kruskall Wallis: 8,152 P=,017
	Toplam	400	4,14	,97				MWU=6867,5 P=,005

Tablo 5'te görüldüğü gibi taşımali ilköğretim uygulamasındaki sorunlarla ilgili olarak öğrencilerin görüşlerinin sınıflar değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla gerçekleştirilen tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonrası Levene's testi ile boyutların varyanslarının homojen olup olmadığı hipotezi sınanmış, "şoförlerin tutumu ve görevleri" boyutundaki görüşleri anlamlı bulunmuştur. Bunun üzerine öğrencilerin görüşlerinin farklılaşp farklılaşmadığını belirlemek için non-parametrik Kruskal Wallis-H testi yapılmıştır. Bu testin sonucunda elde edilen sıralar ortalaması puanlara göre, öğrencilerin "kurallara uyma" boyutundaki maddelere ilişkin görüşleri anlamlı bulunmuştur. Bu işlemin ardından anlamlı farklılığın hangi gruplardan kaynaklandığını belirlemek için tamamlayıcı karşılaştırma tekniği olan Mann Whitney-U uygulanmıştır. Analizlerin sonucunda bir boyutta farklılığın olduğu görülmüştür. Sınıflar arasındaki farklılığın, "kurallara uyma" (U= 6867,5; z= -2,807; p<,05), boyutunda olduğu ve sıra ortalama-

ları dikkate alındığında anlamlı farklılığın sekizinci sınıflardaki öğrencilerin lehinde ortaya çıktığı belirlenmiştir. Sekizinci sınıf öğrencileri bu boyuttaki maddelerin uygulanmasında kurallara daha fazla uyulduğunu ifade etmektedirler.

Tablo 6. Taşınmalı İlköğretim Uygulamasından Yararlanma Sebeplerine Göre Tek Yönlü Varyans Analizi ve Kruskal Wallis H-testi Sonuçları

BOYUTLAR	SEBEP	N	\bar{X}	Varyans	Kar.	sd	Kar.	F	p	Anl.
				Kay.	Top.	Ort.	Fark			
A. Şoförlerin Tutumu ve Görevleri	1.Köyde okul olmadığı için	317	2,68	Gruplar Arası	,039	2	,019	,081	,922	—
	2.Derslik yetersiz olduğu için	74	2,67	Grup. İçi	94,376	397	,238			
	3.Bina Hasarlı olduğu için	9	2,74	Toplam	94,414	399				
	4.Öğrenci sayısı 10'dan az olduğu için	--	--	Kruskal Wallis:	605	P=,739				
	Toplam	400		Levene: 7,684		P=,001				
B. Kurallara Uyma	1.Köyde okul olmadığı için	317	4,06	Gruplar Arası	20,776	2	10,388	11,559	,000	1-2;2-3
	2.Derslik yetersiz olduğu için	74	4,59	Grup.İçi	356,782	397	,899			
	3.Bina hasarlı olduğu için	9	3,48	Toplam	377,558	399				
	4.Öğrenci sayısı 10'dan az old. için	-	-	Kruskal Wallis:	29,237	P=,000		MWU=860,000	P=,038	
	Toplam	400	4,14	Levene: 7,202		p=,001				

p<.05

Tabloda 6'da görüldüğü gibi, taşınmalı ilköğretim uygulamasındaki sorunlara ilişkin öğrencilerin sebep değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla gerçekleştirilen tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonucunda, "kurallara uyma" boyutundaki aritmetik ortalamalar arasındaki farkın istatistiksel olarak anlamlı olduğu görülmüştür. Tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonrası Levene's testi ile boyutların varyanslarının homojen olup olmadığı hipotezi sınamış, şoförlerin tutumu ve görevleri boyutu ile kurallara uyma boyutundaki görüşleri anlamlı bulunmuştur. Bunun üzerine öğrencilerin görüşlerinin farklılaşmış ve farklılaşmadığını belirlemek için non-parametrik Kruskal Wallis-H testi yapılmıştır. Bu testin sonucunda elde edilen sıralar ortalaması puanlara göre, öğrencilerin sebep değişkenine göre, "kurallara uyma" boyutundaki maddelere ilişkin görüşleri anlamlı bulunmuştur. Bu işlemin ardından Kruskal Wallis-H sonrası belirlenen anlamlı farklılığın hangi gruplardan kaynaklandığını belirlemek için tamamlayıcı karşılaştırma tekniği olan Mann Whitney-U uygulanmıştır. Analizlerin sonucunda sebepler arasındaki farklılığın, "kurallara uyma" (U= 860,000; z= -2,078; p<.05), boyutunda olduğu ve sıra ortalamaları dikkate alındığında anlamlı farklılığın "köyümüzde okul olmadığı için" şeklinde belirtilen sebebin lehinde ortaya çıktığı belirlenmiştir. Öğrencilerin 317 tanesi taşınmalı ilköğretim uygulaması kapsamına alınmalarının sebebini buna bağlamışlardır.

Sebepler arasında anlamlı bulunan farkın kaynağını bulmak için Scheffe testi yapılmıştır. Buna göre, taşımalı ilköğretim uygulamasının sebebini “köylerinde okulun olmadığına” bağlayan öğrenciler, “köylerindeki ilköğretim okulunun 4,5,6,7 ve 8.sınıflarındaki derslik yetersizliğine” bağlayan öğrencilerden farklı görüş bildirmişlerdir. Bunun sebebi, araştırmaya katılan ve taşımalı uygulamadan faydalanan öğrencilerin çoğunun köylerinde okul olmadığı için bu uygulama kapsamına alınan öğrenciler olması olabilir. Diğer bir bulguya göre de, taşımalı ilköğretim uygulamasının sebebini “köylerindeki ilköğretim okulunun 4,5,6,7 ve 8.sınıflarındaki derslik yetersizliğine” bağlayan öğrenciler, köylerindeki okul binasının hasarlı olmasına bağlayan öğrencilerden farklı görüş bildirmişlerdir. Bunun sebebi, araştırmaya katılan ve taşımalı uygulamadan faydalanan öğrencilerin bu sebepten dolayı, ikinci sırada bu uygulama kapsamına alınan öğrenciler olması olabilir. Diğer bir bulgu ise, daha az sayıda öğrencinin köydeki okul binası hasarlı olduğu için taşımalı kapsamına alındığını sebep göstermeleridir.

4. Tartışma ve Sonuç

Bu çalışmada, öğrencilerin taşınmaları sürecinde karşılaşılan uygulamaya yönelik sorunlara ilişkin öğrenci görüşleri ve bu görüşler arasında bazı değişkenler açısından fark olup olmadığı belirlenmeye çalışılmıştır.

Bu konu ile ilgili yapılan araştırmalar incelendiğinde, Yılmaz (1998)'in yaptığı olduğu araştırmada, “araç kapasitesi ile öğrenci sayısının uyumlu olması ve araçlara öğrenci dışında yolcu alınmaması gerektiği” ortaya çıkmıştır. Ayhan (2007)'in araştırmada, “taşıma araçlarına öğrenciler dışında kimselerin alındığı, Ağırkaya (2010)'nın araştırmada, “öğrencilerin servis araçlarında ayakta yolculuk etmek zorunda kaldıkları, araçlarda ayakta kaldıklarında yere düştükleri”, Receptoğlu (2009)'nun araştırmada, “öğrencilerin taşıma araçlarında ayakta gidip gelmemesi için yeterli büyüklükteki araçların görevlendirilmesi ve yöre halkının zorunlu olmadıkça taşıma araçlarına binmemesinin sağlanması gerektiği” ve Karakütük (1998) 'ün araştırmada ise, “yöre halkının servis araçlarına binmeleri, çocukların ayakta gidip gelmesine neden olmakta, yolların bozuk olması taşıma işini aksatmaktadır” şeklinde sonuçlar elde edilmiştir. Bu sonuçlar, yazar tarafından yapılan araştırmanın sonuçlarından biri olan “öğrencilerin, araçlara nadiren de olsa yolcu alındığı” şeklindeki görüşleri ile örtüşmektedir. Bu sonuçlarla ilgili olarak ta sürücülerin yaptıklarının suç teşkil edeceğine ilişkin, Milli Eğitim Bakanlığı İlköğretim Genel Müdürlüğü'nün 13/04/2010 tarih ve 7212 sayılı Genelgesi'nde “Ayakta öğrenci taşınmasına, öğrenci haricinde yolcu alınmasına, taahhüt edilen aracın ve sürücüsünün dışında başka araç ve sürücüsüyle taşıma yapılmasına izin verilmemesi gerektiği” ne yönelik bir kararın da alındığı görülmektedir.

Araştırmanın sonuçlarına göre, araştırmaya katılan öğrencilerin %79,2'sinin köylerinde okul olmadığı için bu uygulama kapsamına alındığı ortaya çıkmıştır. Bu sonuç, MEB Taşımalı İlköğretim Yönetmeliği'nin amaçları arasında ilk sırada yer alması bakımından hem anlamlıdır hem de tutarlılık göstermektedir. Taşıma kapsamındaki öğrencilerin %59,8'i erkek öğrencidir. Bu da kırsal bölgelerde kız öğrencilerin yeterince bu sistemden yararlanamadıklarının göstergesi olabilir. Öğrencilerin, “her zaman” düzeyinde, zamanında okula bırakıldıkları ve sürekli aynı araçlarla taşındıkları saptanmıştır. Yine servis şoförlerinin “sık sık” düzeyinde, öğrencilere iyi davrandıkları, servis araçlarını sürekli aynı şoförün kullandığı, belirlenen güzergâh-

larda öğrencilerin alındığı ve bırakıldığı, şoförün arabayı durdurmadan kapıyı açmadığı, taşınan öğrencilerin kontrol edildiği saptanmıştır. Bu durumda, öğrencilerin hem taşıyanlardan memnun oldukları hem de kendilerini güven içerisinde hissettikleri ve sorun taşıyacak bir hususun olmadığı söylenebilir. Öğrenciler, “ara sıra” düzeyinde, araçların kapılarının şoför tarafından elle açılıp kapandığını belirtmektedirler. Bu durumda, servis araçlarının kapılarının sık sık öğrenciler tarafından açılıp kapandığı sonucuna götürmektedir. Taşıma işinde kullanılan bu araçların kapılarının otomatik olmaması, bu sonucun çıkmasının sebepleri arasında sayılabilir. Bir de bu durumun olumsuz bir tarafı da öğrencilerin herhangi bir kazayla karşı karşıya kalabilecekleri riskidir. Ağırkaya (2010)’nın yapmış olduğu araştırmanın sonucuna göre, “öğrenciler şoförlerin kendilerine kötü davrandığını, şoförlerin öğrencilere nasıl davranacakları konusunda yetiştirilmesi gerektiği” ortaya çıkmıştır. Bu sonuçlarla, yazar tarafından yapılan araştırmanın sonuçlarından biri olan “şoförlerin öğrencilere “nadiren” kızarak konuştukları” görüşü benzerlik göstermektedir. Cinsiyet değişkeni açısından öğrencilerin görüşleri arasında farkın olmadığı, sınıflar düzeyinde ise, kurallara uyma boyutundaki maddelerle ilgili olarak 8. sınıf öğrencilerinin diğer sınıflara göre daha olumlu düşündükleri ya da kurallara uyma konusunda daha iyimser görüş bildirdikleri ortaya çıkmıştır.

5. Öneriler

1. Millî Eğitim Müdürlükleri, okul servis aracı sürücülerini, uyacakları kurallar ve gösterecekleri davranışlar konusunda öğretim yılı başında düzenlenecek kurs ve seminerlerle eğitime almalıdır. Bu eğitimler kurumsallaşmalı ve periyodik aralıklarla tekrarlanmalıdır.
2. Okul servis araçlarının kapıları şoför tarafından açılıp kapatılabilecek şekilde otomatik (havalı, hidrolikli v.b.) olmalıdır.
3. Okul servis aracı olarak kullanılacak taşıtların yaşlarında mevzuat hükümleri çok sıkı olarak denetlenmeli, yaş kriterine uymayan araçlara izin verilmemelidir.
4. Şoförlerin, öğrencilerin oturarak rahat bir yolculuk yapmalarını sağlayacak tedbirleri almaları, taahhüt ettikleri yere kadar götürüp getirmeleri ve servis hizmeti sırasında taşıta başka herhangi bir yolcu almamaları gerekir. Bu durum, ilgililerce sıkı bir şekilde takip edilmelidir.

Kaynakça

- Açıklan, A.(1998). "*Kaosu Yönetmek*". Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi Dergisi, 4 (14),14.
- Ağırkaya, A. (2010). Taşımali Eğitim Uygulamasında Öğretmenler ve Öğrencilerin Karşılaştıkları Güçlükler. Selçuk Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü. Yüksek Lisans Tezi.
- Arı, A. (2003). Taşımali İlköğretim Uygulaması (Uşak Örneği). G.Ü. Gazi Eğitim Fakültesi Dergisi Cilt 23, (1), 101-115.
- Balcı, A. (2009). Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntem, Teknik ve İlkeler Pegem Akademi.7.Baskı.Ankara.
- Büyüköztürk, Ş. (2009). Bilimsel Araştırma Yöntemleri. PEGEM kademi.4.Baskı. Ankara.
- (2009). Sosyal Bilimler İçin Veri Analizi El Kitabı. PEGEM Akademi. 10. Baskı. Ankara.
- DPT. (1995). VII. BYKP Eğitim Özel İhtisas Komisyonu Raporu (Taslak Raporu).
- Karakütük, M. (1998). Taşımali İlköğretim Uygulaması ve Sorunları: Sincan Örneği, *Eğitim ve Bilim*, 108, 16-21.
- Karasar, N. (1991). Bilimsel Araştırma Yöntemi. Kavramlar, İlkeler, Teknikler. 4. Basım. Ankara.
- Kavak, Y. (1997). Dünyada ve Türkiye’de İlköğretim. Ankara: Pegem Yayınları
- Koçer, H. A. (1980). Eğitim Tarihi (İlk Çağ). Ankara Üniversitesi Eğitim Fakültesi Yayınları No:89. Ankara.
- Milli Eğitim Bakanlığı, Taşımali İlköğretim Yönetmeliği, Resmi Gazete (2000); Değişik, Resmi Gazete (2009).
- MEB. Taşımali İlköğretim Yönergesi, Tebliğler Dergisi (1994).
- MEB. İlköğretim Genel Müdürlüğü. 08/06/2007 tarih ve 2007/53 nolu Genelge.
- MEB. İlköğretim Genel Müdürlüğü. 13/04/2010 tarih ve 2010/26 nolu Genelge.
- Özğür, A. (2007). Taşımali Eğitimin Okul-Veli- Öğrenci Açısından Olumlu ve Olumsuz Etkileri. Yeditepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul.
- Pullant, J. (2001).SPSS Survival manual. A step-by step guide to data nalyseusing spss for Windows. Philadelphia, PA:Open University Press.
- Recepoğlu, E. (2009). Taşımali İlköğretim Uygulaması Ve Karşılaşılan Sorunlar: Kastamonu İli Örneği. 17 (2) Kastamonu Eğitim Dergisi, 427-444.
- Uluğ, F. (1998). Eğitim Sisteminde Değişime Yapısal Uyum Sorunları. Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi,14,153-166.
- Yılmaz, E. (1998). Taşımali İlköğretim Uygulaması "Kırşehir İli Örneği" Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

STUDENTS' VIEWS ON THE PROBLEMS OF BUSSED PRIMARY SCHOOL IMPLEMENTATION ENCOUNTERED BY THE STUDENTS DURING THE TRANSPORTATION PROCESS

Necmi GÖKYER*

Celal GÜLŞEN**

Abstract

The purpose of this study is to determine the students' perceptions about the problems appeared during the period of students' transportation. The population of study performed by using descriptive scan model consists of 1270 bussed students in grades 6, 7 and 8 of 15 bussed primary schools in Suruç, the district of Şanlıurfa in 2010-2011 academic years. The sample consists of 400 students in four schools selected by random sampling. For the research, the questionnaire is prepared by using the Ministry of Education's Bussed Primary School Regulations and applied by considering the experts' opinions. The data obtained from the students, the arithmetic mean, standard deviation, t test, one-way ANOVA, Kruskal-Wallis H test and Mann-Whitney U test were applied. The findings that are passengers are rarely taken to the vehicles, as a result, some students are standing in their journey; drivers are rarely angry with students have been concluded.

Key Words: Transported primary school, transportation centre, student service, primary school

* Assistant Prof..Dr. Firat University, Faculty of Education, Department Of Educational Sciences / ELAZIĞ

** Assistant Prof..Dr. Faculty Arts and Sciences, Head of Department Of Educational Sciences / NEVŞEHİR