



T.C

İNÖNÜ ÜNİVERSİTESİ

EĞİTİM BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

EĞİTİM BİLİMLERİ ANABİLİM DALI

EĞİTİM YÖNETİMİ DALI

**ÖĞRENCİ TAŞIMA HİZMETLERİNDE YAŞANAN GÜVENLİK
SORUNLARINA İLİŞKİN PAYDAŞ GÖRÜŞLERİNİN İNCELENMESİ**

DOKTORA TEZİ

Halil KARADAŞ

Malatya-2020

T.C
İNÖNÜ ÜNİVERSİTESİ
EĞİTİM BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
EĞİTİM BİLİMLERİ ANABİLİM DALI
EĞİTİM YÖNETİMİ BİLİM DALI

ÖĞRENCİ TAŞIMA HİZMETLERİNDE YAŞANAN GÜVENLİK
SORUNLARINA İLİŞKİN PAYDAŞ GÖRÜŞLERİNİN İNCELENMESİ

DOKTORA TEZİ

Halil KARADAŞ

Danışman: Doç. Dr. Niyazi ÖZER

Malatya-2020

ONUR SÖZÜ

Doç. Dr. Niyazi ÖZER danışmanlığında doktora tezi olarak hazırladığım **Öğrenci Taşıma Hizmetlerinde Yaşanan Güvenlik Sorunlarına İlişkin Paydaş Görüşlerinin İncelenmesi** başlıklı bu çalışmanın bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın tarafımdan yazıldığını ve faydalandığım bütün eserlerin hem metin içinde hem de kaynakçada yöntemine uygun biçimde gösterilenlerden oluştuğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.



Halil KARADAŞ

ÖNSÖZ

Öğrencilerin kendilerini mutlu huzurlu ve psikolojik açıdan rahat hissetmeleri, güvenliklerinin çok yönlü bir şekilde tesis edilmesine bağlıdır. Öğrencilerin okula gelip giderken kendini güvende hissetmesi, okulun doğasının bir gereğidir. Son zamanlarda öğrencilerin okul yolunda, okul servis araçlarında kendilerini güvende hissetmemeleri ise okulun doğasına uygun düşmemektedir. Dolayısıyla öğrencilerin kendilerini güvende hissetmemelerinin nedenlerini araştırmak ve söz konusu nedenleri ortadan kaldırmak son derecede önemlidir. Bu noktada, tüm paydaşların eşgüdüm içerisinde hareket etmeleri hayati bir öneme sahiptir. Okul servis araçlarının içerisinde meydana gelebilecek istenmeyen durumlar, okul servis aracının öğrencileri evden alırken, öğrencileri servisten indirirken yaşanabilecek olumsuz durumlar, okul servis aracının karışabileceği kazalar, paydaşlar arasında oluşması gereken eşgüdüm ile önlenebilecektir. Son zamanlarda okul servis araçlarıyla ilgili yaşanan olaylar ve bazı servis şoförlerinin istenilen niteliklerden uzak olması, problemlerin sadece görünen kısımlarıdır. Buradan hareketle araştırmadan elde edilen sonuçların öğrenci taşıma hizmetlerinde yaşanan güvenlik sorunlarına ilişkin çözümler getirmesi ve literatüre katkı sunması beklenmektedir.

Doktora tezimi sağlıklı bir şekilde yürütme ve tamamlama sürecim boyunca bilgisini, desteğini ve anlayışın hiçbir zaman esirgemeyen, nihayetinde başarılı olmam için bana her türlü desteği veren, araştırma becerilerimin olgunlaşmasına katkıda bulunan kıymetli danışman hocam Doç. Dr. Niyazi ÖZER'e sonsuz şükranlarımı sunuyorum. Tez izleme komitelerimde bulunarak, tezimin daha nitelikli hale gelmesine katkıda bulunan ve beni süreçte yönlendiren Prof. Dr. Burhanettin DÖNMEZ, Prof. Dr. Mehmet ÜSTÜNER ve Doç. Dr. Abdullah ATLI hocalarıma teşekkürü bir borç bilirim. Ayrıca tezimin gelişmesine yardımcı olan Prof. Dr. Süleyman Nihat ŞAD, Prof. Dr. Halil IŞIK, Prof. Dr. M. Cevat YILDIRIM, Prof. Dr. Mehmet GÜVEN, Prof. Dr. İmam Bakır ARABACI ve Doç. Dr. İbrahim Halil ÇANKAYA hocalarıma şükranlarımı sunuyorum. Doktora ders sürecinde ve sonrasında bana her daim ilgi, alaka gösteren değerli hocalarım Dr. Öğr. Üyesi Mahire ASLAN, Dr. Öğr. Üyesi Sevim ÖZTÜRK, Doç. Dr. Hasan DEMİRTAŞ, Doç. Dr. Necdet KONAN ve Doç. Dr. Ali KIŞ'a teşekkür ediyorum.

Doktora sürecimde beni sürekli motive eden, her zaman yanımda olan, bana güvenen sevgili eşim Elif KARADAŞ'a teşekkür ederim. Ömrüm boyunca ilgi, destek ve duasını benden eksik etmeyen, üzerimdeki haklarını ödeyemeyeceğim annem Ayşe KARADAŞ'a, babam İbrahim KARADAŞ'a ve abim Mehmet KARADAŞ'a en içten hürmetlerimi sunuyorum.

Lisansüstü öğrenimim boyunca benim üzerimde emeği olan Prof. Dr. Refik BALAY, Prof. Dr. Abdullah ADIGÜZEL, Doç. Dr. Ahmet KAYA ve Doç. Dr. Hüseyin ŞİMŞEK hocalarıma saygılarımı sunuyorum.

Tez sürecinde karşılaştığım sorunların çözümünde bana destek olan, Doç. Dr. M. Ali AKIN, Dr. Öğr. Üyesi İdris GÖKSU, Öğr. Gör. Ömer Murat ÖTER, Öğr. Gör. Şükrü AYKAT ve Arş. Gör. Onur BALI'ya teşekkür ederim.

ÖZET

ÖĞRENCİ TAŞIMA HİZMETLERİNDE YAŞANAN GÜVENLİK SORUNLARINA İLİŞKİN PAYDAŞ GÖRÜŞLERİNİN İNCELENMESİ

KARADAŞ, Halil

Doktora, İnönü Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü

Eğitim Yönetimi Bilim Dalı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Niyazi ÖZER

Temmuz-2020, xiii + 140 sayfa

Bu araştırma ile öğrenci taşıma hizmetleri kapsamında okul servislerinde yaşanan güvenlik problemlerinin paydaş görüşlerine göre belirlenmesi amaçlanmıştır. Araştırmada karma yöntem desenlerinden keşfedici sıralı desen tercih edilmiştir. Bu araştırmada öncelikle öğrenci taşıma hizmetlerinde yaşanan sorunlar tespit edilmeye çalışılmış (Çalışma 1) sonrasında ise tespit edilen sorunların ne sıklıkta yaşandığı (Çalışma 2) ortaya konulmaya çalışılmıştır. Çalışma 1 kapsamında Mardin ilinin Midyat ilçesindeki öğrenci, veli, eğitimci, servis şoförü ve kolluk kuvveti çalışanları olmak üzere farklı eğitim paydaşları ile nitel görüşmeler yapılmıştır. Katılımcılar seçilirken amaçlı örnekleme yöntemi tercih edilmiştir. Çalışma 1 kapsamında toplam 106 paydaş ile nitel görüşmeler yapılmıştır. Araştırma sonucunda öğrenci taşıma hizmetleriyle ilgili yaşanan problemlerin servis aracından kaynaklanan problemler, servis şoföründen kaynaklanan problemler, öğrencilerden kaynaklanan problemler ve güzergâhtan kaynaklanan problemler şeklinde sıralandığı görülmüştür.

Çalışma 1’de paydaşlarla yapılan nitel görüşmeler sonucunda ortaya çıkan bulgulardan hareketle Çalışma 2’de okul servis araçlarında yaşandığı tespit edilen

sorunların, ne sıklıkta yaşandığına ilişkin öğrenci, veli ve eğitimci görüşlerini ortaya koyacak bir anket geliştirilmiştir. Nicel araştırma paradigmasına göre tasarlanan çalışma 2’de, araştırmanın alt problemlerine yanıt bulmak amacıyla betimsel ve nedensel karşılaştırmalı desen benimsenmiştir. Araştırmanın ikinci aşamasının çalışma grubunda, Mardin il merkezinde okul servis aracı kullanan 1063 lise öğrencisi, 614 öğrenci velisi ve okul servis aracıyla ilgili gözlemi olan 203 eğitimci yer almaktadır. Bu çalışmada anket maddelerine verilen yanıtlar analiz edilirken frekans ve yüzdelik dağılım hesaplanmıştır.

Araştırmadan elde edilen nitel bulgular ile nicel bulguların benzeştiği sonucuna ulaşılmıştır. Buna göre araçta rehber personel eksikliği, emniyet kemerlerinin bozuk olması veya mevcut olmaması, araç içi güvelik kamerasının olmaması, öğrencilerin uzun servis güzergâhları sebebiyle yorgun düşmeleri, yollardaki bozukluk, çukur ve kasislerden kaynaklanan problemler, servis güzergâhı üzerinde güvenli indirme/bindirme duraklarının olmaması, şoförlerin aşırı hız yapmaları, şoförlerin öğrencilerle gereğinden fazla muhatap olmaları, şoförlerin seyir halindeyken telefon ile görüşmeleri, şoförlerin araçta uygun olmayan müzik dinletmeleri, öğrencilerin müzik, oturma yeri vb. nedenlerle tartışmaları, öğrencilerin servis şoförü ile çok muhatap olmaları, öğrencilerin emniyet kemeri takmamaları ve öğrencilerin seyir halindeyken araç içinde gezinmeleri maddeleriyle ilgili olarak Çalışma 1 ve Çalışma 2’nin bulgularının paralellik gösterdiği sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca öğrenci taşıma hizmetlerinde; araç, güzergâh, şoför ve öğrenci kaynaklı olarak yaşanan güvenlik sorunlarıyla ilgili maddelerden alınan puanların, paydaş görüşlerine göre anlamlı düzeyde farklılaştığı sonucuna ulaşılmıştır. Yapılan analizler sonucunda eğitimciler ile öğrencilerin velilere göre öğrenci taşıma hizmetlerinde daha fazla sorun yaşandığı görüşünde oldukları belirlenmiştir.

Anahtar Sözcükler: Öğrenci taşıma hizmetleri, servis araçları, servis şoförleri, servis güzergâhları, öğrenciler.

ABSTRACT

ANALYSIS OF THE STAKEHOLDERS' OPINIONS ABOUT THE SECURITY PROBLEMS IN THE STUDENT TRANSPORTATION SERVICES

PhD., İnönü University Graduate School of Educational Sciences
Department of Educational Administration

Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Niyazi ÖZER

July-2020, xiii + 140 pages

With this research, within the scope of student transportation services, security problems experienced in the school buses are aimed to be determined according to the stakeholders' opinions. In the research, exploratory sequential design, one of the mixed method research designs, was preferred. In this study, firstly, the problems experienced in student transportation services were tried to be determined (Research 1) and then the frequency of the detected problems (Research 2) was tried to be revealed. In the Research 1, examining and describing the security problems experienced in student transportation services in detail was aimed. For this purpose, qualitative interviews were conducted with different stakeholders of education, including students, parents, educators, bus drivers and police officers in the Midyat district of Mardin. Purposeful sampling method was preferred while selecting the participants. Qualitative interviews were conducted with 106 stakeholders in the Research 1. As a result of the research, it was seen that the problems related to student transportation services were listed as problems caused by the school bus, bus drivers, the students, and the route.

As a result of qualitative interviews with stakeholders in Research 1, in the Research 2, the opinions of the students, parents and the educators on the frequency of problems in school buses were tried to be determined using a quantitative method. In the

Research 2, a questionnaire about the problems experienced in school buses has been developed by using the findings obtained in the qualitative research. In the Research 2, which was designed with the quantitative research paradigm, descriptive and causal comparative design was adopted in order to find answers to the research problems. Study group of the second part of the research consists of 1063 high school students using school buses in Mardin city center, 614 parents and 203 educators who have observations about the school bus. In this research, frequencies and percentages were calculated in the analysis of the responses to the questionnaire items.

It was concluded that the qualitative findings and quantitative findings obtained from the research were similar. According to this, findings of the Research 1 and Research 2 were similar in the items of lack of guide personnel in the school bus, broken seat belts or absence of seat belts, absence of in-vehicle security cameras, fatigue of the students due to long road routes, problems caused by the defects, bumps and holes in the roads, the absence of safe loading / unloading stops on the service route, excessive speed of the school bus drivers, drivers' excessive interaction with students, phone calls of the drivers during while driving, improper music choices of the drivers, students' quarrels because of music and seats, students' excessive interactions with drivers, students' not wearing seat belts, walking students' in the school bus. Also in student transportation services; it was concluded that the scores obtained from the items related to the security problems experienced because of the vehicle, route, driver and student differed significantly according to the views of the stakeholders. As a result of the analysis, it was determined that when compared with parents, educators and students think that there are more problems in student transportation services.

Keywords: Student Transportation Services, School Buses, Bus Drivers, School Bus Routes, Students.

İÇİNDEKİLER

ONUR SÖZÜ	ii
ÖNSÖZ	iii
ÖZET	v
ABSTRACT	vii
İÇİNDEKİLER	ix
TABLolar	xii
BÖLÜM I.....	1
GİRİŞ.....	1
1.1.Problem Durumu	1
1.2. Araştırmanın Amacı	5
1.3. Problem cümlesi	5
1.4. Araştırmanın Önemi	6
BÖLÜM II	8
KURAMSAL BİLGİLER VE İLGİLİ ARAŞTIRMALAR.....	8
2.1.Okul Güvenliği.....	8
2.1.1.Okul Güvenliğinin Önemi.....	10
2.2.Okul Servis Araçları ve Okul Yolu Güvenliği.....	13
2.2.1. Servis Araçları Kaynaklı Güvenlik Problemleri	16
2.2.2. Servis Güzergâhları Kaynaklı Güvenlik Problemleri	20
2.2.3. Servis Şoförleri Kaynaklı Güvenlik Problemleri	23
2.2.4.Öğrenci Kaynaklı Güvenlik Problemleri	29
2.3. Türkiye’de Okul Servis Araçlarının Genel Durumu	31
2.4.Okul Servis Araçlarında Saldırganlık ve Zorbalık	35
2.5.Okul Servis Araçlarında Olası Ölümleri Azaltmaya Dönük Eylemler	36
2.6. Okul Servis Araçlarıyla İlgili Yapılmış Çalışmalar	39
2.6.1.Yurt İçinde Yapılmış Çalışmalar.....	39
2.6.2.Yurt Dışında Yapılmış Çalışmalar	42
BÖLÜM III.....	47
YÖNTEM	47

3.1. Çalışma 1	48
3.1.1. Desen	48
3.1.2. Katılımcılar	49
3.1.3. Verilerin Toplanması	50
3.1.2. Veri Toplama Süreci.....	51
3.1.3. Verilerin Analizi.....	52
3.1.4. Geçerlik ve Güvenirlik.....	53
3.2.Çalışma 2	55
3.2.1.Desen	55
3.2.2. Çalışma Grubu.....	57
3.2.3. Veri Toplama Aracı	60
3.2.4. Nicel Verilerin Analizi.....	63
3.2.5. Geçerlik ve Güvenirlik.....	64
BÖLÜM IV	66
BULGULAR ve YORUM	66
4.1. Nitel Araştırmadan (Çalışma 1) Elde Edilen Bulgular ve Yorumlar	66
4.1.1. Araç Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Bulgular	68
4.1.2. Güzergâh Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Bulgular.....	71
4.1.3. Servis Şoförü Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Bulgular.....	72
4.1.4. Öğrenci Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Bulgular	75
4.2. Nicel Araştırmadan (Çalışma 2) Elde Edilen Bulgular ve Yorumlar.....	77
4.2.1. Araç Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Bulgular	78
4.2.2. Güzergâh Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Bulgular.....	82
4.2.3. Şoför Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Bulgular	87
4.2.4. Öğrenci Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Bulgular	92
4.2.5. Öğrenci Taşıma Hizmetlerinde Yaşanan Güvenlik Sorunlarının Paydaş Görüşlerine Göre Farklılığı.....	96
4.3. Nitel (Çalışma 1) ve Nicel (Çalışma 2) Araştırmalardan Elde Edilen Bulguların Karşılaştırılması	107

4.3.1. Araç Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Yorumlar.....	107
4.3.2. Güzergâh Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Yorumlar	109
4.3.3. Şoför Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Yorumlar.....	110
4.3.4. Öğrenci Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Yorumlar.....	112
BÖLÜM V	114
SONUÇ ve ÖNERİLER	114
5.1.SONUÇLAR	114
5.1.1. Birinci Alt Probleme İlişkin Sonuçlar	114
5.1.2. İkinci Alt Probleme İlişkin Sonuçlar	115
5.1.3. Üçüncü Alt Probleme İlişkin Sonuçlar	117
5.1.4. Dördüncü Alt Probleme İlişkin Sonuçlar.....	118
5.2. ÖNERİLER.....	120
5.2.1. Uygulayıcılar için Öneriler	120
5.2.2. Araştırmacılar için Öneriler	122
KAYNAKÇA	123
EKLER	129
EK 1. MARDİN İL MİLLİ EĞİTİM MÜDÜRLÜĞÜ İZİN YAZISI	130
EK-2 GÖRÜŞME SORULARI	131
EK-3 ÖĞRENCİ TAŞIMA HİZMETLERİNDE YAŞANAN SORUNLAR ANKETİ	132
ÖĞRENCİ FORMU	132
VELİ FORMU	135
EĞİTİMCİ FORMU.....	138

TABLÖLER

Tablo 1 İllere Göre Okul Servis Araçları ve Servis Aracı Öğrenci Sayıları.....	33
Tablo 2 Araştırmaya Katılan Öğrencilere Ait Demografik Bilgiler.....	57
Tablo 3 Araştırmaya Katılan Velilere Ait Demografik Bilgiler	58
Tablo 4 Araştırmaya Katılan Eğitimcilere Ait Demografik Bilgiler	59
Tablo 5 Öğrenci Taşıma Hizmetlerinde Yaşanan Sorunlar Anketi Madde Havuzu	60
Tablo 6 Nitel Araştırmadan Elde Edilen Kategorilere İlişkin Bulgular	66
Tablo 7 Okul Servis Araçlarından Kaynaklanan Güvenlik Sorunları	68
Tablo 8 Güzergâhtan Kaynaklanan Güvenlik Sorunları.....	71
Tablo 9 Şoförden Kaynaklanan Güvenlik Sorunları	73
Tablo 10 Öğrencilerden Kaynaklanan Güvenlik Sorunları.....	75
Tablo 11 Araç Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Öğrenci Görüşlerinin Dağılımı	78
Tablo 12 Araç Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Veli Görüşlerinin Dağılımı	79
Tablo 13 Araç Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Eğitimci Görüşlerinin Dağılımı	81
Tablo 14 Güzergâh Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Öğrenci Görüşlerinin Dağılımı	83
Tablo 15 Güzergâh Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Veli Görüşlerinin Dağılımı	84
Tablo 16 Güzergâh Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Eğitimci Görüşlerinin Dağılımı	86
Tablo 17 Şoför Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Öğrenci Görüşlerinin Dağılımı	87
Tablo 18 Şoför Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Veli Görüşlerinin Dağılımı	89
Tablo 19 Şoför Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Eğitimci Görüşlerinin Dağılımı	90
Tablo 20 Öğrenci Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Öğrenci Görüşlerinin Dağılımı	92
Tablo 21 Öğrenci Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Veli Görüşlerinin Dağılımı	94
Tablo 22 Öğrenci Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Eğitimci Görüşlerinin Dağılımı	95
Tablo 23 Araç Kaynaklı Güvenlik Sorunlarının Paydaş Türüne Göre Analiz Sonuçları	97

Tablo 24 Güzergâh Kaynaklı Güvenlik Sorunlarının Paydaş Türüne Göre Analiz Sonuçları.....	100
Tablo 25 Şoför Kaynaklı Güvenlik Sorunlarının Paydaş Türüne Göre Analiz Sonuçları	102
Tablo 26 Öğrenci Kaynaklı Güvenlik Sorunlarının Paydaş Türüne Göre Analiz Sonuçları	105



BÖLÜM I

GİRİŞ

Bu bölümde araştırmanın yapılma gerekçelerine ilişkin temel dayanaklarının açıklandığı problem durumu, araştırmanın amacı, önemi, varsayımları, sınırlılıkları ve tanımlar yer almaktadır.

1.1.Problem Durumu

Toplumsal hayatın her alanında yaşanan hızlı değişim ve dönüşümler, eğitim sistemlerini de etkilemektedir. Bunun bir sonucu olarak pek çok eğitim sisteminde toplumsal değişime uyumu sağlamak üzere reform çabaları yaşanmaktadır. Eğitimdeki reform çalışmaları doğrultusunda vatandaşlara tanınan olanaklar, eğitimsel etkinlikler, materyaller ve programlar gelişmeye devam edecektir (Adıgüzel ve Sağlam, 2009). Pek çok araştırmacı, toplumların refah düzeyleri ile o toplumdaki insanlara sunulan eğitim olanakları arasında önemli bir ilişki olduğunu belirtmektedir. Nitekim eğitim bütün yurttaşlara verilmesi gereken sosyal bir hizmet olduğu kadar, toplumsal kalkınma açısından da itici bir yatırım aracı olarak görülebilir. Eğitimin bu toplumsal işlevi ise düzenli ve planlı bir şekilde okullarda icra edilmektedir. Okullarda yaşanan sorunlar da toplumsal gelişmelere bağlı olarak değişmektedir. Okullarda meydana gelen sorunların belirlenip tespit edilmesi, çözüm üretebilmenin ilk basamağıdır (Demirtaş, Üstüner ve Özer, 2007).

Okullarda korkunun yaşanmaması, eğitimin özgür bir şekilde sunulması ve öğretim ortamının güvenli bir atmosfere kavuşturulabilmesi günümüz modern dünyasının gereklikleri arasındadır. Diğer yandan öğrencilerin kendilerini evlerinde olduğu kadar güvende hissetmeleri de ailelerin temel beklentilerinden biridir. Ancak günümüzde okullarda verilen eğitimin etkililiğini olumsuz etkileyecek pek çok güvenlik ve disiplin sorunu yaşanabilmektedir. Bu sorunlar bilhassa son dönemlerde öğrenciler ile okullardaki diğer paydaşların sağlığı ve güvenliğini olumsuz bir biçimde etkilemektedir.

Gelişmişlik düzeyi ne olursa olsun dünyanın değişik yerlerinde, saldırganlık, madde bağımlılığı, çete faaliyetleri, hırsızlık vakaları, cinsel taciz, gibi bazı problemlerin gittikçe arttığı görülmektedir. Küresel anlamda yaşanan bu sorunlar çeşitli yollarla okullara taşınabilmektedir. Okullarda meydana gelen bu olumsuzlar olaylar ise eğitim-öğretim faaliyetlerinin aksamasına yol açabilmektedir (Dönmez ve Özer, 2010). Bunun gibi olaylar bir yandan öğrencilerin öğretim faaliyetlerine odaklanmalarını engellerken, diğer yandan öğrenmelerin görevlerini etkili bir şekilde yerine yapmalarının önüne geçmektedir. Bu açıdan bakıldığında okullarda yürütülen eğitim-öğretim faaliyetlerinin niteliği, okul çalışanları ve öğrencilere sunulan ortamın güvenli ve düzenli olmasına bağlıdır. Öğrencinin kendisini güvende hissetmediği okul ortamında etkili bir öğretimin gerçekleştirilmesi çok zordur. Çünkü öğrencilerin kendilerini güvende hissetmemeleri, öğretim faaliyetlere motive olmalarını da güçleştirmektedir (Işık, 2004).

Öğrencilerin ve okul çalışanlarının kendilerini psikolojik, sosyal ve fiziksel açıdan güvende hissetmesini sağlamak için pek çok faktörün göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Örneğin okulda öğrenim gören öğrenci sayısı ile okul büyüklüğü, okulun bulunduğu yerleşim yerinin özellikleri, okul binası ve eklerinin fiziksel özellikleri, olası kriz durumlarına ilişkin alınan önlemler, okul paydaşları arasındaki ilişkilerin niteliği gibi bazı faktörler okulda güvenliğin sağlanması açısından oldukça önemlidir. Ancak okul güvenliğinin sadece okul bina ve alanları ile sınırlı olduğu yönünde yanlış bir kanı vardır. Oysa okul güvenliği öğrencilerin okula gitmek için evden çıktıkları andan, eve ulaşınca kadar geçen sürede kendilerini fiziksel ve psikolojik olarak güvende hissetmeleri ile ilgili olan kapsamlı bir konudur.

Hızlı kentleşme ve nüfus artışları sonucunda günümüzde az sayıda öğrenci okula yürüme mesafesindeki bir yerde yaşama şansına sahip olduğundan okula yürüyerek gitmektedir. Geriye kalan birçok öğrenci ise okula aileleri tarafından sunulan imkânlarla gidebilmektedir. Bu imkanlar ise ailenin sosyo-ekonomik düzeyine göre farklılık gösterebilmektedir. Bazı aileler çocuklarının okul ulaşımını modern taşıtlar ile sağlarken, bazı öğrenciler ise zorlu veya uzun mesafeler kat ederek okula ulaşabilmektedirler. 20. Yüzyıl, yalnız okullardaki öğrenci sayısını değil, okula varmak için yararlanılan ulaşım araçlarını da değiştirdi. Öğrencileri okula taşıma süreci at bağlanan arabalarla başlamıştır.

Zamanla meydana gelen değişimlerle önce motorlu vagonlara, şimdilerde ise birçok öğrenciyi aynı anda taşıyabilen büyük okul otobüslerine evrilmiştir (History of School Bus Safety, 2000).

Okula varma şekilleri ister yürüyerek ister toplu taşıma aracıyla olsun, toplumun geleceği olan öğrenciler, bir günlük zaman diliminde zamanlarının önemli bir kısmını okulda veya eğitimle ilgili faaliyetlerde geçirmektedirler. Ancak ebeveynlerin birçoğu hem ders dışı etkinliklere katılma hem de okulda geçirdikleri süre açısından öğrencilerin yeterince güvende olmadığını düşünmektedirler. Son dönemlerde Bahçeşehir Üniversitesi tarafından yapılan bir araştırma (City Security Group, 2013) sonuçları dikkatleri okul yolu güvenliği ile okul servis araçlarına çekmiştir. Bu araştırmaya katılan velilerinin %64'ünü çocuğu okula giderken endişe duyduklarını ifade etmişlerdir. Aynı araştırmada çocukları okul servis aracı ile okula giden velilerin %50'inin çocuğunun okul yolunda güvenliğinden endişe duyması, oldukça kaygı verici bir durumdur. Halbuki okul servis araçları son dönemlerde öğrencilerin okula güvenle gidip dönmesini sağlamak üzere, yoğun bir şekilde kullanılmaktadır. Diğer yandan okula servis aracı ile gitmenin, öğrencilerin okula ulaşmaları noktasında nispeten daha güvenli bir yol olduğu öne sürülmektedir (Erkan, 1999). Türkiye'de toplamda 74.731 okul servis aracı, günlük olarak 1.384.842 öğrenciyi okula taşımakta ve okul dönüşü evlerine ulaştırmaktadır. Türkiye'de 15 milyon öğrencinin olduğu düşünöldüğünde, okul servis aracı kullanma oranı, kayıt dışı çalışan servislerle birlikte yaklaşık olarak %10'dur (MEB, 2017). Diğer yandan bir öğrencinin okulda geçirdiği süre yaklaşık 6 saat olup, bu bir günün dörtte birlik zaman dilimine denk gelmektedir. Öğrencilerin okul içinde ve okul yolunda geçirdikleri süreye bakıldığında bu zaman diliminin günlük olarak ortalama on saat olduğu görülür. Sınıfta, okul yolunda, okul servis aracında, ders dışı zamanlarda ise etüt, dersane gibi etkinliklerde öğrenciler günün önemli bir kısmını okul ile ilgili faaliyetlerde geçirmektedirler. Bu sürenin tamamında öğrenciler üzerinde öğretmen ve diğer görevlilerin kontrolünün yüzde yüz olduğu söylenemez. Dolayısıyla öğrenciler ebeveynlerinden uzakta oldukları bu süre zarfında birçok güvenlik problemi ile karşılaşabilmektedirler (Erol, 2009).

Okul servis araçlarının ortaya çıkma nedenlerine bakıldığında, birçok faktörün bunda etkili olan olduğu görülmektedir. Günümüzde kentleşmenin artması, şehirlerin genişlemesi, okulların yerleşim yerlerinden uzakta yapılması, okul servis araçlarına duyulan ihtiyacı arttırmaktadır. Diğer yandan bazı okulların zorunlu sebeplerden dolayı yerleşim alanlarının dışında yapılması, öğrencilerin özel araç, toplu taşıma aracı veya okul servis araçlarıyla taşınmalarını gerekli kılmıştır. Okul servis araçlarının tercih edilme nedenleri sadece okulların evlerden uzakta olmaları değildir. Çünkü okul servis aracı kullanarak okula giden öğrenciler, ebeveynleri veya toplu taşıma araçları ile giden öğrencilere nazaran daha güvenli bir şekilde seyahat etmektedirler. Öğrencilerin okula giderken yolda karşılaşılabileceği problemler, ebeveynlerin meşgul olmaları gibi faktörler okul servis araçlarına ihtiyacı duyulmasına nedene olmaktadır (Kopuz, 2017). Diğer yandan Amerika Birleşik Devletleri'nde okul çağındaki çocukların önemli bir kısmı da (yaklaşık olarak yarısı) okul servis araçlarıyla okula gitmektedirler. Bunun başlıca nedeni okul servis araçlarının (büyük okul otobüsleri) diğer araçlara nazaran daha güvenli bir ulaşım aracı olmasıdır (Frisman, 2010).

Öğrenci servis aracı kullanımı ile buna duyulan ihtiyacın artması, bu araçlarla ilgili güvenlik endişesi taşımayı da beraberinde getirmektedir. Zira okul servis araçlarının güvenliğinde ortaya çıkan pek çok kriz durumuna ilişkin bazı haberler medyaya yansımaktadır. Türkiye’de okul servis araçlarının kullanım oranlarının gün gittikçe arttığı göz önüne alındığında, öğrencilerin okul servis aracı ile güvenli, huzurlu ve temiz bir ortamda seyahat edip okula varması, eğitime iyi bir şekilde başlangıç yapmaları açısından hiç kuşkusuz büyük bir önem arz etmektedir.

Türkiye’de okul servis araçlarına yönelik yönetici, öğretmen, öğrenci ve servis şoförlerinin görüşlerinin alındığı bir araştırma (City Security Group, 2013) çarpıcı sonuçlar ortaya koymuştur. Söz konusu araştırma bulgularına göre okul servis şoförlerinin araç içindeki bazı davranışları öğrencileri olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Bu duruma ilişkin öğrencilerin bireysel şikâyet girişimlerine rağmen, okul servis araçlarında yaşanan problemler için somut çözümler getirilmemektedir. Ayrıca servis şoförlerinin kişilikleri, konuşma tarzları ve her türlü davranışları öğrencilerde kalıcı izler oluşturabilmektedir. Diğer yandan okul servis

şoförlerinin eğitim düzeylerinin de genel anlamda çok düşük olduğu da düşündürücüdür. Velilerin araçlarda rehber personellerin bulundurulmasını istemelerine rağmen bu sorun halen devam etmesi kaygı vericidir. Bu sorunlara ek olarak servis şoförlerinin neden oldukları trafik kazaları ve servis araçları için yeterli denetimlerin yapılmaması da birçok tehlike ve riskler barındırmaktadır (City Security Group, 2013).

1.2. Araştırmanın Amacı

Okul servis araçları, bu hizmeti yürüten servis şoförleri, okula taşınan öğrenciler ve okul servis araçlarının kullandıkları güzergâh bir bütün olarak değerlendirilip, güvenli hale getirilmeleri gün geçtikçe daha da önem kazanmaktadır. Bu araştırma ile öğrenci taşıma hizmetleri kapsamında yaşanan sorunların, eğitim paydaşlarının görüşlerine dayalı olarak belirlenmesi ve yaşanan sorunlara ilişkin çözüm önerilerinin geliştirilmesi amaçlanmaktadır.

1.3. Problem cümlesi

Hem nitel hem de nicel araştırma yönteminin benimsendiği bu çalışmada iki farklı problem cümlesi oluşturulmuştur. Nitel araştırma yönteminin benimsendiği ilk çalışma kapsamında öğrenci taşıma hizmetlerinde yaşanan güvenlik problemlerinin neler olduğu farklı paydaş görüşlerine göre belirlenmeye çalışılmıştır. İlk çalışmanın problem cümlesi “Paydaş görüşlerine göre öğrenci servis araçlarında ne tür güvenlik problemleri yaşanmaktadır?” olarak düzenlenmiştir. Nicel araştırma yönteminin benimsendiği ikinci çalışma kapsamında ise ilk çalışmada belirlenen güvenlik problemlerinin hangi sıklıkta yaşandığı belirlenmeye çalışılmıştır. Bu çalışmanın problem cümlesi ise “Paydaş görüşlerine göre taşıma hizmetlerinde a) araç kaynaklı, b) güzergâh kaynaklı, c) servis şoförleri kaynaklı ve d) öğrenci kaynaklı güvenlik problemleri ne sıklıkla yaşanmaktadır?” olarak düzenlenmiştir. Bu çalışma kapsamında ayrıca “Taşıma hizmetlerinde yaşanan a) araç kaynaklı, b) güzergâh kaynaklı, c) servis şoförleri kaynaklı ve d) öğrenci kaynaklı güvenlik problemlerine ilişkin paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılık var mıdır?” sorusuna yanıt aranmıştır.

1.4. Araştırmanın Önemi

Türkiye’de okul servis araçları konusunda genel anlamda problemler yaşandığı bilinmektedir. Türkiye genelinde yapılan bir araştırmadan elde edilen bilgilere göre veliler, öğretmenler ve öğrenciler okul yolunun güvenliğinden endişe etmektedirler. Çocukları okula servis aracı ile giden velilerin yüzde 64’ü de çocuklarının güvenliğinden endişe etmektedirler. Diğer yandan okul servis aracı hizmetinden yararlanan her dört öğrenciden birinin, serviste bulundukları süre içinde kendini güvende hissetmediği belirtilmektedir. Bu olumsuz durumlar okul yolu ve okul servis araçlarıyla ilgili güvenlik sorunları yaşandığını ifade etmektedir (Öztürk, 2018).

Okul servis araçlarıyla ilgili basına yansıyan olumsuz olaylar bu problemlerin sadece görünen kısımlarıdır. Yaşanan bu olumsuz haberlerin gün geçtikçe artması da düşündürücüdür. Millî Eğitim Bakanlığın 2017-2018 verilerine göre Türkiye’de yaklaşık olarak 75 bin kayıtlı okul servis aracı hizmet vermektedir. Bu hizmetlerden yaklaşık olarak 1.400.000 öğrenci istifade etmektedir. (MEB, 2018). Böylesine büyük bir öğrenci ve servis ordusunun günde iki kere yollarda olması bu hizmetlerin güvenli hale getirilmesini zorunlu kılmaktadır. Öğrenci taşıma hizmetleri gibi önemli ve hayati bir konuyla ilgili çalışmalara bakıldığında, bu alanda yaşanan sorunların yansıtıldığı yeterli araştırmanın olmadığı görülmektedir. Bu araştırma ile okul yolu güvenliğinin odak noktası olan öğrenci taşıma hizmetleri kapsamında yaşanan sorunların, eğitim paydaşlarının görüşlerine dayalı olarak belirlenmesi ve yaşanan sorunlara ilişkin çözüm önerilerinin geliştirilmesi amaçlanmaktadır.

Varsayımlar

1. Nitel ve nicel yöntemler kullanılarak elde edilen veriler, paydaşların konuya ilişkin gerçek duygu ve düşüncelerini betimleyici niteliktedir.
2. Öğrencilerin taşıma hizmetlerinde yaşanan sorunlarla ilgili görüş bildirebilmesi için okula en az bir eğitim-öğretim dönemi boyunca servis aracıyla gitmiş olması yeterlidir.

Sınırlılıklar

1. Araştırma Mardin İli Midyat ilçesinde 2018-2019 ve 2019-2020 Eğitim Öğretim Yılı süresince öğrenim gören ve okula servis araçları ile giden öğrenciler, bu öğrencilerin velileri, öğrenim gördükleri okullarda görev yapan öğretmen ve yöneticiler, servis hizmeti sunan servis şoförleri ve okul servis araçlarını denetleyen kolluk kuvvetlerinden toplanan verilerle sınırlıdır.
2. Taşımalı eğitim yapılan okullarda öğrenci taşıma hizmetleri kapsamında yaşanan güvenlik sorunları bu araştırma kapsamına alınmamıştır.

BÖLÜM II

KURAMSAL BİLGİLER VE İLGİLİ ARAŞTIRMALAR

Bu bölüm kapsamında okul ve okul yolu güvenliği, okul servis araçlarının güvenliği kavramlarını açıklamaya yönelik kuramsal bilgiler sunulmuş ve bu kavramlarla ilgili olarak yapılan bazı araştırmalar incelenmiştir.

2.1.Okul Güvenliği

Okul öğrencilere sunulan ilk deneyim yerlerinden biridir. Toplumsal ve örgütlü bir yapı olarak okullarda uyulması gerekli olan yazılı kurallar, yerine getirilmesi gereken sorumluluklar yapılacak görevler bulunmaktadır. Okul, toplumun öğrenciler üzerinde doğrudan veya dolaylı olarak etkisinin görüldüğü bir ortam oluşturur. Böylece toplumsal norm ve değerlerin şekillenmesine katkıda bulunur (Tekin ve Kılıç, 2010). Okul, toplumsal gereksinimlerin eğitim ayağını oluşturan ve bu gereksinimlerin karşılanmasıyla görevli hayati bir kurumdur. Okulun güvenli bir niteliğinin olması da kendisi gibi hayatidir. Günümüz toplumlarında eğitime biçilen değer arttıkça, eğitimin merkezi konumdaki okulların ne kadar güvenli merkezler oldukları tartışmaları da artmaktadır. Toplumun eğitime verdiği önem ile öğrenci velilerinin okula yoğunlaşan ilgileri, okulların güvenliğini sağlamaya yönelik önlemler alma taleplerinde de yoğunlaşmaya yol açmaktadır (Memduhoğlu ve Taşdan, 2007).

Okul güvenliği kavramı için tek bir tanım yapmak güçtür. Ancak bu konu ile ilgili yapılmış çalışmalara bakıldığında, okul güvenliği veya güvenli okul kavramları karşımıza çıkmaktadır. Bu kavramlar bazen tek başına anılsa da bazen de birbirlerinin yerine kullanılmıştır. Dönmez'e (2001) göre güvenli okul, öğrencilerin, öğretmenlerin ve diğer personellerin psikolojik, duygusal ve fiziksel açıdan kendilerini özgür hissettikleri okuldur. Dwyer, Osher ve Warger'e (1998) göre güvenli okul etkili ve verimli politikaların geliştirilip uygulandığı okuldur. Diğer yandan güvenli okul, problem ortaya

çıkmadan önce gerekli önlemin alındığı ve problemler ortaya çıktıktan sonra etkili müdahale programlarının uygulandığı okuldur. Bucher ve Manning'e (2005) göre güvenli okul, tartışma, kavga ve şiddetin olmadığı okuldan daha farklı bir okuldur. Çelik'e (2005) göre güvenli okul, okuldaki tüm paydaşlar için öğrenmeye önem verip, öğrencilerin güvenli bir eğitim ortamında psikolojik ve sosyal becerilerini sergileyebildikleri, öfkelerini kontrol edebildikleri, sorunlarına çözüm bulabildikleri bir ortamdır. Çalık, Kurt ve Çalık'a (2011) göre güvenli okul, okuldaki tüm paydaşların okul içinden ya da çevreden kaynaklanan suç, şiddet, saldırganlık, hırsızlık, alkol, sigara ve zararlı madde kullanımı, cinsel taciz gibi istenmeyen davranışlara karşı korundukları okuldur.

Son yıllarda gerek okul ortamında gerekse de okul yolunda görülen davranış bozuklukları, hatta belki de uyuşturucu kullanımı ailelerin çocuklarıyla ilgili endişelerini artırmaktadır. Bu sebeple günümüzde ebeveynlerin önemli bir kısmı okulların artık güvenli yerler olmadığını düşünmektedir (Işık, 2004). Oysa okulun güvenliğinin yeterli düzeyde sağlanması, okullardaki eğitim-öğretimin sağlıklı bir biçimde gerçekleştirilmesinin önemli ön koşullarından biridir. Öğrencilerin fiziksel ve ruhsal açıdan güvenliklerinin sağlanması bakımından okulun bütün paydaşlarına görev düşmekle birlikte, sorumluluk büyük ölçüde okul yönetimlerine aittir (Özer ve Dönmez, 2013). Okul güvenliği ile ilgili paydaşlardan birisi, belki de en önemlisi okul yöneticileridir. Okul yöneticileri çocukları okulda olduğu sürelerde, ailelerin kendilerini rahat hissetmelerini sağlamalı ve çocukların öğretim sürecine daha fazla katılım göstermesini sağlamalıdır. Bir okul yöneticisinin güvenli bir okul ortamı sunması bazı kazanımları da beraberinde getirmektedir. Okul yöneticisinin güvenli bir okul ortamı sunması, istenmeyen olayların ortaya çıkmadan önlenmesi, çatışmaların verimli bir şekilde çözülmesi, krizler ile etkili bir şekilde mücadele edilmesi, disiplin cezalarının daha az kullanılması gibi hayati katkılar sağlayacaktır (Bucher ve Manning, 2003). Okul ortamını güvenli bir hale dönüştürme ve bunu sürdürme okul yönetiminin temel sorumluluklarındandır. Ayrıca okulun örgütsel amaçlarını yerine getirebilmesi, okuldaki tüm paydaşların kendilerini her yönden güvende hissetmesine bağlıdır. Diğer yandan okulun emniyet ve asayişinin sağlanması, fiziksel çevresinin güvenliği, çevresindeki trafik ile ilgili unsurların uygun şekilde düzenlenmesi gibi konular da okul güvenliğini ifade etmektedir. O halde okul yöneticilerinin, öğretmenleri, velileri, okuldaki diğer

personel ve paydaşları eş güdüm içerisinde çalışmaya katması oldukça önem arz etmektedir (Turhan ve Turan, 2012).

2.1.1.Okul Güvenliğinin Önemi

Günümüzde başta Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa Birliği ülkeleri olmak üzere, birçok ülkede okul güvenliği, çok önem verilen konular arasındadır. Türkiye’de okul güvenliği, diğer ülkeler kadar olmasa da son yıllarda önem kazanan konulardan biridir. Okul güvenliği problemi bakanlık nezdinde de sorun olarak görülüp 19. Milli Eğitim Şûrası’nın gündeminde yer almıştır (Karakütük, Özbal ve Sağlam, 2017). Toplumsal değerlerin sonraki kuşaklara aktarılmasında güvenli bir okulun katkısı büyüktür. Dolayısıyla okul yöneticilerinin en önemli görevleri arasında görülebilecek konulardan biri de güvenli bir okul ortamı meydana getirebilmektir. Güvenli bir okul, içiyle, dışıyla, yoluyla istenmeyen davranışlardan arınık olduğu bir iklim sunabilen bir okuldur. Son yıllarda toplumun genelinde şiddetin artması ile ilgili medyadaki haberler, ne yazık ki okulları kapsamaya başlamıştır. Toplumda meydana gelen olumsuz olaylar, okulda da görülebilmektedir. Aynı şekilde toplumsal ve küresel bozulmaların önlenbilmesinde okullar önemli bir faktöre sahiptir. Zira okulların toplumsal yozlaşmalara karşı, öğrencileri, öğrenci velilerini ve hatta bütün toplumu korumak gibi bir işleve de sahiptirler. (Erol, 2009).

Okullarda artan güvenlik problemi, toplum olarak hepimizi tedirgin etmektedir. Hâlbuki insanoğlunun yaşamında kutsal ve en güvenli yerlerden birinin okul olduğu düşünülmektedir. Ne yazık ki zaman içerisinde, toplumsal yozlaşmalar ve küresel değişimlerden dolayı bu güven duygusu yerini belirsizliğe bırakmaktadır. Bugün gelinen noktada okulların güvenliği konusu yöneticiler, öğretmenler, öğrenciler, veliler ve sosyal bilim araştırmacıları tarafından sorgulanmaya başlanmaktadır (Memduhoğlu ve Taşdan, 2007). Okullarda meydana gelen olaylarla ilgili olarak görsel ve yazılı basında yer alan haberlere bakıldığında, okullardaki güvenlik problemlerinin hızla arttığı görülmektedir. Okula dışarıdan müdahaleler, öğrenciler arasındaki kavgalar, fiziksel şiddet, okul önünde meydana gelen trafik kazaları, intihar, hırsızlık, öğrenciler arasındaki çeteleşme gibi haberlere rastlamamak neredeyse mümkün değildir. Bu tür istenmeyen durumlar,

okuldaki atmosferi bozmaktadır. Diğer yandan huzurlu bir atmosferden yoksun bir okulun öğrencilerinin ve okul çalışanlarının fiziksel ve psikolojik açıdan okula duyulan güvenleri sarsılmaktadır. Bu güven ortamının bozulması ise okulda etkili bir eğitim hizmetinin verilmesini engelleyebilmektedir (Turhan ve Turan, 2012).

Küreselleşme ve toplumsal değişimler sonucunda okulun ve okul yönetimlerinin rolleri giderek değişmektedir. Okullardaki yönetsel uygulamalar, akademik çabaların yanı sıra güvenliği oluşturmayı da hedeflemelidir. Bundan dolayı okul yöneticileri, okula ve öğrencilere yönelen tehlikeler karşısında öğrenme ortamlarını daha güvenli bir yer haline getirmelidir. (Balyer, 2012). Okulda güvenliğin sağlanması öğrenciler ile okulda görev yapan kişilerin güvenliklerinin sağlanması ve sağlıklı bir öğretimin yapılması için gereklidir. Okullarda yaşanan güvenlik sorunlarının tespiti ve güvenlik sorunlarının çözümü okulda yaşanması muhtemel sorunları en aza indirecektir (Töremen, Çankaya ve Avanoğlu, 2008). Okul güvenliği arka planda kalmayacak derecede önemli bir konudur. Başta eğitim yöneticileri olmak üzere, tüm paydaşların bu önem etrafında koordinasyon içerisinde hareket etmeleri gerekmektedir. Öğretim ortamlarımıza okul güvenliği imajıyla bakıldığında, öncelikli olarak korunmaya muhtaç olanlar öğrenciler olmakla birlikte, yaşanan olaylar yöneticilerin, öğretmenlerin ve diğer paydaşların da yeterince güvende olmadıklarını göstermektedir (Dönmez, 2001).

Okulun güvenliği yeterli düzeyde sağlandığında, okuldaki paydaşlar içerisinde en çok öğrencilerin olumlu yönde etkilenmesi beklenir. O halde güvenli bir okulun niteliklerinin tartışılması yararlı olacaktır. Öğrenciler, öğretmenler, diğer personeller ve hatta belki de öğrencilerin aileleri üzerinde etkide bulunabilecek güvenli okulun nitelikleri şunlardır (Işık, 2004):

- Öğretmenlerin fiziksel şiddetine maruz kalma konusunda güvenlik,
- Akranlardan gelecek tehdit ve şiddete karşı güvenlik,
- Duygusal ve psikolojik güvenlik,
- Cinsel ve fiziksel istismara karşı güvenlik,
- Siyasî görüş, mezhepsel ve etnik farklılık gibi konulardaki güvenlik
- Hijyen, temizlik ve sağlığa ilişkin güvenlik,
- Doğal afetlere karşı güvenlik.

Ögel ve diğerlerine (2006) göre güvenli okul, birtakım özellikleri belirgin olan okullardır. Güvenli Okullar:

1. Güvenli okul ortamı için planlama yapılırken, bu süreçte bütün paydaşların katılımı sağlanır.
2. Güvenli okul öğrencilerin sadece akademik başarılarına odaklanmayıp, aynı zamanda öğrencilerin psikolojik ve sosyal yönlerine de önem verir. Böylece öğrencilerin okuldan; okulun da öğrencilerden bekledikleri arasında bir denge kurulmaya çalışılır.
3. Çocukların duygu ve düşüncelerini ifade ederken kendilerini güvende hissetmeleri sağlanır. Bu sebeple, çocuklara kendilerini güvende hissederek ihtiyaçlarını, korku ve kaygılarını rahatça okul görevlilerine ifade edebilecekleri bir ortam oluşturulmalıdır.
4. Güvenli okullarda öğrenciler ve öğretmenlerle diğer paydaşlar arasında sağlıklı bir iletişim vardır. Bu iletişimin iyi ve güvenli olması okulun atmosferine yansır ve problemlerin çözümünü kolaylaştırır.
5. Güvenli okullar öğrenci velilerini çocuklarının her türlü durumu hakkında bilgilendiren okullardır. Bilgilendirme sadece veli toplantıları ile yapılmaz. Veliler düzenli olarak okula davet edilip, kendilerine zamanında ve yerinde bilgilendirmeler yapılır.

Güvenli bir okul ortamı tesis etme çabaları, istenmeyen birçok davranışın önüne geçebilir. Okuldaki güvenli ve huzurlu ortam oluşturmanın katkıları şu şekilde açıklanabilir (Pişkin, Öğülmüş ve Boysan, 2011):

- Öğrencilerin derslerde başarılı olma durumlarını en üst noktaya çıkarmak.
- Öğrenciler arasındaki her çeşit bireysel farklılıklara karşı hoşgörü kültürü oluşturmak.
- Özel gereksinimi olan ve akademik olarak başarı seviyesi düşük olma riski taşıyan öğrencilerin desteklenmesini sağlamak
- Öğrencilerin okula ilgi duymalarını sağlamak.
- Okul iklimini kötü yönde etkilediği düşünülen davranışları minimize etmek.

- Bütün paydaşların birbirilerine karşı daha saygılı ve sorumlu davranmalarını özendirmek.

Milli Eğitim Bakanlığı, okullarda istenmeyen olayların artmasıyla beraber, öğrencilerin güvenli ortamı içinde eğitim kurumlarına devam edebilmelerini sağlamak için çeşitli genelgeler yayımlamaktadır. Yine okullarda şiddetin önlenmesine yönelik olarak, MEB ve İçişleri Bakanlığı arasında güvenliğini arttırılmış eğitim ortamlarının sağlanmasına ilişkin hükümler içeren “Okullarda Güvenli Ortamın Sağlanmasına Yönelik Koruyucu ve Önleyici Tedbirlerin Artırılmasına İlişkin İşbirliği Protokolü” 20.09.2007 tarihinde yapılmıştır. Protokole göre, okulun yakın ve uzak çevresindeki önlemler olarak, öğrencileri şiddet içeren eylemlere karşı korumak, madde bağımlılığı ve diğer zararlı alışkanlıklara karşı korumak, okulların yakın çevresinde bulunan umuma açık yerler ile park, bahçelere yönelik denetimlerin yapılması ve zararlı elektronik oyunların olumsuz etkilerine yönelik tedbirler ile okul servis araçlarının denetimine yönelik tedbirlerin arttırılması amaçlanmıştır. MEB, 21.01.2009 tarihinde “Eğitim Ortamlarında Şiddetin Önlenmesi ve Azaltılması” ve 14.03.2006 tarihinde de “Öğrencilerimizin Zararlı Madde Kullanımı ve Şiddet Gibi Risklerden Korunması” gibi genelgeler çıkararak (Erol, 2009) okul ortamının güvenli hale getirilmesini sağlamaya dönük adımlar atmaya da devam etmektedir. Okullarda görevlendirilen güvenlik personelleri ile okul polisi uygulamalarının da bu amaç doğrultusunda olduğu ifade edilebilir. Çünkü öğrencilerin eğitim ortamında kendini güvende hissetmemesi, okulun doğasıyla da uyumsuzdur. Dolayısıyla öğrencilerin okula giderken kullandıkları okul yolu ile okula varmak için kullandıkları okul servis araçlarının güvenliğini sağlaması son derece önemlidir.

2.2.Okul Servis Araçları ve Okul Yolu Güvenliği

Okulu güvenli hale getirmenin bir yolu öğrencilerin okula yaya olarak gelirken kullandıkları okul yolunun ve bindikleri okul servis aracının güvenliğinin sağlanmasıdır. Bu noktada, tüm paydaşların eşgüdüm içerisinde hareket etmeleri hayati bir öneme sahiptir. Okul yöneticisinin, trafikten sorumlu güvenlik görevlileriyle eşgüdüm içerisinde olması, istenmeyen bir problemleri ortaya çıkmadan önleme hususunda çok yararlı olacaktır. Okul servis araçlarının içerisinde meydana gelebilecek istenmeyen durumlar,

okul servis aracının öğrencileri evden alırken, öğrencileri servisten indirirken yaşanabilecek olumsuz durumlar, okul servis aracının karışabileceği kazalar, okul yöneticisinin özverili bir çalışması ve diğer paydaşlar ile yapacakları denetimlerle önlenebilecektir.

Okul servis araçları, yaşam koşullarının değişmesine bağlı olarak hızla değişmektedir. Konu ile ilgili gerekli yasal ve idari düzenlemelerin uygulamaya geçirilememesi ve işletmeye ilişkin iyileştirme getirilememesi, bu araçların şehir içindeki ulaşımı olumsuz yönde etkilemesine neden olmaktadır. Servis araçlarının ve bu araçları kullanan sürücülerin yeterince denetimi yapılamamaktadır. Okul servis araçları özellikle sabah ve akşam saatlerinde yoğunluk kazanmaktadır. Kent içinde çalışan bu araçların güzergâhlarının gelişigüzel belirlenmesi ulaşım sorunları oluşturmaktadır. Bazı uygulamalarda ise yüksek kapasiteli lastik tekerlekli araçlar neredeyse boş gidip gelirken, düşük kapasiteli minibüs türü araçlar ise aşırı yüklü olarak trafiğe katılmaktadır. Okul servis araçlarının ulaşım hizmetlerini güvenli bir şekilde sunmalarını sağlamak için araçların teknik özellikleri, çalışma koşulları, güzergâh takibi gibi konularda yönetmeliklere bağlı olarak denetimler yapılmakta ve ortaya çıkabilecek güvenlik problemleri çözülmeye çalışılmaktadır (İnan, 2006).

Son yıllarda okul ve okul çevrelerinde meydana gelen ölüm ve yaralanmalarla sonuçlanan kazaların sayısı gittikçe artmaktadır. Okul servis araçlarının sebep olduğu veya maruz kaldığı trafik kazaları da göz önüne alınacak olunursa öğrencilerin karşıya olduğu tehlikenin boyutları daha açık bir şekilde görülebilir. Küçük çocuklar, büyük akranlarına nazaran bu tür kazalarda daha savunmasızdılar. Ayrıca öğrencilerin kaza anında yapmaları gereken davranışlar konusunda bilinçsiz oldukları düşünülürse, tehlikenin boyutunun daha artabileceği ifade edilebilir (Karal, 2011). Şehirlerin büyümesi sonucunda, bazı okulların yerleşim yerlerinin dışına taşınması öğrencilerin okullara taşınması ihtiyacını da arttırmaktadır. Bu durum okul yolunda güvenlik sorununu da birlikte getirmektedir. Günümüzün değişen yaşam koşullarıyla birlikte, okula varma yöntemleri çeşitli olmakla birlikte, bunların önemli bir kısmını da okul servis araçlarıyla gerçekleştirmektedir. Diğer yandan okul servis araçlarıyla ilgili görsel ve yazılı basına yansıyan haberler, bu konu hakkında araştırmalar yapılması gerektiğini ortaya

koymaktadır. Okul servis araçlarının güvenlik problemlerini incelediğimizde, güvenlik sorunu oluşturan faktörlerin bir hayli fazla olduğunu görmekteyiz. Bu problemlerin en sık görüleninin servis araçları ve servis şoförleri olduğunu görsel ve yazılı basında da görmek mümkündür. Bu problemler ilgili yazılı ve görsel medyada yer alan haberler aşağıda belirtilmiştir.

“Sivas’ta trafik polisleri tarafından servis araçlarına yönelik yapılan uygulamada, 17 kişilik bir öğrenci servisine 42 öğrenci alındığını tespit edildi. Öğrenci servisinin şoförüne kurallara uymadığı için 199 lira para cezası uygulandı.” (haber7.com, 2017)

“Fethiye’de öğrenci servisinin kaza yapması sonucu 6 lise öğrencisi yaralandı. Öğrenci servis aracının aşırı hız yaptığı, aracın lastiklerinin ise yola tutunma özelliğinin kaybolduğu öne sürüldü.” (posta.com.tr, 2019).

“İzmir’in Bayraklı ilçesinde okul servis minibüsünde 3 kız öğrenciye, farklı zamanlarda birçok kez cinsel istismarda bulunduğu iddiasıyla tutuklu yargılanan servis şoförü, 25 yıl hapis cezasına çarptırıldı” (hurriyet.com.tr, 2018).

“Edirne’nin Uzunköprü ilçesinde servis şoförü, iddiaya göre sabah saatlerinde araçta bulunan 3 ortaokul öğrencisi kıza sözlü cinsel tacizde bulundu. 3 ortaokul öğrencisi eve gittiklerinde durumu aileleriyle paylaştı. Durumu okul müdürlerine bildiren aile, servis şoförü hakkında sözlü cinsel taciz suçlaması ile hakkında suç duyurusunda bulundu. Yürütülen soruşturma kapsamında servis şoförü sabah erken saatlerde evinde gözaltına alındı. Servis şoförü çıkartıldığı nöbetçi mahkemeye tutuklanıp cezaevine sevk edildi” (haberturk.com, 2019).

“Antalya’nın Muratpaşa İlçesi’ndeki İlkokul ’da okuyan 10 yaşındaki öğrenci, başka bir mahalleye taşındığı için babası ile okul servisi kayıtlarının yapıldığı yere gitti. Bir önceki yıl servis şoförlüğünü yapan kişiyi tekrar karşısında gören çocuk, babasına aynı servise binmek istemediğini söyledi. Nedenini soran

babasına, "Servis şoförü bizi korkutuyor, dövüyor, hakaret ediyor, küfrediyor" karşılığını verdi. Bunun üzerine oğlundan neler yaşadığını öğrenen baba, polise gidip servis şoförü hakkında şikâyetçi oldu" (milliyet.com.tr, 2014).

Okul servis araçlarının donanım ve eksikleriyle ve uygun niteliklere sahip olmayan şoförlerin servis taşımacılığını yaptıklarıyla ilgili kaza haberlerinin sayısını çoğaltmak mümkündür. Okul yolu güvenliği kavramı süreç olarak ele alındığı takdirde çok geniş bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu süreci bir gün ile sınırlandırdığımız zaman, öğrenci ve öğretmenlerin ya da diğer tüm personellerin okula gitmek için evden çıkma zamanından başlayıp, tekrar evine dönünceye kadar geçen tüm aşamaları içermektedir. Bu aşamalardan okuldaki paydaşlar içerisinde en çok öğrenciler etkilenmektedir.

Ev ile okul arasındaki okul yolu güvenliği, özellikle okul servis araçları kullanan öğrenciler için büyük önem arz etmektedir. Okul güvenliği mekân ve fiziksel ortam açısından ele alabilir. Bunlar (Işık, 2004):

1. Öğrencilerin evleri ile okul arasındaki yol güvenliği,
2. Öğrencilerin teneffüslerde gezdiği, dolaştığı ve hatta belki de yemeğini yediği okul içindeki güvenlik,
3. Sınıf içindeki güvenlik olmak üzere üç farklı alandaki güvenliği kapsamaktadır.

Öğrencinin okul ile ev arasındaki güvenliği olan, okul yolu güvenliğinin ele alınırken, öğrencilerin kullandıkları okul servis araçları, servis araçlarının şoförleri, bu hizmetlerinden istifade eden öğrenciler ile araçların takip ettiği güzergâhların bir bütün içinde incelenmesi yararlı olacaktır. Çünkü okul yolu güvenliğinde, yukarıda ifade edilen boyutlarıyla ciddi problemler yaşanmaktadır. Günümüzde birçok öğrenci (yaklaşık %10) okul yolunu okul servis araçlarıyla almaktadırlar. Bu bağlamda, okul servis araçları, servis araçlarının takip ettiği güzergâhlar, servis şoförleriyle, servis hizmetinden yararlanan öğrenciler ilgili kuramsal çerçeveye değinmek oldukça yararlı olacaktır.

2.2.1. Servis Araçları Kaynaklı Güvenlik Problemleri

Okullarda güvenli bir okul ortamının oluşması için gerekli olan temel koşullardan birisi okul ile ilgili tüm paydaşların yani yönetici, öğretmen, aile, çalışanlar ve özel

güvenlik görevlilerinin iş birliğinin sağlanmasıdır. Öğrencilerin evden okula gitmek üzere bir araçla ya da yaya olarak hareket etmeleri ile başlayan ve okulda geçirdikleri eğitim faaliyeti sonrasında evlerine dönmeleri ile tamamlanan okul süreci birçok tehlike ve riski de içerir. Okul servis aracı ile gitmek, önceleri sadece büyük şehirlerde gözlenebilen bir olgu iken, şimdilerde birçok yerleşim yerinde görülebilen bir durum oldu. Ancak birçok insanın yaralandığı ve hayatını kaybettiği kazalar öğrencilerin yaşam güvenliği için de büyük risk anlamına gelmektedir. Bu durum doğal olarak, okul yolu güvenliğinde aileleri de endişelendirmektedir (City Security Group, 2013). Ancak velilerin bu endişesi halen hak ettiği önlem ve tedbirler ile giderilmiş değildir. George ve George'un (1987) da ifade ettiği gibi okuldaki taşıma ve ulaştırma hizmetleri genel eğitim projesinin ayrılmaz ve zorunlu bir parçası olmasına rağmen, programsal inceleme, denetleme ve değerlendirmeden genel olarak ayrı kalmaktadır. Okul servisleri ile ilgili problemleri, davranışları ele alan ne yazık ki az sayıda çalışma yapılmıştır. Bu nedenle okul servis taşımacılığını izleme ve tanımlamak için stratejilerin geliştirilmesi toplumsal olarak önemli ve yerinde bir çabadır (Hirsch, Palmer, Sugai ve Schnacker, 2010).

Türkiye'de zorunlu eğitim ile öğrencilerimiz, her gün düzenli olarak okullarına gitmektedirler. Bununla birlikte yapılan çalışmalarla ortaöğretim kurumlarına devam eden öğrencilerin de son yıllarda artış göstermesi okula gidip gelme açısından birtakım ulaşım problemlerini ortaya çıkarmıştır. Öğrencilerin bu problemlerini gidermek için okul servis araçları ile bu sıkıntılar giderilmeye çalışılmaktadır (Gedik, 2013). Öğrencilerin okula servis aracı ile gitmesi günümüzde fazlasıyla tercih edilen bir okula varış yöntemidir. Okul öncesi eğitim, ilkökul, ortaokul, lise ve üniversite eğitimi gören yüz binlerce öğrenci okul servis aracı ile evden okula, okuldan eve taşınmaktadır. Amerika'da yapılan araştırmalara göre okula servis aracı ile gitmek, öğrencilerin okula ulaşmasında en güvenli yöntem olarak gösterilmektedir. Dolayısıyla okula servis aracı ile giden öğrenciler, anne babaları ile giden öğrencilere göre dört kat daha güvenli seyahat etmektedirler. Başka bir bakışla okul servis aracı ile okula giden öğrenciler, başka yöntemlerle okula giden öğrencilere göre daha güvenli seyahat etmektedirler. Trafik kazalarının dışında çocukların okula giderken karşılaşılabileceği başka sorunlar, ana-babaların çalışmaları, okul ve ev arasındaki mesafenin uzunluğu gibi etkenler okul servis araçlarına olan talebi artırmaktadır (Kopuz, 2017).

Günümüzde artan nüfus ve gelişen yaşam standartları ile tüm dünyada ve yurdumuzda eğitime verilen önem her geçen gün artmaktadır. Yetişen genç nüfusun eğitimi ise sayıları hızla çoğalan eğitim kurumlarında verilmekte ve bu öğrencilerin eğitim kurumlarına taşınması tüm dünyada öğrenci taşımacılığı adı verilen sektörün hukuksal anlamda da kanunların denetiminde olması gerekmektedir. Dünya genelinde bu denetimin herhangi bir ortak standardı bulunmamakta ve her ülkenin kendi yasaları çerçevesinde uyguladığı ve yürürlükte olan birtakım yönetmelikleri bulunmaktadır (İnan, 2006). Türkiye’de öğrenci taşıma hizmetleriyle ilgili durum hakkında araştırmalar yapabilmek ve servis araçlarıyla ilgili oluşturulan standartları öğrenmek için yürürlükte olan “Okul Servis Araçları Yönetmeliğini” incelemek yararlı olacaktır. Bu yönetmelikte servis hizmeti verecek araçlarda aranacak nitelikler ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır.

Okul Servis Araçları Yönetmeliği’nde yer alan görev ve tanımların bazılarını belirtmekte yarar vardır. Madde 4:

“Okul servis aracı olarak kullanılacak taşıtlarda, öğrenci ve çocukların kolayca yetişebileceği camlar ve pencereler sabit olacak, iç düzenlemesinde demir aksam açıkta olmayacak, varsa yaralanmaya sebebiyet vermeyecek yumuşak bir madde ile kaplanacaktır. Okul servis aracı olarak kullanılacak taşıtlar temiz, bakımlı ve güvenli durumda bulundurulacak ve altı ayda bir bakım ve onarımları yaptırılacaktır. Okul servis araçlarında araç takip sistemi bulundurulacaktır. Kayıtlar en az otuz gün muhafaza edilecektir. Okul servis araçlarında her öğrenci ve çocuk için üç nokta emniyet kemeri ve gerekli koruyucu tertibat bulundurulacaktır. Okul servis araçlarında görüntü ve müzik sistemleri taşıma hizmeti sırasında kullanılmayacaktır. Okul servis araçlarında tüm koltukları görece şekilde iç ve dış kamera ile en az otuz gün süreli kayıt yapabilen kayıt cihazı bulundurulacaktır. Okul servis araçlarının camlarının üzerine renkli film tabakaları yapıştırılması yasaktır” (Okul Servis Araçları Yönetmeliği, 2018).

Okul servis araçlarında dikkate alınması gereken önemli bir nokta da araçlarda emniyet kemerinin çalışır durumda olmasıdır. Yapılan çalışmalar, araç içinde çocukların yaşlarına uygun koruma sistemlerinin kullanılması ciddi yaralanma ve ölümleri engellediğini göstermektedir. Türkiye geneli yapılan kaza istatistikleri, emniyet kemeri takmanın, otomobildeki yaşam kurtaran araçların en önemlisi olduğunu ortaya koymaktadır. 48 km hızla gitmekte olan bir aracın içinde korumasız oturan bir öğrenci,

kaza esnasında arkadan çarpma durumunda, üç ton kuvvete varan hızla öne doğru fırlar ki bu, bir apartmanın üçüncü katından düşme sonucu oluşan darbeye eşdeğer bir yaralanmaya neden olur. Denetlenmeler yapılmasına rağmen öğrencilerin yaşı arttıkça, emniyet kemeri kullanılma yüzdesinin azalması da manidardır (Kuğuoğlu, Ergün ve Aslan, 2006).

Okul servis araçlarıyla karşılaşılan önemli problemlerden biri de kapasitenin üzerinde öğrencilerin alınmasıdır. Koltuk sayısından fazla öğrencinin servise alınması birçok açıdan uygun ve makul değildir. Bu durum servis içerisinde kalabalık olmasına, sınırlı alanlar ve denetim yetersizliğinden dolayı bir yandan kötü davranışlar için ortam sağlanmasına neden olur. Diğer yandan ise okul servis aracının içerisinde çok gürültülü olmasına da neden olmaktadır (Crible, 2016).

Okul servis araçlarıyla karşılaşılan problemlerden bir diğeri de araçlarda rehber personel bulundurulmamasıdır. Diğer yandan okul servisi hizmeti sağlayan firmaların, çalıştırdıkları rehber personellerin birçoğunun yönetmelikte belirtilen şartları taşınamaması dikkat çekicidir. Öğrencilerin taşınmasını güvenli hale getirmek için bu amaçla okul servis araçlarında rehber personel olarak görev yapacak kişilerin yeterlilik ve çalışma şartlarıyla ilgili *Okul Servis Araçları Yönetmeliği*’nde yer alan maddelerden bazı görev ve tanımlara bakmakta yarar vardır. Madde 5’e göre verilen görevleri yapmak üzere *“Okul servis araçlarında rehber personel bulundurulmalıdır. Rehber personel; 22 yaşını doldurmuş, en az lise mezunu olmalıdır. Ayrıca devletin güvenliğine karşı suçlar, anayasal düzene ve bu düzenin işleyişine karşı suçlar, zimmet, irtikap, rüşvet, hırsızlık, dolandırıcılık, sahtecilik, güveni kötüye kullanma, hileli iflas, ihaleye fesat karıştırma, edimin ifasına fesat karıştırma, suçtan kaynaklanan mal varlığı değerlerini aklama veya kaçakçılık suçlarından mahkûm olmamış olmak veya bu suçlardan hakkında devam eden ya da uzlaşmayla neticelenmiş bir kovuşturma bulunmayan kişileri kapsamaktadır. Rehber personeller her yıl, okul servis rehber personeli olmaya uygun olduğuna dair aile hekimliğinden rapor almalıdır. Rehber personel standardına uygun, sarı renkte ve üzerinde reflektif şeritler yer alan ve ön ve arka kısmında “REHBER” yazılı ikaz yeleği giymeli ve taşıma faaliyeti sırasında öğrencilere refakat ederken yardımcı ışıklı çubuklar kullanılmalıdır”* (Okul Servis Araçları Yönetmeliği, 2018).

Türkiye’de yapılan araştırmalarda rehber personel bulundurma hususunda araçların büyük bir bölümünün bu şartlara uymadığı görülmektedir (Gedik, 2013). Servis firmalarının, ekonomik nedenlerden dolayı, bu kurala uymadıkları düşünülmektedir.

Öğrenciler, araç seyir halindeyken servis şoförünü genel olarak dinlememektedirler. Bu nedenle okul servisinde ek denetimin, güvenlik açısından bir zorunluluk (gereklik) olarak görülmesi gerekir. Okul servisi seyir halindeyken, servis içerisinde ciddi bir kavga ya da basit bir kargaşa yaşıyorsa; o anda şoförün yapabileceği çok da bir şey olmaz. Ya çocuklara bağırır ya da servisi yolun kenarına çekip durdurur. Okul servislerinde kontrolü düzenli olarak sağlayabilen bir denetimcinin yokluğu, öğrencilerin güvenliği için ciddi bir sorundur. Diğer yandan ilkökul öğrencileri gelişim evrelerinden dolayı saldırganlık eğilimleri açısından daha yüksek risk taşıyabilir (Aldo, 2014).

Okul servis araçlarında rehber personel bulundurmanın birçok yararı olacaktır. Rehber personel servis şoförünün araç kullandığı zaman, servis şoförünün anlık müdahale edemediği problemlere yerinde müdahalelerde bulunabilir. Rehber personel bulundurmak hem öğrenciler hem de servis açısından çok önemlidir. Yapılan bir çalışmada, okul servis araçlarında rehber personel bulundurma hususunda araçların büyük bir bölümünün bu şartları sağlamadığı sonucu gerçekten çok vahimdir. Diğer yandan öğretmenler, okuldaki diğer personeller veya öğrenci velileri, öğrencilerle birlikte okul servis aracına bindikleri zaman, okul servis aracında yaşanan zorbalık olaylarına daha az rastlanmaktadır. Çünkü araçtaki yetişkinlerin varlığı öğrencilerin disiplin sorunlarına daha az başvurmalarına neden olmaktadır (Crable, 2016). Dolayısıyla öğrencilerin rehber personel, okul personeli, şoför, yardımcı personel gibi belli bir ağırlığı olan otoritelerin huzurunda bu saldırganlık eğilimlerini göstermekten çekinmeleri çok doğal bir durumdur.

2.2.2. Servis Güzergâhları Kaynaklı Güvenlik Problemleri

Okul yolu güvenliği ile ilgili problemlerin diğer boyutu da okul servis araçlarının takip ettikleri güzergâh problemleridir. Servis araçlarına takip etmeleri için izin verilen

rotaya güzergâh denilmektedir (mevzuat.meb.gov.tr). Araçların takip ettikleri güzergâh ile ilgili güvenlik problemlerinin çözüme kavuşması, her gün yollarda olmak zorunda kalan öğrenciler açısından önem arz etmektedir. *Okul Servis Araçları Yönetmeliği*'ne bakıldığında, güzergâh ile ilgili dikkat çekici maddelerin olduğunu görülmektedir. Madde 3'e göre "Güzergâh okul servis araçlarının kalkış noktası ile varış noktası arasında kalan, özel izin belgelerinde belirtilen yolları kapsamaktadır. Madde 5'e göre taşımanın tamamının veya bir kısmının belediye sınırları içinde gerçekleştirilebilmesi için izlenecek güzergâh için ilgili büyükşehir belediyesinden/belediyeden özel izin belgesi almak gerekmektedir" (Okul Servis Araçları Yönetmeliği, 2018).

Okul servisi seyahati güvenliği ile ilgili servis rotalarındaki değişiklikler, servis durak yerleri ve çocukların yollarda karşıdan karşıya geçme ihtiyacını ortadan kaldıracak diğer önlemler önemlidir. Ancak uzun süren servis güzergâhları için sağlanan finansmanlar sınırlıdır. Bu önlemlerin yokluğunda, başvurulabilecek etkili yaklaşım, çocukların karşıdan karşıya geçmesi sırasında trafiği yavaşlatmaktır. Bunun nedeni, özellikle ilköğretim çağındaki çocukların araç hızını doğru bir şekilde değerlendirememesidir. Kanun düzenlemeleri ile hız sınırı miktarı da gözden geçirilmelidir. Yapılan araştırmalar, okul servisleri çevresindeki hız sınırının, okul kapısı dışındaki, ana cadde üzerindeki ortak alanlarda ve yüksek riskli alanlardaki hız sınırıyla aynı olması gerektiğini ortaya koymaktadır. Bu tek tip hız sınırı sürücü farkındalığını ve uyum düzeyini arttırabilir (Baas ve Charlton, 2011).

Güzergâhla ilgili önemli bir diğer problem de öğrenci taşıma hizmetlerinde kullanılan eski araçların yollarda arıza vermek suretiyle trafiği aksatmalarıdır. Durakların dışında öğrenci indirme ve bindirme işlemlerinin yapılması da araç trafiğini ve güzergâhları tıkamaktadır. Güzergâh ile dikkat edilmesi gereken bir husus da farklı mahallerde bulunan okullara öğrenciler zamanında yetiştirilmek istenirken, yolun uzaması, öğrencilerin serviste fazla bekletilmeleri ve haliyle kaza risklerinin artmasıdır. Bununla alakalı basında birçok haber bulmak mümkündür. Yakın zamanda meydana gelen bir kazada farklı 2 lisede okuyan 2 öğrencinin hayatını kaybetmesi ve serviste bulunan birçok öğrencinin ağır yaralanması kamuoyunu derinden yaralamıştır:

“Samsun'dan Çarşamba yönüne doğru giden öğrenci servisi, otomobille çarpıştıktan sonra kontrolden çıktı ve aydınlatma direğine vurarak karşı şeride geçti. Bu şeritte karşı yönden gelen otomobille de çarpışan öğrenci servisi, sürücüsünün direksiyon hakimiyetini kaybetmesi sonucu devrildi. Kazada, 2 öğrenci hayatını kaybetti, çoğunluğu öğrencilerden oluşan 12 kişi de yaralandı”. (memurlar.net)

Servis araçlarının sık sık arıza yaparak taşıt yolunda kalmaları, servis hizmeti yaptıkları okulların bulunduğu cadde ve sokaklar üzerinde indirme bindirme ve bekleme yapmaları, servis saati dışında gelişigüzel alanlara park etmeleri, servis güzergâhlarında trafik problemlerin yaşanmasına neden olmaktadır. Güzergâhla ilgili sorunlara getirilecek bir çözüm de okulları inşa etmeden önce yer seçimine dikkat edilmesidir. Belediyeler tarafından hazırlanan imar planlarında; okul servis araçları için park alanları, indirme-bindirme alanları, personel ve veli araçları için otopark alanlarının gerekliliği göz önüne alınmalıdır. Özellikle öğrencilerin okul giriş-çıkış saatlerinde okul servis araçlarının durabileceği yerlerin tahsisi göz önünde bulundurulmalıdır (Buçak, 2008).

Servis araçları için öğrencileri güvenli bir biçimde indirdiği ve bindirdiği alanların yapılması, emniyet kemeri kadar önemlidir. Okul önlerindeki kazaların çoğunun meydana gelmesine sebep olan servis aracı indirme bindirme yerlerinin iyileştirilmeye çalışılması yararlı olacaktır. Amerika’da yapılan bir araştırmaya göre 1980-1984 yılları arasında, okul yolunda meydana gelen ölümlerin %83’ü inme-binme alanına yaklaşan yaya öğrencilerin başına gelmiştir. Dolayısıyla, okul servis araçlarına inme ve binme alanlarının daha fazla tehdit edici olduğu aşikârdır. Diğer yandan, meydana gelen öğrenci ölümlerinin çoğu okuldan eve dönerken meydana gelmektedir. Birçok öğrenci, bir okul servis araçlarında yanından geçen sürücülerin çarpması sonucunda hayatını kaybetmiştir. Ne yazık ki okul servis araçlarının birçoğu öğrencileri gelişigüzel yerlerde almakta ve öğrencileri eve bırakırken de yol güvenliği açısından tehlikeli olan yerlerde bırakmaktadırlar. Bu sebeple servis araçlarının güzergâhları üzerinde indirme bindirme yerlerinin olması, öğrencilerin güvenliği açısından önem arz etmektedir (Keer, 1987).

2.2.3. Servis Şoförleri Kaynaklı Güvenlik Problemleri

Okul servis şoförleri, öğrencilerin evden okula veya okuldan eve güvenli bir şekilde taşınmasında en çok rol oynayan aktörlerdir. Servis şoförlerinin görevi sadece öğrencileri okula ve okul aktivitelerine taşımak değil, aynı zamanda bu hizmeti güvenli bir şekilde yapmaktır. Bunun yanında servis şoförleri hemşire, arkadaş, koruyucu, rol model ve öğrenciler için danışman olarak rol alabilirler. Diğer yandan okuldaki paydaşlar arasında genel anlamla en az denetlenenler okul servis şoförleridir. Aslında okul servis araçlarındaki en önemli kişi okul servis şoförüdür. Çünkü okul servis şoförleri sadece belirli niteliklere sahip olmakla kalmayıp, aynı zamanda öğrencilerin güvenliği için görev ve sorumluluklarını çok dikkatli bir şekilde yerine getiren kişilerdir (Sims, 2014).

Okul servis şoförleri görevlerini yerine getirirken, okul yöneticileriyle sürekli bir iletişim içerisinde olmalıdırlar. Servis şoförleri ve okul yönetimi arasında daha etkili bir iletişimin yansıması, servis şoförlerine daha fazla olanak tanınmalı ve böylece servisteki bir kriz durumunda servis şoförlerine uygun bir şekilde müdahale edebilme yetkisi ve eğitimi verilmelidir (Allen, Ashbaker, Heaton, Parkinson ve Young, 2003). Servis şoförleri ve okul yönetiminin bu şekilde etkili iletişim içinde olması, servis şoförün serviste yaşanan olaylara müdahale etmede daha bilgili ve yeterli olmasına katkıda bulunacaktır. Diğer yandan bu etkili iletişim, serviste sorunlu davranışları tespit etme, etkili bir şekilde müdahale etme ve okullara rapor verme konusunda servis şoförlerini daha etkin kılacak ve öğrencilerin servis içerisindeki güvenliğini artıracaktır.

Amerikan Okul Servisi Konseyi, servis şoförü eğitime dâhil edilecek kriterlerin olması gerektiğini ileri sürmektedir. Buna göre okul servis şoförlerinin aşağıda yer alan konularda eğitilmiş olması gerekmektedir. Bunlar (Crible, 2016):

- Güvenli ve etkili bir öğrenci taşımacılığı yapmak için politikalar ve kuralları bilme
- Okul servis araçları ekipmanlarının kullanım talimatını bilme
- Okul servis araçlarında ayna sisteminin kullanımı ve ayarlanmasını bilme
- Seyahat öncesi ve sonrası günlük araç güvenlik denetimlerini bilme

- Korumalı sürüş becerileri de dâhil, güvenli sürüş tekniklerini bilme
- Yolcu indirme ve bindirme prosedürleri
- Okul alanına giriş ve çıkış prosedürleri
- Öğrenci yönetimi
- Acil durum ekipmanlarının kullanımı ve boşaltılması da dâhil, kaza ve acil durum prosedürleri
- Temel ilkyardım prosedürleri
- Demiryolu geçişleri için güvenlik prosedürleri
- Eğer varsa kablosuz iletişim ve GPS de dahil, elektronik iletişimin uygun kullanımı
- Uygun yakıt tüketim prosedürü
- Azaltılmış motor rölanti politikaları
- Personel, öğrenci ve ebeveynlerle etkili iletişim kurabilme
- Dil farklılıklarına karşı, etkili iletişim teknikleri de dahil olmak üzere kültürel çeşitlilik donanımlarına sahip olma
- Mesleğe uygun davranış ve tutum
- Bütün öğrencilerin servisten ayrıldığını teyit etmek için servisin iç bölümünün seyahat sonrası denetimi gibi noktalarda detaylı bilgiye sahip olması beklenmektedir.

Türkiye’de yapılan araştırmalarda bazı araçlarda şoförlerin sahip olması gereken sürücü belgelerine bakıldığında, E Sınıfı için üç yıllık, B Sınıfı için beş yıllık bir sürücü deneyimine sahip olunma şartı arandığı görülür. Ayrıca son beş (5) yıllık bir süre zarfında; bilinçli taksirli olarak ölümle sonuçlanan trafik kazalarına karışmamış olmak, alkollü iken araç kullanma ve hız kurallarına uyulmadığı için, sürücü belgeleri birden fazla geri alınmamış olma şartları olmasına rağmen, bu kurallara genel itibariyle uyulmadığı görülmektedir (Gedik, 2013). Ancak günümüz şoförlerinin gerekli teknik yeterliliklerine sahip olmalarının yanında, psikolojik yönden uyanık ve dikkatli olmaları beklenmektedir. Zira trafiğin gittikçe yoğun olması ve servis araçlarının manevra yapacakları alanların daralması, şoförlerin daha dikkatli olmalarını gerektirmektedir. Ancak ne yazık ki gereken ve beklenen ile yaşananlar aynı ölçüde değildir. Bu konuda şoförün dikkatsizliğiyle ilgili görsel basında çokça örnek bulmak mümkündür:

İstanbul Avcılar'da bulunan bir ilkokulun bahçesinde servis aracı öğrenciyi ezdi. Hastaneye kaldırılan 9 yaşındaki Eylül isimli öğrenci tüm müdahalelere rağmen hayatını kaybetti. Kaza anının kameraya yansıdığı anlar ile ilgili polisin soruşturması devam ediyor (ntv.com.tr, 2019).

ABD’de okul servislerinde yasa dışı davranan bazı sürücülerini tutuklamak ve cezalandırmak için ilave adımlar atılmıştır. 2011 ve 2012 yasama oturumlarında Connecticut, Georgia, Maryland, Rhode Island, Virginia ve Washington’da bu tür önlemler yürürlüğe konulmuştur. Arkansas, North Carolina ve West Virginia’da okul servis kameralarına yönelik yasalar da vardır. Benzer tedbirler Temmuz 2012 itibariyle New Jersey, New York ve Maine’de göz önüne alındı. ABD’deki Yeni Rhode Island yasası, okul servislerinde yer alan güvenlik kamerası sisteminden elde edilen belirli trafik ihlallerinin kanıtlarına dayalı olarak oluşturulmuştur. Serviste şiddet uygulayan kişi, en az 250 dolar ile en fazla 500 dolar arasında değişen ceza veya sürücü belgesinin en az 30 gün boyunca askıya alınmasıyla cezalandırılır. Bu kameralar 2011 yılı itibariyle hem Virginia hem de Washington’da, yerel okul bölgesinin onayıyla okul servislerine yerleştirilmesine izin vermektedir (Cook ve Shinkle, 2012).

Servis şoförleriyle ilgili gözlenen önemli problemlerden biri de aşırı hız yapmak veya hız sınırını aşmaktır. Servis araçlarının hızını yavaşlatabilmek için yasal düzenlemelerin etkin bir şekilde uygulanmasını sağlamak için yasal düzenlemelerin değiştirilmesi önerilmektedir. Şu anda polislerin okul servislerinin öğrenci indirme ve bindirme esnasında 20 km/saat hızdan daha fazla hızla geçmesini yasaklayan hız limiti kuralını servis şoförlerine uygulaması zordur. Bu durum kural ihlaline rağmen, okul servislerini belirtilen hızdan daha yüksek hızla geçen sürücülere karşı herhangi bir cezanın verilmemesi anlamına gelmektedir. Bu konuda gerçekleştirilen çalışmalarda uygulanan cezaların, davranış değişikliği konusundaki eğitim ve bilinçlendirme kampanyalarından daha etkili olabileceği ortaya konulmuştur (Lobb 2006).

Sonuç olarak okul servis araçlarının karıştığı kazaların önüne geçebilecek bazı önlemler de alınabilir (Baas ve Charlton, 2011):

- Hız sınırı, okul servisinin duraktan ayrılması da dâhil olmak üzere, onaylanan uyarı lambaları yandığı sürece geçerli olmalıdır.
- Uyarı lambaları öğrencilerin yola girme ihtimali yüksek olduğunda etkinleştirilmelidir
- Eğer okul servis araçlarının güvenliğini sağlamak amacıyla finans kaynaklarından elde dılecek fonlar sınırlıysa, okul servis durağının iyileştirilmesi, sürücü farkındalık kampanyalarından ziyade, yeni aktif işaretlerin okul servis araçlarına yerleştirilmesi ve hız sınırının uygulanmasına öncelik verilmelidir.
- Aktif hız işaretleri, sürücülere hız limitine uyulmadığında yargılanabileceklerini ve daha da kötüsü çocuk ölümlerine neden olabileceklerini hatırlatmalıdır. İlan panoları ve diğer pasif önlemler de bu mesajın sürücüler tarafından tekrar okul servisi ile karşılaştıklarında hatırlanmasını sağlamak için kullanılabilir.

Okul servis şoförlüğü mesleğinin temel standartlara kavuşturulabilmesi için birtakım yasal zorunlulukların da mutlaka yerine getirilmesi gerekmektedir. Bunun için okul servis şoförlerine çevre, trafik, sağlık ve ilk yardım eğitiminin verilmesi fayda getirecektir. Ayrıca okul servis şoförlerinin halkla ilişkilerle ilgili konulara ek olarak çocuk psikolojisi ve temel davranış yönetimi teknikleri ile ilgili bilgilerin yer aldığı programdan geçmeleri, sorunların çözümüne katkı sunabilir (Kopuz, 2017).

Okul servis şoförlerinin neden olduğu veya şoförlerden kaynaklanan birçok problem olduğu gibi servis şoförlerinin de karşılaştıkları çeşitli problemler de vardır. Servis şoförleri, genellikle düşük eğitim seviyesine sahip olduklarından dolayı, okul yöneticileri tarafından desteklenmediklerini düşünmektedirler. Okul servis şoförleri, okul yöneticileriyle olan iletişimlerinin genellikle tek taraflı olduğunu ve okul yöneticilerinin kendilerinin düşüncelerini dikkate almadıklarını belirtmektedir. Diğer yandan okul yönetimleri okul servis araçları için uygun nitelikte olan, ya da servis aracı içerisinde meydana gelebilecek olumsuz yöndeki öğrenci davranışına etkili şekilde müdahale edebilecek servis şoförleri bulmakta da zorlanmaktadırlar. Yakın zamanda yapılan bir araştırma, servis şoförlerinin mesleklerini bırakmalarındaki ana nedeninin okul yöneticilerinin desteğinin yetersiz olduğunu göstermektedir. Servis şoförlerinden gelen yaygın şikâyetler; öğrencilerin disiplinsiz davranışları, servis şoförlerini desteklemeyen

politikalar, ebeveyn şikâyetleri ve şoförlerin yeterince desteklenmemeleridir. Diğer yandan servis şoförlerinin, araç içerisindeki görevlerini yerine getirebilmek, öğrencilerin servis aracı içinde yaptıkları taşkınlık ve zorbalıklar gibi disiplin sorunlarıyla başa çıkabilmek için daha fazla desteğe ihtiyaçları olduğu belirtilmektedir (Crible, 2016).

Dünyada okul servis araçlarının hizmete girmesi ve bu sektörün gelişmesiyle birlikte, okul servis şoförlerinin öğrencileri güvenli taşımak için daha donanımlı ve eğitilmiş olmaları artık zorunlu hale gelmiştir. Okul servis şoförleri, öğrencileri güvenli bir şekilde okul ve evlerine ulaştırmak için görevlendirilmiş personellerdir. Bu personeller sadece belirli niteliklere sahip olmakla kalmayıp, aynı zamanda güvenli okul servis aracını sürmek için bazı görev ve sorumlulukları da yerine getirmek zorundadır (Sims, 2014). Dolayısıyla nitelikli okul servis şoförlerin seçimi son derece önemli bir konudur. Bu konuda hata yapıldığı takdirde "sürücülerin öğrencilere verebilecekleri muhtemel zararları nasıl önleyebiliriz?" sorusuna yanıt aranması gerekecektir. Bu sebeple öncelikli olarak okul servis şoför niteliklerinin seçiminin ele alınması gerekmektedir (Erkan, 1999).

Niteliksiz şoförlerin öğrenciler açısından risk oluşturabileceği tehlikesi göz ardı edilmemelidir. ABD’de servis şoförlerinin olası hatalarının önüne geçmek ve istenmeyen sonuçların oluşumunu engellemek için araç içine konulan güvenlik kameraları oldukça yarar sonuçlar doğurmuştur. Bazı eyaletlerinde kameraların okul servislerine yerleştirilmesine izin verilerek, yasadışı birçok durumun önüne geçilmiştir (Cook ve Shinkle, 2012).

Okul servis şoförlerinin seçimi, özellikle okul öncesi ile ilköğretim kademesindeki çocuklar açısından oldukça önem arz etmektedir. Servis şoförlerinin davranışları, konuşma tarzları, kişilikleri, giyim ve dış görüntüleri öğrencilerde kalıcı izler oluşturabilmektedir. Bu nedenle okul servis şoförlerinin özellikleri genel olarak aşağıda belirtilen şekilde olmalıdır (Kopuz, 2017):

- Güvenilir, güzel ahlaklı, çocukların yanında kötü söz ve davranışlarda bulunmayan bir karakterde olmalı,

- Okul servis aracını güvenli bir şekilde sürmeyi engelleyebilecek psikolojik veya sinirsel bir hastalığı olmamalı,
- Sabırlı, soğuk kanlı olmalı,
- Herhangi bir stres anında paniğe kapılmayan duygusal kararlılığı olmalı,
- Sabıkası olmamalı
- Ayrıca servis şoförü adayının daha önce trafik cezası alıp almadığı, kaza yapıp yapmadığı da araştırılmalıdır.

ABD Tennessee eyaleti eğitim dairesi, okul servis şoförlerinin (okul servis şoförlerinin) niteliklerinden hareketle, servis şoförlerinin işe alım koşullarında bazı kriterler belirtmiştir (Sims, 2014):

- Şoförler yılda en az bir defa sağlık muayenesinden geçmelidir.
- Ticari araç sürücü belgeleri olmaları gerekir.
- İyi bir ahlaka sahip olmaları gerekir.
- Görünüşleri ve giyimleri bakımlı, düzgün olmalı.
- Ebeveynlere ve çocuklara kibar davranmaları gerekir.
- Öğretmenler ve okul yetkilileriyle iletişim ve iş birliği içinde olmaları gerekmektedir.

Türkiye'deki kanunlarda öğrenci taşıma hizmetlerini düzenli ve güvenli hale getirmek, bu amaçla taşıma yapacak gerçek ve tüzel kişilerin yeterlilik ve çalışma şartlarıyla ilgili taşıma işlerinde çalışacak şoförlerin seçimi, şartları, görev ve sorumlulukları da ayrıntılı olarak yer almaktadır. Madde 9'a göre "Okul servis araçlarını kullanan şoförler 26 yaşından gün almış ve 66 yaşını geçmemiş olmalıdır". Ayrıca "Türk Ceza Kanunu'nun 81, 102, 103, 104, 105, 109, 179/3, 188, 190, 191, 226 ve 227' nci maddelerindeki suçlardan mahkûm olmamış olmak veya bu suçlardan hakkında devam eden ya da uzlaşmayla neticelenmiş bir kovuşturma bulunmamalıdır. D sınıfı sürücü belgesi için en az beş yıllık, D1 sınıfı sürücü belgesi için en az yedi yıllık sürücü belgesine sahip olmaları gerekmektedir. Her yıl okul servis şoförlüğüne uygun olduğuna dair aile hekiminden rapor almış olmaları, şoförlük mesleği bakımından her beş yılda bir yetkili kuruluşlardan psikoteknik açıdan sağlıklı olduklarını gösteren rapor almaları

gerekmektedir. Son beş yıl içerisinde; bilinçli taksirli olarak ölümlü trafik kazalarına karışmamış olmak, alkollü olarak araç kullanma ve hız kurallarını ihlal nedeniyle, sürücü belgeleri birden fazla geri alınmamış olmalıdır” ifadeleri geçmektedir (Okul Servis Araçları Yönetmeliği, 2018).

2.2.4.Öğrenci Kaynaklı Güvenlik Problemleri

Öğrencilerin sosyal ve psikolojik açıdan kendini rahat hissetmeleri, güvenliklerinin çok yönlü bir şekilde sağlanmasına bağlıdır (Çankaya ve Arabacı, 2010). Öğrencilerin öğretim hayatlarını geçirdikleri süreç içerisinde, en az denetlenen zaman dilimi, okul yolunda geçirdikleri süredir. Öğrenciler bu sürecin en korkutucu aralık olduğunu bildirmektedirler. Yıllar geçtikçe okul servis aracı kullanan öğrenci sayısı arttığı için kapalı alan ve denetim eksikliği, çocukların bu alanda kötü davranış sergileme fırsatını da arttırmaktadır (Aldo, 2014).

Bir öğrencinin diğerleriyle sosyal etkileşimleri genellikle ilişkilerin meydana geldiği duruma bağlıdır. Bu etkileşim hem olumlu hem de olumsuz arkadaş ilişkilerini içerir. Okul servisi, okul ya da evden daha farklı bir ortamdır. Genel anlamda bu çocukların kontrolünü sağlayan tek kişi olan servis şoförü bir yandan ağır bir vasıta olan servis aracını güvenli bir şekilde yönetiyorken, diğer yandan çok sayıda çocuğu etkin biçimde kontrol altına alması mümkün olmamaktadır (Galliger, Tisak ve Tisak, 2008).

Öğrenciler okul servis aracı içinde kendi aralarında tartışmalar yaşamakta ve seyahat eden arkadaşlarını rahatsız edici davranışlar sergileyebilmektedirler. Bu rahatsız edici davranışları kontrol altına almanın ABD’de uygulanan sıra dışı bir çözümü vardır. Neatrour (1994), belirli bir okul için okul servis kurallarına uymayan öğrencilerin, okula giderken okul servis aracına binme ayrıcalığını kaybedeceğini belirtmektedir. Öğrencilere okul servisinde uymaları gereken iki kural hatırlatılır. Koltuğuna oturma ve sadece yolculuk yapma. Öğrencilere bu iki kuralın nedeni olarak, oturdukları yerden kalkmamaları durumunda, okul servis araçlarında yaşanan davranış problemlerinin çoğunun azalacağı şeklinde izah edilebilir. Bir öğrenci okul servis aracında rahatsız edici davranmaya devam ederse, o araca binme ayrıcalığını otomatik olarak kaybeder. Bu

durumda öğrencinin ebeveyni bilgilendirilir ve ertesi gün ebeveynler öğrenciyi okula kendi imkânları ile götürmek zorunda kalırlar. Bu durum bir müddet bu şekilde devam edecektir. Bu süre zarfında, öğrencinin tekrar okul servis aracına alınması için üç aktiviteyi başarıyla tamamlaması gerekir. İlk olarak öğrencinin okul servis aracının güvenliğine ilişkin koltuğunda uygun bir şekilde oturma ve seyahat etmesini konu alan 30 dakikalık bir video izlemesi sağlanır. İkincisi, öğrenciye okul servis aracı kurallarını kapsayan kısa bir test yapılır. Üçüncü olarak ise gelecekte okul servis araçlarında güvenliği bozmayacağı ve uygun davranışları sergileyeceğini garanti eden bir sözleşme imzalatılır. Bunlardan sonra öğrenci bir tamamlama sertifikası alır ve ertesi gün okul servis aracına binmeden önce bu sertifikayı servis şoförüne sunar (Sims, 2014). Bu sertifikanın öğrencinin önceleri yaptığı davranış bozukluklarını bir daha tekrarlamayacağına dair psikolojik bir sözleşme niteliğinde olduğu söylenebilir.

City Security Group'un (CSG) 2017'de Türkiye'deki 23 ilde yaptığı bir araştırmaya göre okulların yüzde 38'inde öğrenciler (sınıfta, okul bahçesinde, okul yolunda, okul servis aracında) akran zorbalığı yaşadıklarını ifade etmektedirler. Diğer yandan okulların yüzde 15'inde ise bıçak gibi delici ve kesici aletlerle yapılmış yaralanma olaylarının olduğu görülmektedir (Öztürk, 2018). ABD Eğitim Bakanlığının 2012 verilerine göre okullarda yaşanan öğrenci tartışma ve kavgaların neredeyse yüzde 10'u okul servis araçlarında gerçekleşmektedir. Okul servis araçlarında yaşanan bu davranışlar da gittikçe artmaktadır. Okul servis araçlarında yaşanan şiddet, okullarda yaşanan olaylara benzemektedir. Bu şiddet genellikle zorbalık, cinsel taciz ve kavga etmeyi içermektedir. Cinsel taciz, okul servis araçlarında meydana gelen olumsuz davranışların içinde en çok tekrar eden olumsuz davranış biçimleridir (Delara, 2008).

Öğrencilerin kendi akranlarından kaynaklanan bu gibi problemlerle karşılaştıkları zaman servis şoförlerinden destek almaları gerektiği sanılmaktadır. Ancak servis şoförleri araç içerisindeki olumsuz davranışlara müdahale etmede genellikle yetersiz kalmaktadırlar. Çünkü ağır bir vasıtayı sürmek, trafiğin durumu, öğrencilerin zamanında okula veya eve yetiştirilmeleri yönündeki zaman baskısı, servis şoförlerini okul servisi içerisinde yaşanan olaylara müdahale konusunda pasif bırakmaktadır. Bu durumda okul servis aracında yer alan video kamera kayıtlarının düzenli aralıklarla okul yönetimlerince izlenip gerekli müdahalelerin yapılması, öğretim faaliyetlerinin herhangi bir sekteye

uğramaması açısından yararlı olacaktır. Diğer yandan öğrencilerin okul servis aracı güvenliği konusunda eğitilmeleri önem arz etmektedir (Keer, 1987).

Okul servis araçlarında öğrencilerden kaynaklanan bir problem de gürültüdür. Bu problemde öğrenciler kadar, servis şoförleri de olumsuz yönde etkilenmektedir. Gürültüyü kontrol etmek, servis sürücülerini aracı sürmeye odaklanmaları açısından çok önemlidir. Gürültüyü kontrol etmenin bir yöntemi öğrencilerin seyahat süreleri boyunca kitap okumalarını teşvik etmektir. Bu sayede genç zihinler geliştiği gibi, şoförün sürüş faaliyetlerini olumsuz yönde etkileyen gürültü de azalacaktır (Sims, 2014).

2.3. Türkiye’de Okul Servis Araçlarının Genel Durumu

Türkiye’de Okul Servis Araçları Yönetmeliği “26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, 10/7/2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 75’ inci maddesine dayanılarak çıkarılmış olup; kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve tüzel kişilerce öğrenci taşımak için kullanılacak okul servis araçlarını, taşımacıları ve bu taşıma işlerinde çalışanları kapsar” (Madde 2).

Okul Servis Araçları Yönetmeliği 25 Ekim 2017, 30221 sayıyla düzenlenip, Resmî Gazete’ de yayımlanan şekliyle halen yürürlüktedir. “Bu yönetmeliğin amacı; zorunlu eğitim kapsamındaki okul öncesi ve diğer öğrenci taşıma hizmetlerini düzenli ve güvenli hale getirmek, bu amaçla taşıma yapacak gerçek ve tüzel kişilerin yeterlilik ve çalışma şartlarını belirlemek, yönetmeliğin gerekli kıldığı denetim hizmetlerini yapmaktır”. (Madde 1).

Yukarıda söz edilen, mevcut yönetmelikte 14.08.2018’te de bazı değişiklikler yapıp, 30509 sayılı Resmî Gazete ’de yayımlandı. Bu yönetmeliğe göre, okul servis araçlarında her öğrenci için üç nokta emniyet kemeri ve gerekli koruyucu tertibat ile her koltukta oturmaya duyarlı sensörlü sistem bulundurma zorunluğu getirilmişti. Ayrıca araç içi ve dışı kamera sistemi ile en az 30 gün süreli kayıt yapabilen kayıt cihazı zorunluluğuyla

ilgili verilen sürenin 3 Eylül 2019 tarihi itibarıyla esas alınması belirlenmiştir. Ancak araçlardan istenen gerek bu yeterlikler gerekse de araçların fabrika çıkışında üzerinde mevzuata uygun renkli cam olanlar için getirilen ‘iç mekânı gösteren beyaz cam bulundurma zorunluluğu için tanınan süreler, bir bütün olarak 3 Eylül 2020 tarihi olarak belirlenip, 29.07.2019 da 30844 sayılı Resmî Gazete ‘de yayımlandı. Diğer yandan söz konusu yönetmeliğin hükümlerinin İçişleri, Milli Eğitim, Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanları tarafından birlikte yürütüleceği de ifade edilmiştir. Kısacası *Okul Servis Araçları Yönetmeliği*’nde yapılan son değişiklikle; okul servis araçlarına üç nokta emniyet kemeri bulundurulması, her koltukta oturmaya duyarlı sensörlü sistemler konulması, servis aracının iç ve araç dış mekanının en az 30 gün kaydedilmesi ve araçlarda beyaz cam dışında renkli cam kullanılmamasını öngören hükümlerin hayata geçmesi 3 Eylül 2020 yılının ayına ertelenmiştir.

Türkiye’de okul servis araçları konusunda genel anlamda problemler yaşanmaktadır. City Security Group’un (CSG) 2017’de Türkiye’deki 23 il ve 2 bin 770 öğrenci üzerinde yaptıkları araştırmadan elde edilen veriler oldukça düşündürücüdür. Buna göre, öğrenci velileri okul yolunun yeterince güvenli olmadığını ifade etmektedir. Velilerin yüzde 64’ü okul servis aracı ile okula giden çocuklarının durumundan endişe duymaktadırlar. Diğer yandan okul servis aracına binen her dört öğrenciden birinin (öğrencilerin yüzde 25’inin), serviste bulundukları süre içinde kendini güvende hissetmemeleri, dikkatleri okul servis araçlarına çekmektedir. (Öztürk, 2018).

Son zamanlarda okul servis araçlarıyla ilgili yaşanan olaylar ve bazı servis şoförlerinin sabıka kaydının olması, buzdağının sadece görünen kısmıdır. Denetimsiz çalışan okul servis araçları ile okul servis araçlarının denetimden sorumlu oldukları halde kurallara uymayan kamu görevlileri, problemlerin diğer boyutunu ortaya çıkarmaktadır. Bir yandan servis araçlarında uygulanan yüksek ücret politikaları, diğer yandan okul servisleri ile yaşanan skandalların gün geçtikçe artması düşündürücüdür. Ayrıca okul servis araçlarının kaza bilançosu ağırdır. Milli Eğitim Bakanlığının 2017-2018 verilerine göre Türkiye’de kayıtlı olarak yaklaşık 75 bin okul servis aracı hizmet vermektedir. Bunların illere göre dağılımı aşağıda yer alan Tablo 1’de belirtilmiştir (MEB, 2019).

Tablo 1

İllere Göre Okul Servis Araçları ve Servis Aracı Öğrenci Sayıları

Plaka	İl Adı	Servis Sayısı	Öğrenci Sayısı	Plaka	İl Adı	Servis Sayısı	Öğrenci Sayısı
1	Adana	2.007	47.469	42	Konya	2.558	50.640
2	Adıyaman	365	4.394	43	Kütahya	630	9.394
3	Afyonkarahisar	380	6.704	44	Malatya	1.377	19.816
4	Ağrı	48	844	45	Manisa	149	2.795
5	Amasya	498	6.339	46	Kahramanmaraş	226	17.220
6	Ankara	6.370	181.212	47	Mardin	970	14.182
7	Antalya	4.357	74.178	48	Muğla	1.369	20.578
8	Artvin	22	734	49	Muş	107	1.498
9	Aydın	657	10.477	50	Nevşehir	490	7.300
10	Balıkesir	741	13.933	51	Niğde	498	10.715
11	Bilecik	186	3.380	52	Ordu	140	2.508
12	Bingöl	196	2.348	53	Rize	80	1.298
13	Bitlis	52	780	54	Sakarya	1.933	34.224
14	Bolu	177	2.697	55	Samsun	1.080	14.120
15	Burdur	200	3.140	56	Siirt	212	3.368
16	Bursa	3.905	65.350	57	Sinop	25	456
17	Çanakkale	417	6.409	58	Sivas	1.305	19.738
18	Çankırı	18	263	59	Tekirdağ	19	342
19	Çorum	672	12.233	60	Tokat	337	5.797
20	Denizli	2.186	41.548	61	Trabzon	1.069	19.230
21	Diyarbakır	1.338	18.240	62	Tunceli	69	1.093
22	Edirne	231	4.435	63	Şanlıurfa	127	2.215
23	Elâzığ	148	2.477	64	Uşak	262	4.739
24	Erzincan	23	488	65	Van	340	12.440
25	Erzurum	1.191	20.786	66	Yozgat	546	8.366
26	Eskişehir	409	7.358	67	Zonguldak	216	3.240
27	Gaziantep	2274	39817	68	Aksaray	358	6.286
28	Giresun	686	10.266	69	Bayburt	78	1.100
29	Gümüşhane	55	854	70	Karaman	450	7.112
30	Hakkâri	62	1.050	71	Kırıkkale	136	2.252
31	Hatay	1.953	39.060	72	Batman	521	8.278
32	Isparta	17	366	73	Şırnak	363	5.428
33	Mersin	345	6.389	74	Bartın	31	590
34	İstanbul	17.355	294.151	75	Ardahan	27	386
35	İzmir	567	12.525	76	Iğdır	80	2.163

Plaka	İl Adı	Servis Sayısı	Öğrenci Sayısı	Plaka	İl Adı	Servis Sayısı	Öğrenci Sayısı
36	Kars	141	2.260	77	Yalova	416	7.078
37	Kastamonu	406	6.361	78	Karabük	176	6.286
38	Kayseri	1.450	26.788	79	Kilis	211	3.267
39	Kırklareli	556	7.759	80	Osmaniye	265	4.163
40	Kırşehir	189	10.878	81	Düzce	271	4.324
41	Kocaeli	2.364	42.077				
	Toplam	74.731	1.384.842				

Kaynak: MEB, 2018

Diğer yandan Emniyet Genel Müdürlüğü'nün verilerine göre ise ülke genelinde kayıtlı ve kayıtsız olmak üzere toplamda yaklaşık 82 bin okul servis aracı faaliyet göstermektedir. 2016 yılında okul servis araçlarının karıştığı toplam bin 588 trafik kazası meydana gelmiş ve bu kazalarda ne yazık ki 8 kişi hayatını kaybetmiş, 3 bin 182 kişi de yaralanmıştır. Okul servis araçlarıyla ilgili bir diğer önemli nokta da ücretlerin bazı bölgelerde çok yüksek olmasıdır. Bu bağlamda okul servis ücretlerine en yüksek zam İzmir'de yapılırken, İstanbul'da servis ücretlerine yüzde 13 zam yapılmıştır. Bu durum özellikle dar gelirli vatandaşların ekonomik açıdan zorlanmasına neden olmaktadır (Kılıç, 2018). Sonuç olarak Türkiye'de okul servis araçlarının durumu genel anlamda pek iç acıcı değildir. Yakın bir zamanda İçişleri Bakanlığınca yapılan bir çalışma, bu durumu gözler önüne sermiştir. İçişleri Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı'na bağlı birimler tarafından “Çocuk ve Gençlerin Korunmasına Yönelik Okul Çevreleri ve Okul Servis Araçları Denetim Uygulaması” kapsamında, mevcut huzur ve güven ortamının devamını sağlamak için ülke genelinde eş zamanlı olarak 8 Şubat 2019 tarihinde, 07:00-09:00, 12:30-13:30 ile 15:00-18:00 saatleri arasında da okul servis araçları ve personelleri denetlenmiştir. Yapılan denetimler sonucunda 48.673 servis şoförü ve 31.600 okul servis aracı denetlenmiştir. Bu araçlardan 208 tanesinin *Okul Servis Araçları Yönetmeliği*'ne uymadığı tespit edilmiştir. Diğer yandan, yönetmeliğe aykırı servis taşımacılığı yapan bu firmalar içerisinde 84 adet araca “Emniyet Kemerini Takmamak”; 55 adet araca “Fazla Yolcu Taşımak” ihlalleri olmak üzere, toplamda 1.733 okul servis aracı ve şoförüne cezai işlem uygulanmıştır. Diğer yandan, mevcut rapora göre yetersiz olduğuna karar verilen 243 okul servis aracı ise trafikten menedilmiştir.

(icisleri.gov.tr, 2019). Bütün bunlar okul servis araçlarının önemli bir kısmının yönetmeliğe uygun bir şekilde çalıştırılmadığını göstermektedir.

2.4.Okul Servis Araçlarında Saldırganlık ve Zorbalık

Bireyin psikolojik veya bedensel açıdan zarar görmesine sebep olan eylemlerin tümü, maddi ve manevi açıdan tahribatlar doğurmaktadır. Bu yüzden tehlikeli reaksiyonlar gösteren öğrencilerin okul ortamlarında tanınması ve bu kişilere yardımcı olma yollarının araştırılarak saptanması önem arz etmektedir (Tekin ve Kılıç, 2010). Bir öğrencinin kendinden daha güçlü olan kişiye veya kişilere boyun eğme davranışı okullarda yaşanabilmektedir. Bu boyun eğme davranışlarının etkilerini ve nedenlerini belirlemeyip önleme çalışmaları yapmak yöneticiler, ebeveynler ve öğrenciler için önemlidir (Atli, Kaya ve Macit, 2010). Günümüzde yerli veya yabancı basında zorbalık, taciz, saldırı, cinsel saldırı gibi olayların artması düşündürücüdür. Okulda, okul servisinde ve sokakta zorba davranışlarda bulunan ve bu davranışlara maruz kalan çocuk sayısının giderek artması okul güvenliğini tehdit etmektedir (Töremen ve diğerleri, 2008).

Okul servis aracı içerisinde veya okul ortamında yakın arkadaşlara sahip olan öğrenciler, zorbalığa daha az maruz kalmaktadırlar. Diğer yandan her öğrenci iyi akran ilişkilerine ve arkadaşlıklara sahip olabilir. Fakat öğrencinin samimi olduğu arkadaşları, öğrenciden farklı yerlerde yaşadıkları ve aynı okul servisinde olmadığı için bu durum yalnız kalan öğrenciyi, zorbalığa karşı korunmasız bırakabilmektedir. Bu sebeple, onlar yanlarında arkadaş desteği göremediği için kendilerini serviste yalnız hisseder. Böylece okulun zorbalık yapan öğrencileri, bu tür yalnız öğrencilerle alay edip, uğraşırlar. Eğer okul servisinde bir denetleyici (idareci) olursa, öğrenciler kendilerini yalnız hissetmez ve onlara karşı yapılan baskılar bir dereceye kadar azalabilir (Aldo, 2014). Türkiye’de *Okul Servis Araçları Yönetmeliği*’ne göre okul servis araçlarında rehber personel bulundurma zorunluluğu vardır. Bu durum göz önüne alındığında, servis içinde yaşanan veya yaşanma olasılığı olan akran zorbalığına karşı, rehber personel bulundurmanın, araç içerisinde yaşanabilecek olumsuz problemlere karşı etkili bir çözüm olduğu söylenebilir.

Servislerin denetimini sağlayan kişilerin çoğaltılması yanında, şoförler için eğitim olanakları ve onlarla olan ilişkiler geliştirilmelidir. Diğer taraftan; servis şoförlerinin fikirlerine önem verilmeli ve gerekli zamanlarda onların görüşleri alınmalıdır. Günümüzde servis şoförlerine öğrencileri güvenli bir şekilde kilometrelerce taşıma sorumluluğu verilir. Ancak okul güvenliği açısından şoförlerin görüş ve katkılarına nadiren başvurulur. Servis şoförleri ile okul idaresi arasındaki iletişim kopukluğu, servis aracının içinde yaşanan gergin tavırlar hakkında servis şoförlerinin okulu bilgilendirmesine imkân sağlamaz. Servis şoförleri, okulun her gününde öğrencilerin hareketlerini gören ilk ve son kişi olduğu için gerginlik yaratan potansiyel öğrenci hakkında en önemli bilgiye de sahip kişidir. Servis şoförlerinin gözlemleri ve düşünceleri, bir öğrencinin şiddet ve gerginlik durumu hakkında bize bilgi verir. Bu yüzden öğrencilerin okul servis araçlarındaki agresif tavırlarını engellemek ve farkındalığı arttırmak için servis şoförleri ile okul yönetimi arasındaki sıkı (etkili) bir iletişimin geliştirilmesine dikkat edilmelidir (Delara, 2008).

Diğer yandan okul servis şoförlerinin de karşılaştıkları şiddet ve zorba davranışlar da vardır. Servis şoförleri öğrencileri taşıırken zorbalık kurbanı olabilmektedirler. Bu olaylar zaman içinde giderek artmaktadır. Zorbalık davranışı sadece öğrenciler tarafından değil, aynı zamanda öğrencilerin bakıcıları, yasal vasileri ve ebeveynleri tarafından da uygulanmaktadır. Araç içi kamerasında gösterilen bir videoda, servis şoförüne dört tane yedinci sınıf öğrencisi tarafından şiddet uygulandığını görmek izleyenleri dehşete düşürmektedir. Başka bir servis şoförünün, oğlunun abisinin yanına oturmasına izin verilmemesine kızan öfkeli bir anne tarafından saldırıya uğraması ve şiddet görmesi, olayın vahametini gözler önüne sermektedir. Servis şoförlerine karşı yapılan şiddette artış olmasına rağmen, servis şoförlerinin de öğrencilere zorbalık ettikleri bilinmektedir (Crale, 2016).

2.5.Okul Servis Araçlarında Olası Ölümleri Azaltmaya Dönük Eylemler

Öğrencilerin emniyet kemerlerini takmış olmaları hayati bir konudur. Amerikan Okul Otobüslerinde Ulusal Emniyet Kemerleri Koalisyonu (NCSBSB), okul otobüsü kazalarının %14'ünün devrilme içerdiğini ve devrilmeli kazaların emniyet kemeri

takmayan öğrenciler için en büyük tehdit olduğunu belirtmiştir. Böyle bir çarpışmada öğrenciler otobüsün koridorlarına ve çevresine düşmektedir. Emniyet kemerleri bu tür kazalarda yardımcı olabilir. Bununla birlikte, 1980-1984 yılları arasında meydana gelen kazalarda sadece %18 oranında ölüm gerçekleştiğini ve bu ölümlerin %14'ünün devrilme neticesinde meydana geldiğini belirtmektedir (Keer, 1987).

Amerikan Okul Otobüsleri Konseyi, ülkede her gün yaklaşık 475.000 okul otobüsünün 25 milyon öğrenci taşıdığını tahmin etmektedir. Bu rakam Amerika Birleşik Devletleri'nde okul çağındaki çocukların yarısından fazlasına karşılık gelmektedir. Bunun sebebi ise okul otobüslerinin nispeten daha güvenli ulaşım araçları olmalarıdır. Bununla birlikte, bazı yeni trajik okul otobüsü kazaları, okul otobüsü güvenliği konularında çalışma alanlarını ortaya çıkarmıştır. Güvenliği arttırmaya dönük çalışmaların yoğunluk kazandığı en önemli unsur üç noktalı emniyet kemerleridir. Laboratuvar testleri, yan çarpmalarda etkinliği henüz bilinmemekle birlikte, üç noktalı emniyet kemerlerinin kazalarda daha etkili olduğunu göstermektedir. Bu çalışmalar, 2008 yılında yeni okul otobüslerinde üç noktalı emniyet kemerlerinin kullanımını zorunlu kılan bir düzenleme yapılmasının önünü açmıştır. Ayrıca, okul otobüslerinde emniyet kemeri gerektiren yasalar, Kaliforniya, Florida, New Jersey, New York, Louisiana ve Teksas da dâhil olmak üzere altı eyalette yürürlüğe girmiştir (Frisman, 2010). Aynı şekilde İngiltere'de ve Çin gibi ülkeler de emniyet kemerini zorunlu kılmaya dönük çalışmalar yapılmıştır (BBC News, 2008; China Daily, 2010).

Büyük okul otobüslerinde emniyet kemerlerinin kullanımı uzun zamandan beri tartışılmaktadır. Eski tip emniyet kemerlerinin yerini alan üç noktalı emniyet kemerlerinin kullanılmaya başlamasıyla, otobüs kazalarında üç noktalı emniyet kemeri kullanımının, sadece belden bağlanan kemere göre daha yararlı olup olmadığı tartışmaları orta çıkınca, ABD'de önden çarpma kazaları şeklinde çeşitli laboratuvar testleri yapılmıştır. Elde edilen bulgular neticesinde, üç noktalı emniyet kemerlerinin, eski tip sadece belden bağlanabilen kemerlere göre daha iyi sonuç verdiği saptanmıştır. Uzun süredir devam eden tartışmalarda bir şekilde gözden kaçan bir diğer kritik nokta, öğrencilerin emniyet kemeri kullanımlarının az oluşudur. Evrensel emniyet kemerinin araçlara monte edilmiş olması, öğrencilerin kemer takacaklarını ne yazık ki garanti etmemektedir (Mehta ve Lou, 2013). Dolayısıyla bazı öğrencilerin seyahat esnasında

emniyet kemerini takmak istememeleri de ayrı bir problem teşkil etmektedir.

Okul servis aracı güvenliğini artırmak için çok sayıda alternatif vardır. Bunlara emniyet kemeri takma, araç dışına takılan güvenlik cihazları, okul servis şoförlerinin eğitimleri ve nitelikleri ile güvenlik konusunda öğrencilerin eğitilmesi gibi konular dâhildir. Bu güvenlik önlemlerine ek olarak okul servis aracı içerisinde yüksek koltuklar kullanma ile daha geniş aralıklı koltuklar kullanma, Amerikan Ulusal Karayolu Trafik Güvenlik İdaresi tarafından 1977 yılından itibaren başvuru uygulamalarıdır. Yıllarca süren çalışmalardan sonra, bölümlendirmenin öğrenciler açısından önemli düzeyde koruma sağladığı sonucuna varılmıştır. Amerika'daki okul otobüslerinin boyutu ve ağırlığı ilave çarpma koruması sağlamaktadır. Diğer yandan dışarıya açılan geçiş kontrol kolları ve hareket algılayıcıları gibi cihazlar bu alandaki kazaları önlemeye yardımcı olabilir. Belki de bu gelişmeler üç noktalı emniyet kemeri kurulumundan daha fazla can kurtarma potansiyeline sahip olabilir (Keer, 1987). Ayrıca okul servis aracında güvenliğini sağlama konusunda okul servis şoförlerine de görev düşmektedir. Ancak şoförlerden olumsuz davranışlara müdahale etmeleri beklenmesine rağmen birçok servis şoförü, bu tür davranışlara etkili şekilde müdahale etmek için ne yazık ki yeterli ve donanımlı değildir. Bu yüzden öğrenci davranışlarını gözlemlemek amacıyla, birçok okul servisine kurulan video kamera sistemleri vardır. Okul servis araçlarında ortalama olarak her binişte iki olumsuz olay meydana gelmektedir. Bu olayların şiddet derecesi her defasında farklı ve çocuklar her otobüse bindiğinde yinelenmektedir. Bu durumda servislerde olumsuz yöndeki öğrenci aksiyonlarının ortaya çıkması olası bir durumdur (Raskauskas 2005).

Sonuç olarak, okul servislerinin kapasitesinin üstünde öğrenci alımı, davranış bozukluğuna sahip olan öğrencilerin varlığı, rehber personel eksikliği, okul yönetimi ve şoför arasındaki iletişim kopukluğu gibi faktörler, çocukların daha saldırgan şekilde davranmalarına neden olmaktadır. Okul çalışanları ve yöneticilerinin, okul servisindeki saldırganlık eylemlerine karşı, servis şoförleri ile daha etkili iletişim kurmaları gerekmektedir. Ayrıca okuldaki tüm paydaşlar, okul servisinde yaşanan saldırgan davranışlar bir sorun haline geldiğinde, olaylara müdahale etmek için öğrenci ve ailelerle birlikte çalışıp, devamlı iletişim halinde olmalıdır. Daha da önemlisi, okul servislerinin düzenli bir şekilde denetimi gereklidir. Etkili bir denetim, servislerdeki olumsuz

davranışların azalmasına katkıda bulunacaktır. Dünyadaki uygulamalar göz önüne alındığında, öğrenci servis araçlarında, yaşanan istenmeyen davranışlara yönelik programlar tartışılmalı ve ülkemizin gerçekleri göz önünde bulundurularak yorumlanabilmelidir. Bütün bu programlar, kısa bir süreliğine değil, uzun vadede etkili ve yararlı sonuçlar verecektir.

2.6. Okul Servis Araçlarıyla İlgili Yapılmış Çalışmalar

Bu bölümde okul servis araçlarıyla ilgili yaşanan problemlere ilişkin yurt içinde ve yurt dışında yapılan araştırmalardan bazılarına ilişkin bilgiler sunulmuştur.

2.6.1.Yurt İçinde Yapılmış Çalışmalar

Özdemir (2013) öğrencilerin görüşlerine göre okul servislerin araçlarının ergonomik açıdan değerlendirilmesini incelemiştir. Bu çalışmada, öğrencilerin görüşleri temel alınarak araçlarda aranan konfor ve rahatsız edici durumlar konu edinmiştir. Araştırmada okul servis araçlarının ergonomik açıdan vücudun bacaklar, omuzlar, kalça sırt ve boyun bölgelerinde önemli ölçüde bir rahatsızlığa yol açmadığı tespit edilmiştir. Aynı çalışmada araç koltuğu, koltuk minderinin sertliği ve koltuk kolçak yüksekliği gibi teknik özelliklerin okul servis aracının konforuyla ilişkisi olduğu sonucu bulunmuştur.

Bahçeşehir Üniversitesi tarafından yapılan bir çalışmaya (City Security Group, 2013) göre okul yolunda genel anlamda bir güvensizlik söz konusudur. Örneğin veliler ile yapılan bir ankette velilerin %64'ü çocukları okula gittiği zaman yol güvenliğinden dolayı tedirginlik ve endişe duyulduğu belirtilmiştir. Aynı çalışmada çocukları okula yaya olarak veya toplu taşıma araçları ile giden velilerin %80'i yol güvenliğinden endişe ettiklerinden bahsedilmiştir. Okul servis aracı kullanan öğrenci velilerinin %50'inin ise çocuklarının yol güvenliğinden kuşku duydukları ifade edilmiştir. Dolayısıyla söz konusu araştırmada, çocuğu okula yürüyerek ya da toplu taşıma aracı ile giden velilerde, okul servis aracı kullananlara göre bu oran daha yüksek bir seviyede olduğu belirtilmiştir.

Gedik (2013) okul servis araçlarında bulundurulması zorunlu olan malzemelerin genel olarak hazır halde bulundurulmadığı, öğrenciler için hayati bir önem arz eden emniyet kemerlerinin okul servis araçlarının önemli bir kısmında çalışır vaziyette olmadığı sonucuna ulaşmıştır. Diğer yandan öğrenciler araç içerisindeyken müzik sisteminin çalıştırıldığı, rehber personellerin ise yüksek maliyet ve çalışanların sigorta giderlerini karşılamaktan kaynaklanan zorluklardan dolayı çalıştırılmadığı görülmüştür. Aynı çalışmada, öğretmenler açısından okul servis araçlarıyla ilgili en büyük eksikliğin rehber personellerin bulundurulmaması olarak ifade edilmiştir. Rehber personelin olmaması şoförün de işini zorlaştırmaktadır. Dolayısıyla okul servis araçlarında rehber personelin bulunmaması öğrencilerin binış ve inişlerinde çeşitli problemlerin yaşanmasına, öğrencilerin araç içerisinde sorunlu davranışlar sergilemelerine yol açabileceğinden bahsedilmiştir. Okul servis şoförlerinin kontrol ve denetimlerinin düzenli olarak yapılmamasının ise araç içerisinde sigara içme, alkollü bir şekilde araç kullanma, aşırı hız yapma, öğrencileri araçta gereksiz yere bekletme gibi istenmeyen bir çok durumlara neden olabileceği ifade edilmiştir.

Uz (2010) okul servislerinde dinletilen müziklerin incelenmesi adlı çalışmasında yaptığı anket sonucunda servis aracının takip ettiği güzergâha göre öğrencilerin serviste uzun bir süre bulunduklarını göz önüne alarak, bu süre zarfında şoförün öğrencilere müzik dinlettiğini belirtilmiştir. Öğrencilerin servis aracında bolca vakit geçirdikleri bu zaman diliminin dinletilecek müziklerin gelişim düzeyleri açısından doğru bir şekilde planlanmasının gereğinden bahsedilmiştir. Aslında Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliğinde araçlarda müzik sistemi ve benzer cihazların taşıma hizmetlerinin sürdürülmesi esnasında kullanılmaması gerektiği ifade edilmektedir (4. Madde'nin j bendi). Ancak bu araştırma ile yapılan anket sonuçlarına bakıldığında okul servis araçlarında seyir halinde öğrencilere sürekli olarak müziklerin dinletildiği sonucuna ulaşılmıştır. Aynı çalışmada, ilkokulun ilk devresine henüz başlayan (6-7 yaş) küçük öğrenciler ile ergenlik dönem süreci yaşayan (14 yaş) öğrencilerin okul servis aracında birlikte seyahat ettikleri tespit edilmiştir. Dolayısıyla yaş ve gelişim düzeyi açısından çok farklı olan bu öğrenciler arasında birbirini örnek alma, taklit etme gibi davranışların meydana gelmesi kaçınılmaz olduğu ifade edilmiştir. Öğrenciler arasındaki bu farklılık müzik tercihi yönüyle ele alındığında, özellikle küçük yaştakilerin, yaşı büyük olan öğrencilerin ya da sürücünün tercihlerine göre müzikler dinledikleri ve bunları örnek

alabilecekleri belirtilmiştir. Ayrıca okul servis araçlarının birçoğunda radyo yayınlarının da dinlendiği anlaşılmıştır. Dolayısıyla okul servis araçlarında ses ve görüntü sistemlerinin kullanılıp kullanılmadığına dair kontrol ve denetimlerin yeterince yapılmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Buçak (2008) okul servis araçları taşımacılığı ile kaza-trafik ilişkisinin analizini incelediği çalışmada okulların yol güvenliği açısından risk durumları ve şoför özellikleri gibi bazı faktörleri incelemiştir. Buna göre incelenen okulların önemli bir kısmı bulundukları konum itibarıyla trafik ve yol güvenliği açısından risk taşıdıkları belirtilmiştir. Aynı çalışmada servis araçlarının güzergâh mesafeleri ile araçların karıştığı trafik kazaları arasında orta düzeyde bir ilişki bulunduğu aktarılmıştır. Ayrıca okul servis araçlarının kapasitelerinin üzerinde öğrenci aldıkları da tespit edilen bulgular arasındadır. Diğer yandan okul servis hizmetinden yararlanan öğrencilerin %25'i, servis şoförlerinin araçtan inme ve araca binmeleri esnasında kendilerine yardımcı olmadıklarını ifade etmişlerdir. Sürücülere gelince ise okul servis şoförlerinin %38'inin şoför kıyafeti giydikleri, geri kalan şoförlerin ise şoför kıyafeti giymedikleri belirtilmiştir. Dolayısıyla okul servis şoförlerinin ağırlıklı olarak serbest kıyafet tercih ettikleri bulgusuna ulaşılmıştır.

İnan (2006) Ankara şehir içi trafiği ve okul servis araçlarının güvenlik donanımları adlı çalışmada okul servis araçlarının ve servis şoförlerinin denetimlerinin gerektiği düzeyde yapılamadığını belirlemiştir. Okul servis araçlarının neden olduğu trafik sıkışıklığının bilhassa günün ilk ve son saatlerinde yoğunluk kazandığından bahsedilmiştir. Diğer yandan şehrin merkezinde faaliyet gösteren bu servis araçlarının güzergâhlarının düzensiz bir şekilde belirlenmesinin kent merkezindeki trafiğin aksamasına ve ulaşımında çeşitli sorunlara yol açtıkları ifade edilmiştir.

Kuğuoğlu ve diğerleri (2006) güvenli okul taşımacılığına ilişkin yaptıkları çalışmada öğrenci ve öğretmen görüşlerine göre çarpıcı bulgulara erişmişlerdir. Buna göre, araştırmaya katılan öğrenciler okul servis aracı içerisinde emniyet kemeri takmanın gerekli olduğunu bilmesine karşın, öğrencilerin yarısından fazlası (%65) emniyet kemeri takmadıklarını belirtmişlerdir. Okul öncesi dönemdeki öğrencilerin tamamının ilköğretim öğrencilerinin %84'ünün emniyet kemeri taktığı görülürken, bu oran ortaokul ve lise

öğrencilerinde %50'lere kadar düşmektedir. Dolayısıyla öğrencilerin yaşı ilerledikçe, emniyet kemeri takma oranının ters orantılı bir şekilde azaldığı gözlenmektedir. Ayrıca neden emniyet kemeri takmadıkları sorusuna öğrencilerin %64'ünün emniyet kemerinin rahatsızlık hissi verdiğini ifade etmesi manidardır. Söz konusu çalışmada elde edilen bir sonuç ise öğrencilerin cinsiyetleri ile emniyet kemeri takma durumu arasında anlamlı farklılaşmanın bulunmamasıdır. Araştırmada velilerin %65'i seyahat güvenliğinin sağlanması için araçların yeni olması ve periyodik bakımlarının yapılması gerektiğini belirtmişlerdir.

2.6.2.Yurt Dışında Yapılmış Çalışmalar

Aldo (2014) ilköğrencilerinin okul otobüsündeki davranışları ve denetim eksikliği adlı çalışmasında servis firmalarının, ekonomik nedenlerden dolayı yardımcı personel çalıştıramadıklarını ifade etmiştir. Çocukların araç içinde geçirdikleri zaman boyunca servis şoförünü genel olarak dinlemediklerini belirtmiştir. Okul servis aracı seyir halindeyken, servis içerisinde ciddi bir kavga ya da basit bir kargaşa yaşandığı anda servis şoförün yapabileceği pek fazla bir şey olmadığını belirtmiştir. Şoförün araç içinde yaşanan olumsuz olaya müdahale edebilmek için çocuklara bağırarak veya servis aracını yolun kenarına çekip durdurmadan başka bir çaresi yoktur. Ancak şoför servis aracını sürmeye konsantre olduğu için araç içerisinde ne olup bittiğini bilemediğini ve bu durumun öğrencilerin servis aracı içerisinde disiplinsiz davranışlar sergilemeleriyle sonuçlanabileceğini ifade etmiştir. Bu nedenle okul servis araçlarında sürekli bir denetimin, öğrencilerin güvenliği açısından bir zorunluluktur. Okul servisinin içinde düzenli bir biçimde disiplini sağlayabilen bir otoritenin eksikliği, yolcuların güvenliği açısından önemli bir problemdir. Diğer yandan öğrencilerin okul servis aracı içerisindeyken, okulda geçirdikleri diğer zamanlara nazaran zorbalığa daha az maruz kaldıkları aynı çalışmada ifade edilmiştir.

Sims (2014) öğrenci taşımacılığının güvenli bir şekilde yürütülmesi konusunda, okul servis şoförlerinin belirleyici olabileceğini ifade etmiştir. O halde okul servis şoförlerinin kendilerinden beklenen görevleri etkili ve güvenli bir şekilde yerine getirmesi için bazı niteliklere sahip olmaları önem taşıdığı belirtilmiştir. Örneğin ABD'nin

Tennessee eyaletinde okul servis şoförlerinin işe alınırken bazı niteliklere sahip olmaları şart koşulmuştur. Buna göre şoförlerin yılda en az bir defa sağlık muayenesinden geçmeleri, ticari araç sürücü belgelerine sahip olmaları, iyi bir ahlak düzeyine sahip olmaları, dış görünüşlerine ve giyimlerine dikkat etmeleri, öğrencilere kibar davranmaları, okul yetkilileriyle iletişim ve iş birliği içinde olmaları gerektiği ifade edilmiştir.

Cook ve Shinkle (2012) şoför seçiminin önemine vurgu yaparak niteliksiz şoförlerin öğrenciler için tehlike oluşturabileceklerini ifade etmişlerdir. Servis şoförlerinden kaynaklanabilecek olumsuz durumlarla karşılaşmamak adına okul servis araçlarında kamera bulundurmanın oldukça etkili yararlı olacağı belirtilmiştir. Örneğin ABD 'nin bazı eyaletlerinde okul servis araçlarına kameralar yerleştirilmek suretiyle, öğrencilerden kaynaklı olarak araçlarda daha önce yaşanan birçok olumsuz durumun, güvenlik kamerası sayesinde önlendiği belirtilmiştir. Aynı çalışmada araç güvenlik kamerası sayesinde okul servis araçlarında kurallara uygun davranmayan veya suç işleyen bazı sürücülerin gerekli cezaları almaları ve hatta tutuklanmalarının sağlandığı ifade edilmiştir.

Baas ve Charlton (2011) okul otobüslerinin güvenliği isimli çalışmada servis güzergâhlarının seçimi, güzergâhlarda yapılan değişiklikler, öğrenciler için servise binme alanları, çocukların servise binmek için karşıdan karşıya geçme ihtiyaçları gibi faktörler okul yolu güvenliğinde önlem alınması gereken önemli faktörler olduğunu belirtmişlerdir. Diğer yandan servis güzergâhlarının uzun olmasının önemli bir faktör olsa da bu konuda yapılabileceklerin sınırlı olduğunu ifade etmişlerdir. Aynı çalışmada öğrencilerin karşıdan karşıya geçmeleri esnasında, herhangi bir kaza yaşanmaması ve servis araçlarına güvenli bir şekilde binme için trafik akışının yavaşlatılmasının yararlı olacağı ifade edilmiştir. Bu önlemler bilhassa küçük yaştaki öğrenciler için oldukça önemlidir. Bu uygulamanın küçük yaşlardaki öğrencilerin araçların kendilerine doğru gelme hızını doğru bir şekilde hesap edememelerine karşı bir önlem olacağı ifade edilmiştir.

Delara (2008) okullarda cereyan eden öğrenciler arasındaki tartışma, kavga, akran zorbalığı, şiddet, tehdit gibi olumsuz durumların yaklaşık olarak yüzde 10'unun

okul servis araçlarında gerçekleştiğini ifade etmiştir. Ayrıca okullarda meydana gelen bu tür davranışlar, okul servis araçlarında da gittikçe artış göstermiştir. Okul servis aracı içerisinde yaşanan olumsuz olayların, yarattığı etki itibarıyla okul içerisinde yaşanan olumsuz olaylardan hiçbir farkının olmadığı ifade edilmiştir. Aynı çalışmada okul servis araçlarında cereyan eden olumsuz davranışlar içerisinde en çok tekrar edilenin, öğrencilerin cinsel tacize maruz kalmaları olduğu belirtilmiştir.

Galliger, ve diğerleri (2008) okul servis araçlarında genel olarak sadece bir yetişkin kişinin bulunduğunu ve onun da servis şoförü olduğunu ifade etmektedir. Okul servis şoförü bir taraftan ağır bir araç olan okul otobüsünü güvenli bir şekilde yönetirken, diğer taraftan içerisi öğrencilerle dolu olan bir okul servis aracının içini etkin biçimde kontrol etmesi pek mümkün değildir. Bu yüzden okul servis şoförünün işini sağlıklı bir şekilde yapması için araç içinde başka elemanların kendisine destek olması oldukça yararlı olacaktır.

Lobb'a göre (2006) okul servis şoförlerinde gözlenen önemli bir problemin aşırı hız yapmak olduğunu belirtmektedir. Yapılan çalışmalar servis şoförlerine uygulanan cezaların, aşırı hız yapma ile ilgili davranışları değiştirmede etkili olduğunu ortaya koymaktadır. Diğer yandan hız sınırını aşmayı önlemeyle ilgili eğitim ve bilinçlendirme faaliyetleri de sürdürülmektedir. Ancak sürücülere uygulanan cezai müeyyidelerin, söz konusu eğitim ve bilinçlendirme kampanyalarından daha etkili olduğu da düşündürücüdür.

Raskauskas'a göre (2005) okul servis araçlarının içerisinde öğrencilerin huzurlu ve güvenli bir şekilde seyahat etmeleri hususunda şoförlere büyük oranda görev düşüldüğü ifade edilmiştir. Fakat servis şoförleri olumsuz davranışlara müdahale etmek için doğal olarak yetersiz kalmaktadırlar. Okul servis araçlarında olumsuz öğrenci davranışlarının ortaya çıkmasının kaçınılmaz bir durum olduğu ifade edilmiştir. Bu sebeple öğrencilerin araç içerisindeki davranışlarını takip etmek maksadıyla, okul servis araçlarının birçoğunda video kameralar kurularak, şiddete meyilli olan öğrencilerin takip edilmesinin önem taşıdığı ifade edilmiştir. Okul servis araçlarında ortalama olarak her seyahat esnasında iki olumsuz olay cereyan etmektedir. Bu olumsuzların etkisi her

seyahatte farklı etkiler bırakmaktadır. Soj olarak araç içi güvenlik kameraları sayesinde, araçlarda yaşanması muhtemel birçok olumsuz davranışın azalacağı belirtilmiştir.

Allen ve diğerleri (2003) okul otobüslerindeki cinsel taciz adlı çalışmada okul otobüsü sürücülerinin bazı önlemler alarak, araç içinde yaşanabilecek cinsel taciz vakalarının önüne geçilebileceğini ifade etmişlerdir. Bunun için öncelikle okul yöneticileri ve okul servis şoförlerinin güçlerini birleştirip sürekli olarak iletişim halinde olmalarının önemine değinilmiştir. Ayrıca okul servis şoförleri eğitimden geçirilerek cinsel taciz olaylarını tespit etme hususunda daha iyi sonuçların alınabileceği ifade edilmiştir. Bu şekilde okul otobüsü şoförleri olaylar meydana geldiğinde etkili bir şekilde müdahale edebilir ve cinsel tacizden endişe ettikleri durumları okul yöneticilerine rapor edebilir. Son olarak şoförlerin aldıkları eğitim ve okul yöneticileriyle kurdukları etkili iletişim sayesinde okul servis araçlarında yaşanma ihtimali olan cinsel taciz gibi olayların, kötü sonuçlar doğurmadan ortadan kaldırılabilmesinin önemine değinilmiştir.

Durbin, Kallan ve Winston (2001) yaptıkları çalışmada öğrencilerin okul servis araçlarının meydana gelebilecek kazalar veya herhangi bir olası çarpışma anında emniyet kemerlerinin rolünün önemine değinmişlerdir. Emniyet kemerlerinin koltuk kilidinin özelliği sayesinde kaza anında oluşabilecek darbe etkisini en aza indirebileceğini ifade etmişlerdir. Dolayısıyla emniyet kemeri sayesinde okul servis araçlarının karıştığı kazalarda yaşanan çarpışmayla ortaya çıkan basınç emilmiş olacaktır. Böylece emniyet kemeri sayesinde olası bir kaza anında yaralanmaların ve ölümlerin en aza indirileceği belirtilmiştir. Aynı çalışmada okul servis araçlarında kullanılan emniyet kemerlerinin yararlı sonuçlar vermeleri için, üç noktadan sabitlenen şeklinde olmaları gerektiği de ifade edilmiştir.

Keer'e göre (1987) okul servis araçları için öğrencileri güvenli bir şekilde indirme bindirme yerleri oluşturmak tıpkı emniyet kemeri takmak kadar hayati bir konudur. Örneğin ABD'de yapılan bir çalışmaya göre sadece 5 yıl içinde, okul yolunda meydana gelen ölüm olaylarının %83'ü indirme-bindirme alanına yaklaşan yaya öğrencilerinden oluştuğu belirtilmiştir. Okulların bütçelerinin genel olarak sınırlı olduğu için var olan bütçe ile kazaların önemli bir kısmının oluşmasında rol oynayan indirme bindirme yerlerinin güvenli bir hale getirilmesinin yararlı olacağı ifade edilmiştir. Diğer

yandan, meydana gelen öğrenci ölümlerinin çoğunun okuldan eve dönerken meydana geldiği bulgusuna ulaşılmıştır. Birçok öğrenci, bir okul otobüsünün yanında beklerken veya arabaya binmek için karşıdan karşıya geçen başka arabaların çarpması sonucunda hayatını kaybetmiştir. Şaşırtıcı bir şekilde okul servis araçlarının çoğu öğrencileri servise alırken gelişigüzel yerlerde durmakta ve onları eve bırakırken de güvenlik açısından uygun olmayan yerlerde bırakmaktadır. Bu sebeple servis araçlarının güzergâhları üzerinde indirme bindirme yerlerinin olmasının, öğrencilerin güvenliği açısından büyük bir önem taşıyacağı belirtilmiştir.



BÖLÜM III

YÖNTEM

Öğrenci taşıma hizmetlerinde yaşanan güvenlik sorunlarını, paydaş görüşlerine göre incelemeyi amaçlayan bu araştırmada karma araştırma yöntemi benimsenmiştir. Karma yöntem araştırmaları, nicel ve nitel araştırma yöntemlerinin güçlü yanlarını birleştiren bir araştırma yöntemi olduğu için son dönemlerde araştırmacıların bu deseni kullanmaya yönelik motivasyonları artmaktadır. Sosyal bilimlerde karşılaşılan problemlerin karmaşık doğası gereği, araştırılan olgu ve olayları tek başına nicel ya da nitel veriler ile incelemek yeterli olmayabilmektedir. Bu durum ise araştırmacıları her iki yöntemi bir bütün olarak kullanmaya sevk etmiştir (Creswell ve Clark, 2018). Karma yöntem araştırmaları nicel ve nitel araştırmaları birlikte yapma bakış açısı sağlamaktadır. Karma yöntem; epistemolojik, teorik ve metodolojik açıdan araştırmalara yeni bir biçim kazandırdığı için son zamanlarda araştırmacılar tarafından daha çok tercih edilmektedir (Saldana, 2011). Bu çalışmada karma yöntem desenleri içerisinde yer alan keşfedici sıralı desen tercih edilmiştir. Keşfedici sıralı desen öncelikle nitel verilerin toplanıp çözümlenmesini, ardından elde edilen sonuçlar üzerinden diğer bir safha olan nicel aşamanın uygulanmasına dayanan bir karma yöntem desendir. (Creswell ve Clark, 2018). Keşfedici sıralı desenin kullanıldığı çalışmalara önce nitel araştırma ile başlanır ve böylece katılımcıların bakış açıları keşfedilir. Daha sonra elde edilen nitel verilerin analizi gerçekleştirilir ve sonuçlar nicel araştırma sürecini planlamada kullanılır. Dolayısıyla keşfedici desende ilk aşamada bir grup katılımcıya dayanarak elde edilen nitel bulgular, ikinci aşamada daha geniş bir örneklem grubu üzerinde uygulanabilmektedir. Keşfedici desen araştırmacının nitel sonuçları farklı gruplara genellemek istediği, ortaya çıkan bir kuramın boyutlarını sınamak istediği, bir olguyu derinlemesine keşfetmek istediği durumlar için uygundur (Creswell ve Clark, 2018). Bu araştırmada da bu bağlamda önce öğrenci taşıma hizmetlerinde yaşanan sorunlar tespit edilmeye çalışılmış (Çalışma 1) sonrasında ise tespit edilen sorunların ne sıklıkta

yaşandığı (Çalışma 2) ortaya konulmaya çalışılmıştır. Her iki çalışmaya ilişkin ayrıntılı bilgiler aşağıda verilmiştir.

3.1. Çalışma 1

Çalışma 1 olarak isimlendirilen bu aşama ile öğrenci taşıma hizmetlerinde yaşanan güvenlik problemlerini derinlemesine incelemek ve betimlemek amaçlanmıştır. Bu amaca ulaşmak için öğrenci, veli, eğitimci, servis şoförü ve kolluk kuvveti çalışanları olmak üzere farklı eğitim paydaşları ile nitel görüşmeler yapılmıştır.

3.1.1. Desen

Çalışma 1, öğrenci taşıma hizmetlerinde yaşanan sorunları tespit etmek üzere nitel veriler toplama, analiz etme ve yorumlamayı içermektedir. Bu amaç doğrultusunda Çalışma 1’de nitel araştırma desenlerinden durum çalışması deseni benimsenmiştir. Durum çalışmaları, güncel bir olguyu kendi gerçek yaşam çerçevesi içinde inceleyen ve durumları çok yönlü, sistemli ve derinlemesine inceleyen görgül bir araştırma yöntemidir (Yıldırım ve Şimşek, 2013). Dolayısıyla durum çalışması araştırmaları gerçek yaşamın güncel bağlam veya ortamın içerisinde yer alan bir durumun incelenmesini gerektirmektedir (Yin, 2009). Durum çalışması araştırmacının gerçek yaşam, sınırlı bir sistem veya belli bir zaman içindeki çoklu sınırlandırılmış sistemler hakkında çoklu bilgi kaynakları vasıtasıyla derinlemesine bilgi topladığı bir durum betimlemesidir. Durum çalışmasındaki analiz birimi birden fazla durum olduğu gibi tek bir durum da olabilir (Creswell, 2013). Durum çalışmaları verileri her bir durum hakkında sahip olunan mülakat, gözlem, doküman verisi ve bağlamsal bilgilerden oluşur (Patton, 2014).

Bu çalışmada öğrenci taşıma hizmetlerinde yaşanan problemler; araç kaynaklı problemler, güzergâh kaynaklı problemler, şoför kaynaklı problemler ve öğrenci kaynaklı problemler olarak çoklu durum deseni kapsamında incelenmiştir. Bu kapsamda araç kaynaklı problemler, güzergâh kaynaklı problemler, şoför ve öğrenci kaynaklı problemlerin her biri farklı birer durum olarak düşünülmüştür.

3.1.2. Katılımcılar

Çalışma 1 kapsamında Mardin ilinin Midyat ilçesindeki farklı eğitim paydaşları ile yüz-yüze görüşmeler yapılmıştır. Midyat Güneydoğu Anadolu Bölgesinde yer alan, yüzölçümü 1.054 km² olan bir şehirdir. Midyat ilçesi, Estel ve Eski Midyat olmak üzere iki ayrı yerleşim yerinden oluşmaktadır. Estel sonradan inşa edilen bir yerleşim yeri olup, resmî kurumların tamamı bu alanda inşa edilmiştir. Eski Midyat ise tarihi M.Ö 13. yüzyıla kadar uzanan eski bir yerleşim alanıdır. Eski Midyat ve Estel arasındaki mesafe 3 km'dir. Midyat ilçesi bu iki yerleşim yeri arasındaki ulaşımı sağlamak için yapılan yol boyunca kurulmuştur. Dolayısıyla ailelerin çocuklarının okula güvenli bir şekilde ulaşmalarını sağlamak için okul servis araçlarından yararlanmalarının kaçınılmaz olduğu düşünülmektedir. Öğrenci taşıma hizmetleri kapsamında yaşanan sorunlar, araştırmanın odağı olduğundan, katılımcıların öncelikli olarak öğrenciler ve velilerden oluşması gerektiği düşünülmüştür. Ancak konuya ilişkin daha derinlemesine, kapsamlı ve ayrıntılı bulgular elde edebilmek üzere ayrıca okul servis araçlarının denetimini yürüten kolluk kuvveti görevlileri, servis hizmetlerini sunan okul servis şoförleri, servis hizmetleriyle ilgili yaşantıları olan öğretmenler ve okul yöneticilerinin de Çalışma 1'e dâhil edilmesine karar verilmiştir. Katılımcılar seçilirken amaçlı örnekleme yöntemi tercih edilmiştir. Amaçlı örnekleme derinlemesine araştırma yapabilmek için araştırmanın amacı kapsamında bilgi bakımından zengin olduğu düşünülen durumların seçilmesidir. Amaçlı örnekleme yöntemi çeşitlerinden ölçüt örnekleme türü seçilerek katılımcılar belirlenmiştir. Ölçüt örnekleme yönteminde, örneklemin problemle ilgili olarak belirlenen niteliklere sahip olduğu düşünülen kişiler seçilir. Bu yöntemde gözlem birimleri belli niteliklere sahip kişiler, olaylar, nesneler ya da durumlardan oluşturulabilir. Böyle durumlarda örneklem için belirlenen nitelikleri taşıdığı düşünülen birimler örnekleme dâhil edilirler (Büyüköztürk, Çakmak, Akgün, Karadeniz ve Demirel, 2011).

Araştırmaya dahil edilecek kişiler belirlenirken öğrenci taşıma hizmetleriyle ilgili doğrudan veya dolaylı olarak yaşantısı, tecrübesi ve bu hizmetlerle ilgili görevi olan paydaşların seçilmesine özen gösterilmiştir. Çalışma 1 kapsamında toplam 106 paydaş ile nitel görüşmeler yapılmıştır. Görüşme yapılan katılımcıların 34'ü (%32) öğrenci, 30'u (%28) öğrenci velisi, 20'si (%19) eğitimci, 12'si (%11) güvenlik görevlisi ve 10'u (%10)

okul servis şoförüdür. Görüşme yapılan öğrencilerin 21'i kız, 13'ü ise erkek öğrencidir. Görüşme yapılan velilerin 11'i kadın ve 19'u erkektir. Eğitimcilerin ise 6'sı kadınlardan, 14'ü erkeklerden, 8'i okul yöneticilerinden ve 12'si de öğretmenlerden oluşmaktadır. Güvenlik görevlilerinin tamamı erkek olup, bunlar okul servis araçlarıyla ilgili denetim tecrübesi olan trafik polislerinden oluşmaktadır. Okul servis şoförlerinin ise tamamı erkeklerden ve şoförlük mesleğini 5 yıldan uzun bir süredir sürdüren şoförlerden oluşmaktadır. Araştırmada her bir katılımcı için birer kod belirlenmiştir. (öğrenci 1, öğrenci 2, veli 1, veli 2, eğitimci 1, eğitimci 2 vs)

3.1.3. Verilerin Toplanması

Araştırma konusuyla ilgili literatür taraması yapmak, araştırma probleminin boyutlarının tanımlanmasında boyutların birbirleriyle olan ilişkilerinin saptanmasında araştırmacıya yardımcı olur. Ayrıca verilerin toplanma aşaması, veri toplama araçlarının belirlenmesinde araştırmacıya katkı sunmaktadır (Yıldırım ve Şimşek, 2013). Bu bağlamda katılımcılarla yapılacak görüşmelerde kullanılacak görüşme formunun soruları belirlenmeden önce ilgili alan yazın taranmıştır. Yapılan taramalar sonrasında okul servis araçlarında yaşanan güvenlik problemleri hakkında bilgiler toplanmıştır. Toplanan bilgiler rafine edilerek görüşme soruları hazırlanmıştır. Literatür incelemesi sonucunda takip edilen güzergâhların yol güvenliği açısından uygun olmadığı, servis şoförlerinin öğrencilere iniş ve binişlerde yardımcı olmadığı için öğrencinin servise binme ve inme zamanlarında güvenlik sorunu yaşadıkları (Buçak, 2008); okul servis aracı kullanan öğrencilerinin ailelerinin önemli bir kısmının çocukları araç içerisineyken bile güvenliklerinden endişe etmeleri (City Security Group, 2013); servis araçlarının başta rehber personel bulundurma gibi önemli bir faktör olmak üzere bazı konularda yetersiz olması (Gedik, 2013); denetimler gereğince yapılmadığı için servis şoförlerinin *Okul Servis Araçları Yönetmeliği*'nde ifade edilen nitelikleri tam olarak taşımadıkları (İnan, 2006); araç içinde müzik sistemi bulundurulması yasak olmasına rağmen öğrencilerin müzik sistemi açık olduğu vaziyette seyahat etmeleri (Uz, 2010) gibi okul servis araçlarında birçok problem yaşandığı görülmüştür. Bu bilgiler ışığında öğrenci taşıma hizmetleri kapsamında yaşanan sorunlar kaynağı itibarıyla incelenmiş ve yaşanan sorunların aracın kendisinden, takip edilen güzergâhtan, araç şoföründen ve öğrencilerden kaynaklandığı tespit edilmiştir. Bu aşamada yaşanan sorunlarla ilgili liste

ve yapılan sınıflandırma alan uzmanı 10 öğretim üyesine verilmiş ve konu hakkında görüş belirtmeleri istemiştir. Alan uzmanlarından gelen görüşler doğrultusunda yapılan sınıflandırmanın uygun olduğu belirlendiğinden, görüşme formunda yer alan sorular bu çerçevede oluşturulmuştur (Bkz Ek-2).

3.1.2. Veri Toplama Süreci

Araştırmanın verileri görüşme formu aracılığıyla toplanmıştır. Görüşme formu 5 sorudan oluşmaktadır:

- Okul servis araçlarıyla ilgili ne tür güvenlik sorunları yaşandığını düşünüyorsunuz? Bu konuda yaşadığınız veya şahit olduğunuz olayları açıklayıp örnek verebilir misiniz?
- Servis araçlarının takip ettiği güzergâhla ilgili ne tür güvenlik sorunları yaşandığını düşünüyorsunuz? Bu konuda yaşadığınız veya şahit olduğunuz olayları açıklayıp örnek verebilir misiniz?
- Okul servis şoförleriyle ilgili ne tür güvenlik sorunları yaşandığını düşünüyorsunuz? Bu konuda yaşadığınız veya şahit olduğunuz olayları açıklayıp örnek verebilir misiniz?
- Öğrencilerle ilgili ne tür güvenlik sorunları yaşandığını düşünüyorsunuz? Bu konuda yaşadığınız veya şahit olduğunuz olayları açıklayıp örnek verebilir misiniz?
- Öğrenci taşıma hizmetleriyle ilgili başka ne tür güvenlik sorunları yaşandığını düşünüyorsunuz?

Araştırmanın verileri, Ocak 2018 ile Ocak 2019 tarihleri arasında toplandı. Görüşmelere başlamadan önce katılımcılara araştırmanın amacı ve içeriği hakkında bilgi verildi. Katılımcılara herhangi bir zorlama ve baskı altında olmadıkları, görüşme sürecinde istedikleri zaman görüşmeyi sonlandırabilecekleri ifade edildi. Raporlaştırma sürecinde katılımcıların gerçek bilgilerinin gizleneceği, her bir katılımcı için birer kod isim kullanılacağı, görüşmelere ait dökümlerin katılımcılara okutulacağı belirtildi. Veri

kaybını önlemek amacıyla görüşmelerin ses kayıt cihazı ile kayıt altına alınacağı ifade edildi.

Görüşmeler yapılırken katılımcıların kendilerini rahat hissetmelerini sağlamak için, katılımcıların belirttikleri yerlerde (ev, iş yeri, okul vb.) görüşmeler gerçekleştirildi. Ayrıca görüşmeler yapılırken katılımcıların kendilerini rahat hissetmelerini sağlamak ve görüşmeyi monotonluktan çıkarmak için sohbet havasında gerçekleştirilen görüşmelere gerektiğinde mola verilmiştir. Araştırmacı tarafından yapılan görüşmeler ses kayıt cihazı ile kaydedilmenin yansıra, zaman zaman önemli olduğu düşünülen notlar da alınmıştır. Diğer taraftan katılımcılar ile yapılan görüşmeler 15 dakika ile bir saat arasında sürmüştür. Yapılan görüşmeler ortalama olarak yirmi dakika kadar sürmüştür.

3.1.3. Verilerin Analizi

Verilerin analizi aşamasında öncelikle ses kayıt cihazı ile elde edilen veriler transkript edilmiş ve bilgisayar ortamına aktarılmıştır. Bu kapsamda yaklaşık 200 sayfalık bir veri setine ulaşılmıştır. Ardından metinler kodlanıp, çeşitli kategorilere ve nihayetinde temalara ayrılmıştır. Bu süreçte ikincil kodlama türlerinden olan örüntü kodlama (Saldana, 2019) kullanılmıştır. Örüntü kodları sadece veri setini düzenlemeye yaramaz aynı zamanda bu düzenlemeye anlam yüklemeye de çabalar. Örüntü kodlama, verileri tekrar gözden geçirerek daha az sayıda kategoriye, temaya veya kavrama dönüştürmeyi ifade eder (Saldaña, 2019). Veriler kategorileştirilirken öncelikle öğrenci taşıma hizmetleri kapsamında yaşanan bütün sorunlar kodlar halinde yazılmıştır. Ardından bu kodlar sınıflandırılarak ayrı ayrı kategorileştirilmiştir. Kategorileştirme işleminden sonra öğrenci taşıma hizmetlerinde yaşanan problemlerin araçların teknik özelliklerinden kaynaklanan problemler, kural ihlallerinden kaynaklanan problemler, araçların takip ettiği güzergahlardan kaynaklanan problemler, şoförlerden kaynaklanan problemler ve öğrencilerden kaynaklanan problemler olarak 5 temada yoğunlaştığı görülmüştür. Örüntü kodlama yöntemiyle beraber veriler tekrardan kategorileştirilip, temalar son halini almıştır. İkinci döngü kodlamadan sonra öğrenci taşıma hizmetlerinde yaşanan problemlerin araç kaynaklı problemler, güzergâh kaynaklı problemler, şoför kaynaklı

problemler ve öğrenci kaynaklı problemler olmak üzere 4 kategoride rafine edildiği görülmüştür.

3.1.4. Geçerlik ve Güvenirlik

Geçerlik ve güvenirlik konusunda bir ölçüt geliştirmek eğitim araştırmalarının karşı karşıya bulunduğu en zor ve önemli sorunlardan birisidir. Nitel araştırmalarda geçerliğinin sağlanabilmesi için katılımcılarla uzun süreli etkileşim, verilerin çeşitliliğinin sağlanması, uzman incelemesi, ayrıntılı betimleme ve amaçlı örnekleme gibi çalışmalar yapılabilir. Araştırmanın güvenirliliğinin sağlanması için tutarlılık incelemesi ve teyit incelemesi yollarına başvurulabilir. Nitel araştırmada “geçerlik” bilimsel bulguların doğruluğu, “güvenirlik” ise bilimsel bulguların tekrarlanabilirliği ile ilgilidir (Yıldırım ve Şimşek, 2013). Güvenirlik ve geçerliği sağlamak için veri toplama süreçlerine uygun ve yeterli katılım, verileri çeşitleme tekniği, katılımcı doğrulaması, araştırmacının duruşunu açıklaması (yansıtıcılık), uzman incelemesi, araştırma sürecinde izlenen yolun ayrıntılı açıklanması ve ayrıntılı betimlemesi gibi bazı etkinlikler yapılır. Güvenlik nitel araştırmalarda pek çok şekilde ele alınabilir. Örneğin eğer araştırmacı detaylı alan notlarını yüksek kalitede bir ses kayıt cihazı ile kaydetmiş ve bunları yazıya aktarmışsa güvenirliliği arttırmaya yönelik bir girişimde bulunmuş denilebilir. Ayrıca nitel araştırmada güvenirlik genellikle veri setlerinin birden fazla kodlayıcının cevaplarındaki kararlılık anlamına da gelmektedir (Creswell, 2015).

İç geçerlik araştırmacının olay ve durumların gerçek durumları yansıtır yansıtmadığını ifade etmektedir. Dolayısıyla iç geçerlilik yapılan araştırmalarda elde edilen bulguları, ulaşılan sonuçları, bu sonuçlara yönelik olarak yapılan yorumları ve problemin gerçek durumunu doğru bir şekilde yansıtmaya derecesini açıklamaktadır. Diğer bir deyişle iç geçerlik araştırmacının verileri toplarken, analiz ederken veya yorumlarken tutarlı olma durumudur. Dış geçerlik ise elde edilen sonuçların benzer durumlara veya olaylara aktarılabilmesi durumlarını ifade etmektedir. (Yıldırım ve Şimşek, 2013). Araştırmanın iç geçerliğin sağlanması için ilk olarak literatür taraması yapılarak araştırmanın kapsamı biçimlendirilmiştir. Ayrıca araştırmanın iç geçerliğini sağlamak için, görüşmelerden elde edilen bulguların tutarlı ve anlamlı bir bütün oluşturmasına gayret

gösterilmiştir. Diğer yandan verilerin kodlanması ve kategorileştirilmesi aşamasında alan uzmanlarının görüşlerine de başvurulmuştur. Dış geçerliği sağlamak adına ise katılımcıların çeşitlendirilmesine özen gösterilmiş, katılımcıların ve görüşmelerin yapılacağı ortamın seçimine özen gösterilmiştir. Katılımcıların öğrenci, öğrenci velisi, eğitimci (okul yöneticileri ile öğretmenler), güvenlik görevlisi ve şoförlerden oluşmasına dikkat edilerek, paydaşlar çeşitlendirilmiştir. Araştırmanın dış geçerliği ile ilgili olarak okul servis araçlarında yaşanan problemler hakkında bilgisi ve yaşıntısı olduğu düşünülen katılımcılar örnekleme dâhil edilmiştir. Görüşme formunun kapsam geçerliliğini sağlamak için de alan uzmanlarının görüşüne başvurulmuştur. Uzmanlardan gelen öneri ve eleştiriler doğrultusunda görüşme formlarında yer alan sorular yeniden yapılandırılmış ve son şekli verilmiştir. Ayrıca araştırmanın dış geçerliği sağlamak için yapılan görüşmelerde doğrudan alıntılara da sıklıkla yer verilmiştir. Araştırmada açık uçlu sorulardan oluşan taslak görüşme formları uygulama öncesinde nitel araştırma ile ilgili uzmanlara sunulmuştur.

Çalışmanın güvenilirliğini arttırmak için okullardaki öğretmen ve öğrenciler ile yapılacak görüşmelerden önce Milli Eğitim Müdürlüğünden izin alınarak görüşmelere başlanmıştır. Diğer yandan elde edilen sonuçların teyit edilebilmesi amacıyla araştırma süresince kullanılan veriler ve veri analizinde yapılan çalışmalar kayıt altına alınmıştır. Çalışmanın iç geçerliği için, kullanılan görüşme formunun soruların açık ve anlaşılır bir şekilde ifade edilmeye çalışılmıştır. Çalışmada, katılımcıların öğrenci taşıma hizmetlerinde yaşanan problemlere yönelik düşünceleri bütünüyle ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır. Katılımcılarla görüşmeler yapılırken, görüşmelerin sohbet havasında geçmesine ve katılımcıların kendilerini rahat hissetmelerine büyük bir özen gösterilmiştir. Çalışmanın dış geçerliğini sağlamak için yapılan işlemlerin bütün safhaları ayrıntılı bir şekilde açıklanmıştır. Ayrıca çalışmanın verileri tekrar incelenebilecek bir şekilde kayıt altına alınmıştır.

Yukarıda açıklanan bilgiler doğrultusunda araştırmanın geçerlik ve güvenilirliğini arttırmak için aşağıdaki işlemler gerçekleştirilmiştir:

- a) Araştırmanın geçerliliğini arttırmak için paydaşların çeşitliliği artırılmıştır. Araştırmacı gözlem ve görüşme esnasında yönlendirici davranmayarak veri toplama sürecinde öznel yargılarını işe karıştırmamıştır.
- b) Araştırmanın güvenilirliğini arttırmak için görüşme formları geliştirilirken ilgili alan yazın taranarak, kavramsal bir çerçeve oluşturulmuştur. Diğer taraftan özellikle okullardaki paydaşlar ile yapılacak görüşmeler öncesinde Midyat ilçe Milli Eğitim Müdürlüğü'nün desteği alınarak, paydaşlar ile görüşmede kaydedilen bilgilerin sadece bilimsel amaçlı kullanılacağı, araştırmada güvenin sağlanmasında önemli bir etken olmuştur. Böylece görüşme sürecinde toplanan verilerin gerçek durumu yansıtması sağlanmıştır.
- c) Araştırma raporu hazırlanırken araştırma sürecinde yapılanlar ayrıntılı bir şekilde açıklanmaya çalışılmıştır. Araştırmanın güvenilirliğini arttırmak için gerekli yerlerde katılımcı ifadeleri yorum yapılmadan doğrudan verilmiştir.

3.2.Çalışma 2

Çalışma 2 ile paydaşlarla yapılan nitel görüşmeler sonucunda okul servis araçlarında yaşandığı tespit edilen sorunların, ne sıklıkta yaşandığına ilişkin öğrenci, veli ve eğitimci görüşleri nicel yöntem kullanılarak belirlenmeye çalışılmıştır.

3.2.1.Desen

Çalışma 1'e ait kısımda araştırmanın birinci safhası tamamlanmış ve yeterli düzeyde bilginin elde edildiğine dair kanaat oluşmuştur. Bu bilgiler ışığında araştırmanın ikinci safhası olan nicel araştırmaya geçilmiştir. Çalışma 2'de nitel araştırmada elde edilen bulgular aracılığıyla okul servis araçlarında yaşanan problemler ile ilgili bir anket geliştirilmiştir. Bu anket uygulandıktan sonra okul servis araçlarında yaşanan problemlere ilişkin araştırma sonuçları istatistiksel açıdan ifade edilmeye çalışılmıştır. Nicel araştırma paradigmasına göre tasarlanan çalışma 2'de araç kaynaklı, güzergâh kaynaklı, şoför

kaynaklı ve öğrenci kaynaklı problemlere yanıt bulmak üzere betimsel tercih edilmiştir. Diğer yandan öğrenci taşıma hizmetlerinde araç, güzergâh, şoför ve öğrenci kaynaklı güvenlik sorunlarının sıklığına ilişkin paydaş görüşlerinin farklılığına bakmak için ise nedensel karşılaştırmalı desen benimsenmiştir. Betimsel desen, olayı olduğu gibi araştırmaya yönelik mevcut olan durumu belirlemeye çalışan araştırmalardır. Betimsel araştırmalarda incelenen durumlar ve olaylar ayrıntılı bir biçimde araştırılarak, önceki olaylar ve durumlar ile ilişkisi incelenir. Bu şekilde olay ve durumların ne olduğu ayrıntılı olarak betimlemeye çalışılır. Diğer bir ifadeyle betimsel araştırmalarda var olan veya yaşanmakta olan olaylar açıklanmaya çalışılır (Tanrıöğen, 2011). Bu bilgiler ışığında öğrenci taşıma hizmetlerinde araç, güzergâh, şoför ve öğrenci kaynaklı güvenlik sorunları betimlenmeye çalışılmıştır.

Nedensel karşılaştırmalı desen araştırmaları var olan, doğal olarak ortaya çıkmış durum veya olayların nedenlerini ve bu nedenlere etki eden faktörleri inceleyen ve sonuçları belirlemeye dönük olan araştırmalardır (Büyüköztürk ve diğerleri, 2011). Nedensel karşılaştırma araştırmalarında aynı durumdan farklı şekillerde etkilenmiş veya etkilenmemiş grupları ele aldığımızda, mevcut durumun olası nedenleri, etkileri belirlenip, bu gruplar bazı değişkenler açısından incelenmektedir. Nedensel karşılaştırma araştırmaları neden sonuç ilişkisi açıklamaya çalışması yönüyle deneysel araştırmalara benzemektedir. Araştırmacı ortaya çıkan durumların muhtemel nedenlerini ve bu durumu etkileyen bileşenleri belirlemeye çalışmaktadır (Cohen ve Manion, 2013). Çoğu kez bu durum belli bir gözlemden sonra ortaya konmuş belli bir olayın ya da durumun nedenini ya da nedenlerinin saptanmak istendiği bağlamlarda söz konusu olur. Araştırmacı deneysel araştırmalarda olduğu gibi olayın nedenine müdahale etmez. Nedensel karşılaştırma araştırmalarında durumlardan etkilenenler veya etkilenmeyenler olayın seyri içinde kendiliğinden oluşurlar. Araştırmacı, olayın nedenine müdahale etmez. Araştırmacının bu bağlamdaki görevi meydana gelen bu durumun olası nedenlerini ve nedenle ilişkili olabilecek etkenleri belirlemeye çalışmaktır (Can, 2016). Bu bilgiler ışığında öğrenci taşıma hizmetlerinde araç, güzergâh, şoför ve öğrenci kaynaklı güvenlik sorunlarının sıklığına ilişkin paydaş görüşlerinin farklılığına bakılmıştır. Bu kapsamda paydaş görüşleri arasında anlamlı düzeyde farklılaşma olup olmadığı tespit edilmeye çalışılmıştır.

3.2.2. Çalışma Grubu

Çalışma 2 kapsamında öğrenci, veli ve eğitimci olmak üzere üç farklı kaynaktan veriler toplanmıştır. Her üç grupta yer alan katılımcılar da amaçlı örnekleme yöntemlerinden ölçüt örnekleme yöntemi kullanılarak belirlenmiştir. Ölçüt örnekleme; örneklemin problemle ilgili olarak belirlenen niteliklere sahip kişiler, olaylar, nesneler ya da durumlardan oluşturulmasıdır (Büyüköztürk ve diğerleri, 2011). Bu çalışma kapsamında 2019-2020 öğretim yılı güz döneminde Mardin il merkezinde okul servis aracı kullanan lise öğrencileriyle, öğrenci velileri ve okul servis aracısıyla ilgili gözlemi olan eğitimciler yer almaktadır. Bu kapsamda toplam 1880 paydaşa anket uygulanmış olup katılımcıların 1063'ü (%56) öğrenci, 614'ü (%33) öğrenci velisi ve 203'ü (%11) eğitimcidir. Araştırma kapsamında Mardin İli Merkez ilçede 8970 öğrenci olduğu tespit edilmiştir. Bu öğrencilerden servis aracı kullandığını ifade eden öğrencilerin tamamına ulaşmaya çalışılmış ancak araştırmaya gönüllü olarak katılan 1300 öğrenciden anketler toplanabilmiştir. Bu anketlerden ise eksik ve hatalı olanlar çıkarılıp, 1063 öğrenciden gelen veriler değerlendirmeye alınmıştır. Araştırmaya katılan öğrencilere ait demografik bilgiler aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 2
Araştırmaya Katılan Öğrencilere Ait Demografik Bilgiler

Öğrenci Özellikleri	Grup	f	%
Cinsiyet	Kız	686	65
	Erkek	377	35
Sınıf	9. Sınıf	359	34
	10.Sınıf	286	27
	11.Sınıf	243	23
	12.Sınıf	175	16
Okul Türü	Anadolu Lisesi	392	37
	İmam Hatip Lisesi	224	21
	Fen ve Sosyal Bilimler Lisesi	294	28
	Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	153	14
	Toplam	1063	100

Tablo 2 incelendiğinde, çalışma grubunda yer alan öğrencilerin 686'sının kız, 377'sinin ise erkek öğrenci oldukları; bunlardan 359'unun 9. sınıf, 286'nın 10.sınıf, 243'ünün 11.sınıf ve 175'inin 12.sınıfta öğrenim gördüğü anlaşılmaktadır. Araştırmaya katılan öğrencilerin 392'si Anadolu Lisesi, 224'ünün İmam Hatip Lisesi, 294'ünün Fen ve Sosyal Bilimler Lisesi ve 153'ünün ise Mesleki ve Teknik Lisesi öğrencileri olduğu anlaşılmaktadır.

Araştırmaya katılan velilere uygulanacak anketler öğrenciler aracılığıyla ulaşılmıştır. Bu kapsamda araştırmaya dâhil edilen öğrenci sayısı kadar öğrenci velisine de ulaşılması hedeflenmiştir. Her bir öğrenciden velisine uygulanmak üzere anket formu verilmiş ve doldurulan anketler bir hafta sonra okullardan toplanmıştır. Uygulamalar sonucunda önce 400 veliden dönüş sağlanmıştır. Veliler için geri dönüş oranı düşük olduğundan aynı yöntem kullanılarak ikinci bir uygulama yapılmış ve bu uygulama sonucunda toplam 214 veliye ulaşılmıştır. İki uygulama sonucunda ulaşılan 614 veliye ait demografik bilgiler aşağıda yer alan Tablo 3'te yer almaktadır.

Tablo 3
Araştırmaya Katılan Velilere Ait Demografik Bilgiler

Veli Özellikleri	Grup	<i>f</i>	%
Cinsiyet	Kadın	289	47
	Erkek	325	53
Velinin öğrenciye yakınlık düzeyi	Anne	257	42
	Baba	323	53
	Diğer	34	5
Velinin eğitim düzeyi	İlkokul	127	21
	Ortaokul	119	19
	Lise	210	34
	Lisans/Lisansüstü	158	26
Kaç yıldır çocuklarınız için servis hizmetinden faydalaniyorsunuz?	1-3 yıl	383	62
	4-6 yıl	160	26

Veli Özellikleri	Grup	<i>f</i>	%
	7 yıl ve üzeri	71	12
	Toplam	614	100

Tablo 3 incelendiğinde araştırmaya katılan velilerin 289'unun kadın ve 325'inin erkek olduğu görülmektedir. Diğer yandan velilerin öğrenciye yakınlık derecesi açısından 257'sinin anne, 323'ünün baba ile 34'ünün öğrencilerin abla veya abileri gibi aile bireyleri oldukları anlaşılmaktadır. Velilerin eğitim düzeylerine bakıldığında 127'sinin ilkökul, 119'unun ortaokul, 210'unun lise ve 158'inin lisans/lisansüstü mezunu oldukları anlaşılmaktadır. Çocukları için servis hizmetinden yararlandıkları süreye bakıldığında velilerin 383'ünün 1-3 yıl, 160'ının 4-6 yıl ve 71'inin ise 7 yıl ve üzerinde bu hizmeti kullandıkları görülmektedir.

Araştırmaya katılan eğitimcilerin belirlenmesi safhasında liselerde görev yapıp okul servis araçlarıyla ilgili bilgisi, deneyimi ve gözlemi olan öğretmen ile okul yöneticileri tercih edilmiştir. Bu kapsamda araştırmaya gönüllü olarak katılan 203 eğitimciden veriler elde edilmiştir. Araştırmaya katılan eğitimcilere ait demografik bilgiler aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 4
Araştırmaya Katılan Eğitimcilere Ait Demografik Bilgiler

Katılımcı Özellikleri	Grup	<i>f</i>	%
Cinsiyet	Kadın	80	39
	Erkek	123	41
Eğitimcinin görev unvanı	Öğretmen	148	73
	Okul Yöneticisi	55	27
Okul servisi ile okula giden çocuğunuz var mı?	Evet	66	33
	Hayır	137	67
	Toplam	203	100

Tablo 4 incelendiğinde araştırmaya katılan 203 eğitimciden 80'sinin kadın, 123'ünün erkek; 148'inin öğretmen, 55'inin okul yöneticisi olduğu görülmektedir. Ayrıca eğitimcilerin kendi çocukları için okul servis hizmetinden yararlanma durumlarına bakıldığında, eğitimcilerden 66'sının bu hizmetten yararlandığı, 137'sinin ise çocukları için bu hizmetten yararlanmadığı görülmektedir.

3.2.3. Veri Toplama Aracı

Nitel araştırma sonucunda dört farklı temaya ulaşılmıştır. Bu temalardan ilki araçlardan kaynaklanan güvenlik sorunları, ikinci tema, güzergâh kaynaklı güvenlik sorunları, üçüncü tema şoförden kaynaklanan güvenlik sorunları ve dördüncü temanın ise öğrencilerden kaynaklanan güvenlik sorunları olduğu görülmüştür. Nitel veri analizi tamamlandıktan ve yeterli düzeyde bilgiler elde edildiğine dair kanaate ulaşıldıktan sonra, taslak anket formuna ilişkin madde havuzu geliştirilmiştir. Öğrenci taşıma hizmetlerinde yaşanan sorunlara ilişkin madde havuzuna Tablo 5'te yer almaktadır.

Tablo 5
Öğrenci Taşıma Hizmetlerinde Yaşanan Sorunlar Anketi Madde Havuzu

	Hiç Yaşamıyor	Nadiren Yaşanıyor	Bazen Yaşanıyor	Çoğunlukla Yaşanıyor	Her Zaman Yaşanıyor
1. Servis için kullanılan araçların eski olması					
2. Araçların temizlik ve hijyen kurallarına uymaması					
3. Araçta rehber personelin bulundurulmaması					
4. Öğrenci emniyet kemerlerinin bozuk olması					
5. Aracın periyodik bakımlarının yapılmaması					
6. Araçta öğrenciler için emniyet kemerlerinin olmaması					
7. Araç klimasının bozuk olması					
8. Araç içi güvenlik kameralarının olmaması					
9. Araç camlarının sabit olmaması/kırık olması					
10. Araç kapı otomatiğinin bozuk olması					
11. Araç koltukların tehlike oluşturacak şekilde (kırık-dökük) olması					

	Hiç Yaşamıyor	Nadiren Yaşamıyor	Bazen Yaşamıyor	Çoğunlukla Yaşamıyor	Her Zaman Yaşamıyor
12. Araçta sigara içilmesi					
13. Araç lastiklerinin eski/yetersiz olması					
14. Araca kapasitenin üstünde öğrenci alınması					
15. Araç arkasındaki okul taşıtı işaretinin belirsiz ya da küçük olması					
16. Kış mevsimi için gerekli malzemelerin (zincir, kış lastiği vb.) olmaması					
17. Acil durumlar için gerekli malzemelerin (yangın tüpü, ilkyardım malzemeleri vb.) olmaması					
18. Şoförlerin öğrencilerin yanında küfürlü ve kaba konuşması					
19. Şoförlerin kılık-kıyafetlerine özen göstermemesi					
20. Şoförlerin öğrencilerle gereğinden fazla samimiyet kurması					
21. Şoförlerin öğrencilere karşı duygusal yakınlık kurmaları					
22. Şoförlerin, araçta uygun olmayan müzik dinletmeleri					
23. Şoförlerin uygunsuz-güvenli olmayan yerlerde öğrencileri indirip/bindirmeleri					
24. Şoförlerin normal zamanından çok önce öğrencileri okula bırakması					
25. Şoförlerin öğrencileri okuldan almak için geç kalması					
26. Şoförlerin uygun olmayan kişiler arasından seçilmesi					
27. Şoförlerin kendi yerine sürekli başka birilerini göndermesi					
28. Şoförlerin hız kurallarına uymamaları					
29. Şoförlerin araçta öğrenciler arası yaşanan olaylara müdahale etmemesi					
30. Şoförlerin araç kullanırken cep telefonu kullanmaları					
31. Şoförlerin bazı öğrencilerin ön koltuğa binmesini sağlamaları					
32. Şoförlerin araca öğrenci dışındaki şahısları bindirmeleri					
33. Servis şoförleri aileler ile iletişim kurma probleminin yaşanması					
34. Servis şoförleri arasında adli sicili bozuk olan kişilerin bulunması					
35. Servis şoförlerinin eğitim düzeyi düşük kişilerden seçilmesi					
36. Servis şoförlerinin ilkyardım konusunda bilinçsiz olmaları					
37. Servis şoförleri arasında öğrencilerin gözü önünde kavgalar yaşanması					
38. Öğrencilerin servis içinde kavga etmesi					
39. Yaşı büyük öğrencilerin aynı araç içerisinde küçük olanlara zorbalıkta bulunması					
40. Öğrencilerin, seyir halindeyken araç içinde hareket etmeleri					
41. Öğrencilerin müzik, oturma yeri vb. nedenlerle tartışmaları					
42. Öğrencilerin seyir halindeyken emniyet kemeri takmaması					

	Hiç Yaşamıyor	Nadiren Yaşamıyor	Bazen Yaşamıyor	Çoğunlukla Yaşamıyor	Her Zaman Yaşamıyor
43. Öğrencilerin araç hareket halindeyken araca binmeleri-araçtan inmeleri					
44. Öğrencilerin servis şoförü ile duygusal yakınlık kurmaları					
45. Öğrencilerin şoförle şakalaşmaları					
46. Öğrencilerin servisteki diğer öğrencilere zorba davranışlarda bulunması					
47. Öğrencilerin servise binmeyecekleri zaman şoföre haber vermemeleri					
48. Öğrenciler seyir halindeyken müzik eşliğinde oynamaları					
49. Öğrencilerin servisten okul ya da ev dışında inmek istemeleri					
50. Öğrencilerin araç seyir halindeyken camlardan sarkmaları					
51. Öğrencilerin, araçta diğer öğrencileri rahatsız etmeye çalışmaları					
52. Öğrencilerin servis aracına geç kalmaları					
53. Öğrencilerin servis rehberinin uyarılarını dikkate almamaları					
54. Servis güzergâhlarının oldukça uzun olması					
55. Servis güzergâhının yoğun trafiğin olduğu bölgelerden geçmesi					
56. Servis güzergâhındaki yollarda çukur ve kasislerin bulunması					
57. Güzergâh uzayınca öğrencilerin yorgun düşmeleri					
58. Okulda öğrencilerin servise bindirildiği alanlarda yaya güvenliğinin olmaması					
59. Okulların yerleşim yerlerinden uzak olması					
60. Servis güzergâhı üzerinde trafiği düzenleyen ışık ve levhaların olmaması					
61. Servis güzergâhları üzerinde yaya yollarının olmaması					
62. Servis güzergâhları üzerinde indirme/bindirme duraklarının olmaması					
63. Servis güzergâhında yaya üst-alt geçitlerinin olmaması					
64. Servis güzergâhı üzerinde hemzemin geçit (demiryolu geçidi) olması					
65. Servis güzergâhları üzerinde mobese kameralarının olmaması					

Tablo 5'e göre taslak anket formunun nihai halinde toplam 65 madde yer almıştır. Madde havuzunda yer alan ifadeler öncelikli olarak anlamı, kapsamı, anlaşılabilirliği ve açıklığı açısından değerlendirilmek üzere okul güvenliği alanında çalışan ve çeşitli üniversitelerde görev yapan uzmanların görüşlerine sunulmuştur. Alan uzmanları tarafından yapılan değerlendirme neticesinde, madde havuzunda yer alan bazı maddelerin

anlam, ifade ve kapsam açısından uygun olmadığı ya da diğer maddeler ile benzer anlamlar taşıdığı için madde havuzundan çıkarılması kararlaştırılmıştır. Bu aşamadan sonra katılımcılardan 30 öğrenci, 20 veli ile 15 eğitimciye anket maddelerini okumaları, değerlendirmeleri istenmiştir. Bu şekilde katılımcıların anket maddeleri hakkında görüşlerini alınmak suretiyle pilot bir uygulama yapılmıştır. Katılımcı ve uzman görüşleri doğrultusunda, anket formunda küçük bazı düzeltmeler yapılmış ve anket formuna son hali verilmiştir. Anketin nihai formunda toplam 40 madde yer almaktadır. Anket formunda yer alan maddeler (1) *Hiç Yaşanmıyor*, (2) *Nadiren Yaşanıyor*, (3) *Bazen Yaşanıyor*, (4) *Çoğunlukla Yaşanıyor*, (5) *Her Zaman Yaşanıyor*, (6) *Bilgim/Gözlemim Yok* olarak derecelendirilmiştir. Anket formu 2019-2020 eğitim öğretim yılı güz döneminde Mardin İl Milli Eğitim Müdürlüğü bünyesinde okul servis aracı hizmetinden yararlanan lise öğrencilerine, bu öğrencilerin velilerine ve liselerde görev yapan eğitimcilere uygulanmıştır.

3.2.4. Nicel Verilerin Analizi

Okul servis araçlarında yaşanan güvenlik sorunlarının paydaş türlerine göre analizleri yapılmadan önce eksik ve hatalı veri kontrolü yapılmıştır. Bu kapsamda ilk olarak araştırma anketinde kullanılan kontrol maddesine (*Lütfen bu madde için dördü işaretleyiniz*) verilen yanıtlar incelenmiş ve hatalı doldurulmuş anketler veri setinden çıkarılmıştır. Daha sonra ise eksik doldurulan 320 anket veri setine dâhil edilmemiştir. Eksik ve hatalı verilerin elenmesinin ardından alt problemlerine yanıt bulmak amacıyla betimsel istatistik hesaplamaları yapılmıştır. Betimsel analizde mevcut veriyi betimleyen, açıklayan istatistiklerden yararlanır. Kullanılan bu istatistikler frekans dağılımı, merkezi eğilim ölçüleri, yüzdelik tabloları olabilir. Bu istatistiklerden hangisinin kullanılacağı elde edilen verilerin dağılımına bağlıdır. Frekans dağılımı değişkenlere ait değerlerin ya da puanların dağılımını ait özelliklerini belirlemek amacıyla verileri sayı ve yüzde olarak verir. Frekans dağılımı tablo halinde ifade edilebildiği gibi uygun olduğu durumlarda grafikler kullanılarak da ifade edilebilir (Büyüköztürk, 2012).

Bu araştırmada anket maddelerine verilen yanıtlar analiz edilirken öncelikli olarak betimsel istatistik hesaplamaları yapılmıştır. Bu kapsamda araçlardan, güzergahlardan,

şoför ve öğrencilerden kaynaklanan güvenlik sorunlarına ilişkin paydaş görüşlerine ilişkin frekans ve yüzde hesaplamaları yapılmıştır. Daha sonra araç, güzergâh, şoför ve öğrenci kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılık olup olmadığını belirlemek üzere Kruskal Wallis testi yapılmıştır. Kruskal-Wallis testi ile grup ayrımı yapılmaksızın, puanlar küçükten büyüğe doğru sıralanabilir. Grupların ortalamaları arasında anlamlı farklılaşma olup olmadığı sınıanabilir (Can, 2016). Bu test yapılırken ankette yer alan bilgin- fikrim yok seçeneğini işaretleyen katılımcılardan elde edilen veriler analize dahil edilmemiştir. Kruskal Wallis testi sonucu anlamlı farklılık çıkması durumunda farklılığın hangi gruptan/gruplardan kaynaklandığını belirlemek için Tamhane T2 çoklu karşılaştırma testi kullanılmıştır. Araştırma bulgularının yorumlanmasında anlamlılık düzeyi $p < 0.05$ olarak kabul edilmiştir.

3.2.5. Geçerlik ve Güvenirlik

Araştırmanın geçerliğini sağlamak üzere öncelikli olarak örneklem seçimine özen gösterilmiştir. Paydaşlar amaçlı örnekleme yöntemi kullanılarak belirlendiğinden, okul servis araçlarıyla doğrudan ilişkisi olan katılımcılar seçilmiştir. Ayrıca öğrenci taşıma hizmetleri kapsamında yaşanan sorunlara ilişkin alan yazın taraması yapılmış, bu doğrultuda oluşturulan taslak anket maddeleri alan uzmanı olan on öğretim üyesinin incelemesine tabi tutulmuştur. Güvenirliği sağlamak üzere anket maddelerindeki ifadelerin doğru bir şekilde anlaşılması için uygulama yapmadan önce anket maddeleri öğrenci, veli ve eğitimcilerden oluşan bazı paydaşlara uygulanmıştır. Bu şekilde anket maddeleri gözden geçirilerek, maddelerin anlaşılabilirliği arttırılmaya çalışılmıştır. Anket uygulanmadan önce sorular arasına kontrol maddesinin eklenerek, okunmadan doldurulduğuna kanaat getirilen anket formlarının değerlendirmeye alınmamışığı sağlanmıştır. Böylece veri setinin daha güvenilir sonuçlar vermesi sağlanmıştır. Sağlıklı ve doğru bilgilere ulaşmak için, anket uygulaması için paydaşların müsait oldukları zamanlar tercih edilerek sağlıklı bilgiler elde dilmeye çalışılmıştır. Örneğin öğrencilerle anket yapılırken, öğrencilerin müsait oldukları, sınavlarının olmadıkları günler tercih edilmiştir. Bu şekilde anket maddelerinin okunmadan ve çabucak doldurulmasının önüne geçilmeye çalışılmıştır. Benzer bir şekilde velilere anket formları dağıtılırken, velilerin müsait oldukları bir zamanda anket maddelerini cevaplandırmaları istenerek, doğru

bilgilere ulaşılmaya dair çaba harcanmıştır. Anket uygulaması yapılırken katılımcılara yönlendirici davranışlarda bulunulmayarak araştırma sürecine öznel yargılar karıştırılmamaya çalışılmıştır.



BÖLÜM IV

BULGULAR ve YORUM

Öğrenci taşıma hizmetlerinde yaşanan güvenlik sorunlarını paydaş görüşlerine göre ortaya koymayı amaçlayan bu araştırma, birbirinin devamı niteliğinde olan nitel (Çalışma 1) ve nicel (Çalışma 2) iki farklı çalışma şeklinde yürütüldüğünden, araştırmadan elde edilen bulgular da bu çerçevede sunulmuştur. Bu bağlamda Çalışma 1’de öncelikli olarak öğrenci taşıma hizmetlerinde ne tür güvenlik sorunlarının yaşandığını ortaya koymak üzere katılımcılarla yapılan görüşmelerden elde edilen nitel bulgular verilmiştir. Araştırmanın nitel bulguları (Çalışma 1) öğrenci taşıma hizmetlerinde yaşanan güvenlik sorunlarının araç, güzergâh, şoför ve öğrenci kaynaklı olmak üzere dört alt problem kapsamında şekillendiğini orta koymuştur. İkinci aşamada (Çalışma 2) ise katılımcılara uygulanan anketlerden elde edilen nicel bulgulara yer verilmiştir. Çalışma 2’de öğrenci taşıma hizmetlerinde yaşanan güvenlik sorunları öncelikle Çalışma 1’de ele alınan dört alt problem kapsamında ele alınmıştır. Daha sonra Çalışma 2’nin de alt problemleri kapsamında öğrenci taşıma hizmetlerinde yaşanan güvenlik sorunlarının sıklığına ilişkin paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılık olup olmadığını ortaya koyan bulgular incelenmiştir.

4.1. Nitel Araştırmadan (Çalışma 1) Elde Edilen Bulgular ve Yorumlar

Öğrenci taşıma hizmetlerinde ne tür sorunlar yaşandığını belirlemek üzere yapılan görüşmelerden elde edilen verilerin analiz edilmesi sonucunda dört önemli kategori ortaya çıkmıştır. Çalışma 1’de ulaşılan kategorilere ilişkin bulgular Tablo 5’te verilmiştir.

Tablo 6

Nitel Araştırmadan Elde Edilen Kategorilere İlişkin Bulgular

<i>Kategori</i>	<i>Öğrenci</i>		<i>Veli</i>		<i>Eğitimci</i>		<i>Güvenlik Görevlisi</i>		<i>Şoför</i>	
	<i>n</i>	<i>f</i>	<i>n</i>	<i>f</i>	<i>n</i>	<i>f</i>	<i>n</i>	<i>f</i>	<i>n</i>	<i>f</i>
Araç kaynaklı sorunlar	30	149	22	90	18	82	12	47	4	13
Güzergâh kaynaklı sorunlar	10	36	4	12	6	22	4	9	2	6
Şoför kaynaklı sorunlar	28	187	23	97	16	94	12	44	3	15
Öğrenci kaynaklı sorunlar	25	148	10	22	5	36	2	15	6	33

Tablo 6 incelendiğinde öğrenci taşıma hizmetlerinde yaşanan problemlerin araç kaynaklı sorunlar, güzergâh kaynaklı sorunlar, şoför kaynaklı sorunlar ve öğrenci kaynaklı sorunlar olmak üzere 4 farklı kategoride yoğunlaştığı görülmektedir. Bu kategorilere ulaşılırken öncelikle nitel araştırma kapsamında yapılan görüşmelerden elde edilen veriler transkript edilmiş ve metinlere dönüştürülmüştür. Metinler veriler içerik analizine tabi tutularak kodlanıp, çeşitli kategorilere ve temalara ayrılmıştır. İkinci döngü örüntü kodlama yöntemiyle temalar son halini almıştır. Paydaşlar tarafından belirtilen güvenlik sorunlarının en fazla araç ve şoför kaynaklı sorunlar konusunda yoğunlaştığı, bunları öğrenci ve güzergâh kaynaklı sorunların takip ettiği görülmektedir. Araç kaynaklı sorunlar kategorisine bakıldığında bu sorunun en fazla öğrenciler (n=30, f=149) tarafından dile getirildiği, sonra sırasıyla veliler (n=22, f=90), eğitimciler (n=18, f=82), güvenlik görevlileri (n=12, f=47) ve servis şoförleri (n=4, f=13) tarafından vurgulandığı görülmektedir. Güzergâh kaynaklı sorunlar kategorisine bakıldığında bu sorunun en fazla öğrenciler (n=10, f=36), tarafından dile getirildiği, sonra sırasıyla eğitimciler (n=6, f=22), veliler (n=4, f=12), güvenlik grevlileri (n=4, f=9) ve servis şoförleri (n=2, f=6) tarafından vurgulandığı görülmektedir. Şoför kaynaklı sorunlar kategorisine bakıldığında bu sorunun en fazla öğrenciler (n=28, f=187), tarafından dile getirildiği görülmektedir. Sonra sırasıyla veliler (n=23, f=97), eğitimciler (n=16, f=94), güvenlik grevlileri (n=12, f=44) ve servis şoförleri (n=3, f=15) olduğu görülmektedir. Son olarak öğrenci kaynaklı sorunlar kategorisine bakıldığında bu sorunun en fazla öğrenciler (n=25, f=148) tarafından dile getirildiği, sonra sırasıyla eğitimciler (n=10, f=22), veliler (n=5, f=36), güvenlik grev lileri (n=2, f=15) ve servis şoförleri (n=6, f=33) tarafından vurgulandığı görülmektedir. Dolayısıyla öğrenci taşıma hizmetlerinde yaşanan sorunların araç,

güzergâh, şoför ve öğrenci kaynaklı sorunlar olarak 4 kategoride yoğunlaştığı bulgusuna ulaşılmıştır. Her bir kategoriye ilişkin bulgulara ayrıntılı olarak aşağıda yer verilmiştir.

4.1.1. Araç Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Bulgular

Katılımcılarla yapılan görüşmeler aracılığıyla elde edilen verilerin ikinci döngü kodlama ile tekrar gözden geçirilmesi sonucunda, okul servis araçlarından kaynaklanan güvenlik sorunları temasının kendi içerisinde iki farklı alt kategoride yoğunlaştığı görülmüştür. Bunlar araçların özelliklerinden kaynaklanan sorunlar ve kural ihlallerinden kaynaklanan sorunlar şeklindedir. Bu kategorilerde yaşanan güvenlik sorunlarına ilişkin kodlar Tablo 7' de gösterilmiştir.

Tablo 7
Okul Servis Araçlarından Kaynaklanan Güvenlik Sorunları

Kodlar	Öğrenci	Veli	Eğitimci	G. Görevlisi	Şoför	Toplam
<i>Araçların Özelliklerinden Kaynaklanan Sorunlar</i>						
Araçların eski olması	18	9	10	3	1	41
Araçta rehber personelin olmaması	14	9	9	6	2	40
Emniyet kemerlerinin bozuk olması veya olmaması	17	7	5	8	1	38
Araç içi kameranın olmayışı	11	6	9	6	5	37
Aracın temiz ve hijyenik olmaması	16	11	6	3	0	36
Camlar sabit olmaması/kırık olması	12	8	9	2	0	31
Kapı ve kapı otomatiğinin bozuk olması	11	8	9	2	1	31
Klimanın bozuk olması	14	6	5	1	0	26
Koltuk ve koltuk kollarının bozuk olması	9	5	6	2	0	22
Araba lastiklerinin eski olması	4	6	5	2	1	18
Şoför ile öğrenciler arasında cam bölme konulması	2	0	0	0	0	2
<i>İhlallerden Kaynaklanan Sorunlar</i>						
Araçta sigara içilmesi (yolcu, yardımcı personel, şoför veya öğrenci)	7	4	3	2	0	16
Kapasitenin üstünde öğrenci alınması	5	2	3	3	1	14

Servisin okula geç gelmesi	6	3	2	0	1	12
Kış lastiğinin eksik olması	0	2	1	3	0	6
Araca başka yolcu bindirilmesi	3	1	0	1	0	5
Araç muayenesinin gereğiyle yapılmaması	0	2	0	0	0	2
Araca fazla koltuk atılması	0	0	0	2	0	2
Ön koltukta belli öğrencilerin oturtulması	0	1	0	0	0	1
Arka koltukların sökülerek bagaj aksamı oluşturulması	0	0	0	1	0	1

*n öğrenci = 34, n veli = 30, n eğitimci = 20, n güvenlik görevlisi = 12, n şoför = 10

Tablo 7 'de yer alan bulgular incelendiğinde araçların teknik özelliklerinden kaynaklanan sorunlar kategorisine ilişkin katılımcıların önemli bir kısmının *servis için kullanılan araçların eski olması, araçta rehber personel eksikliği, emniyet kemerlerinin bozuk olması veya olmaması ile araç içi güvenlik kamerasının olmaması* konusunda görüş bildirdiği görülmektedir. Bununla birlikte *araçların temizlik ve hijyen sorunu, kapı ve kapı otomatiğinin bozuk olması ile araç camlarının sabit olmaması* konularında da katılımcıların önemli bir sayıda görüş bildirdikleri görülmektedir. Okul servis araçlarının özelliklerinden kaynaklanan sorunlar kategorisine ilişkin bazı katılımcı görüşleri şöyledir:

“Servis aracımızın oturma ve kol dayama yerleri çok kötü. Ayrıca araçta emniyet kemerleri de yok. Bununla ilgili olarak serviste emniyet kemerleri olmadığı için çocuklar hemen hemen her gün düşmeye maruz kalmaktadırlar. Biz araçtaki kreş görevlileri olarak çocuklarımızı tutmazsak, devamlı düşerler”. (Veli 12).

“Bir okul öncesi kurumda görev yaparken, servis aracında rehber personel olmadığı için çocuk kendi imkânları ile inmeye çalıştı. Şoför servisteki her çocuğu indiremeyeceği için çocuklar kendisi inmeye çalışıyor, inmek isterken de düşüyordu”. (Eğitimci 7)

“Çok yakın bir akrabam şoförün dikkat etmemesi sonucunda kabanının ipinin kapağıya takılmasıyla maalesef vefat etti. Biz onun kaybını yaşadık. Çocuk arabadan iniyor, şoför devam ediyor, sadece paltosunun alt kısmındaki ipi kapı kapanırken kapağıya takılıyor. Çocuk arabayla beraber sürükleniyor. Olayın en acı

tarafı da evinin önünde ve velisinin gözü önünde gerçekleşmiş olmasıdır. O yüzden bence en önemli nokta kapı ve pencerelerdir” (Eğitimci 7)

“Okul servis araçlarının hem eski olmasından dolayı hem de koltukların bozuk ve deforme olmasından dolayı rahatsızlık duyuyorum. Servis aracımızın kapısının eski olması sürekli gıcırdaması, inip binerken hızlı açılıp hızlı kapanmasından dolayı sıkışan öğrenciler olmaktadır”. (Öğrenci 11)

“Okul servis kazalarıyla ilgili yaptığımız kontrollerde, kaza esnasında içerideki öğrencilerin aracın koltuk, koltuk kolu gibi mekanik aksamla çarpması neticesinde yaralanmalarıdır. Bu yüzden bu malzemelerin yumuşak bir malzeme ile kaplanması önem taşımaktadır”. (Güvenlik görevlisi 2)

Kural ihlalinden kaynaklanan sorunlar kategorisine ilişkin bulgular incelendiğinde, katılımcıların önemli bir kısmının *araçta sigara içilmesi, kapasitenin dışında öğrenci alınması ve servisin okula geç kalması* konularında görüş bildirdiği görülmektedir. Kural ihlalinden kaynaklanan sorunlar kategorisine ilişkin bazı katılımcı görüşleri şöyledir:

“Aracımızda öğrencilerin dışında yabancı kişilerin bulundurması çocukların güvenliği için tehlikeli ve rahatsız edici bir şey. Ayrıca aracımızda sigara içildiğine de şahit oluyor ve bundan rahatsız oluyoruz.”. (Öğrenci 24)

“Servis aracımız okula geç varıyordu. Araçta kapasitesinin üstünde öğrenci taşındığı için bazılarımız ayakta kalıyorduk”. (Öğrenci 7)

“Servis aracımız eski ve bakımsız olduğu için bazen bozuluyordu. Bu yüzden aracın içinde olduğumuz bazı zamanlar arızadan dolayı beklediğimiz ve derse geç kaldığımız zamanlar oluyordu”. (Öğrenci 16)

4.1.2. Güzergâh Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Bulgular

Katılımcılarla yapılan görüşmeler sonucunda elde edilen veriler neticesinde, güzergahtan kaynaklanan güvenlik sorunları kategorisine ilişkin kodlar Tablo 8' de gösterilmiştir.

Tablo 8
Güzergahtan Kaynaklanan Güvenlik Sorunları

Kodlar	Öğrenci*	Veli	Eğitimci	Güvenlik Görevlisi	Şoför	Toplam
Farklı mahalleden öğrenci alınınca yolun uzaması	9	4	3	2	0	18
Kestirme ama tehlikeli yolların tercih edilmesi	8	3	3	2	0	16
Çukur ve kasislerden kaynaklanan problemler	5	2	4	2	2	15
Başka okuldan öğrenci alınınca güzergâhın uzaması	5	2	3	2	0	14
Öğrencilerin dolandırılması neticesinde yorgun düşmesi	4	1	3	0	0	8
Okulun merkezi yerde olmasından kaynaklanan okul önü park alanı problemi	0	0	4	0	1	5
Yol çalışmalarının yolu uzatması	0	0	1	0	3	4
İlgilendiği kız öğrencileri en sona bırakmak için güzergâh değişikliği yapması	3	0	0	0	0	3
Adli vakaların meydana geldiği olay yerlerinde mola verme	2	0	0	0	0	2
Güzergâh belgelerine riayet etmeme problemi	0	0	1	1	0	2

*n öğrenci = 34, n veli = 30, n eğitimci = 20, n güvenlik görevlisi = 12, n şoför = 10

Tabloda 8'deki bulgular incelendiğinde, güzergâhtan kaynaklanan güvenlik sorunları içinde en çok vurgu yapılanların *farklı mahalleden öğrenci alınınca yolun uzaması, kestirme ama tehlikeli yolların tercih edilmesi* ile *çukur ve kasislerden kaynaklanan problemler olduğu görülmektedir*. Diğer yandan katılımcıların önemli bir kısmının *öğrencilerin çok gezdirilmesi neticesinde yorgun düşmesi* ve *okulun merkezi yerde olmasından kaynaklanan okul önü park alanı problemi* şeklinde görüşlerini ifade ettikleri görülmektedir. Güzergâhtan kaynaklanan güvenlik sorunlarıyla ilgili olarak bazı katılımcı görüşleri şöyledir:

“Bazı fırsatçı okul servisleri, öğrencilerin bir kısmını evlerine teslim edip, kalan öğrencilerin dağıtımını tam bitirmeden, güzergâhını okulun dağılma saati yakın olan başka bir okula doğru değiştirip, diğer okulun da öğrencilerini bekleyerek, öğrencileri eve bırakmak yerine serviste gereksiz yere bekletmektedir”. (Veli 4)

“Okulumuzun çevresinde birkaç tane bina olması sebebiyle servislerimiz okulun önünde durup öğrencileri alamamaktadır. Yani öğrencileri indirme/bindirme alanı sıkıntısı yaşanmaktadır. Bazen de öğrenciler servise binebilmek için yolun karşısına geçmek zorunda kalmaktayken, bazen de okulun önünde park alanı olmadığı için okulun biraz ilerisinde duran servise doğru hareket etmek zorunda kalıyorlar. Öğrencilerin servise ulaşabileceği mesafenin uzunluğu arttıkça problem çıkma olasılığı da o düzeyde artmaktadır”. (Eğitimci 4)

“Değişik ve tehlikeli yollardan eve giderdik. Bir gün, çarşıda bazı olaylar yaşanmaktaydı. Şoförümüz bizi olaylı bölgeden uzaklaştırmak yerine, hadiseyi izlemek için tehlikeli bölgeden bizi geçirmişti”. (Öğrenci 4)

“Bizim güzergahımızdaki yollar çukurlarla dolu. Yolların bu şekilde olması güvenliği riske ediyor. Karşımıza aniden çıkan bir çukurda ani bir fren yaptığımızda yaralanabilen, kafası kırılan öğrenciler olabilmektedir”. (Şoför 1)

“Her servis aracının çalışma izin belgesinde güzergâhı yazılıdır. Araçlar kapasite ve modellerine göre verilen bu güzergâhın dışına çıkamazlar. Ancak yaptığımız kontrollerde güzergâhının dışına çıkan birçok servis aracına şahit olduk. Ayrıca bazen de servis araçlarını tali yollarda ve şehir dışında görüp içerisini kontrol ettiğimizde genelde sadece 1 kız öğrenci ve şoförü görmekteyiz. Bu durum birçok kez karşımıza çıkmaktadır”. (Güvenlik Görevlisi 1)

4.1.3. Servis Şoförü Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Bulgular

Katılımcılarla yapılan görüşme formu aracılığıyla elde edilen verilerin ikinci döngü kodlama ile bir kez daha gözden geçirilmesi neticesinde, servis şoföründen kaynaklanan güvenlik sorunları kategorisine ilişkin kodlar Tablo 9' da gösterilmiştir.

Tablo 9
Şoförden Kaynaklanan Güvenlik Sorunları

Kodlar	Öğrenci*	Veli	Eğitimci	G Görevlisi	Şoför	Toplam
Şoförün küfürlü ve kaba konuşması	15	7	6	1	1	30
Servise gereğinden fazla öğrenci alması	14	5	7	2	1	29
Aşırı hız yapması	8	7	7	4	3	29
Şoför seçimlerinde özenli davranılmaması, gelişigüzel seçilmeleri	7	9	9	3	0	28
Servisin içinde veya okul önlerinde öğrencilerle gereğinden fazla muhatap olması	15	4	7	1	0	27
Seyir halindeyken telefon ile görüşmeleri	14	3	2	4	3	26
Öğrencilere karşı duygusal/cinsel yakınlık kurma çabası	13	2	4	2	1	22
Yüksek sesle müzik açmaları	6	5	8	2	0	21
Yaşlarının genel olarak çok genç olması	5	7	6	1	0	19
Şoförlerin iletişim sorununun olması	6	8	4	1	0	19
Emniyet kemeri takma uyarısı yapmamaları	7	3	3	5	0	18
İsteddiği müzikleri öğrencilere dayatması	8	3	3	3	0	17
Başka şoförler ile yollarda hız yarışı yapmaları	8	2	5	1	1	17
Servise öğrencilerin dışında yolcu alması	6	1	3	4	1	15
Kılık kıyafet ve dış görüntü sorunları	3	6	4	1	0	14
Tasarruf etmek için servisleri birleştirmeleri	6	1	3	2	0	12
Araç içerisinde sigara içmesi	7	1	2	1	1	12
Öğrencileri ailenin istemediği yerlerde bırakmaları	5	3	1	1	1	11
Öğrencileri bırakınca ailenin haberdar edilmemesi	0	8	2	0	0	10
Şoförün psikolojik testlere tabi tutulmaması	2	5	2	0	0	9
Öğrencileri geç alma ve geç bırakma	4	4	0	0	1	9
Kız öğrencilere mesaj atma veya onları arama	6	0	1	0	0	7
Kendi yerlerine bazen başka şoförler göndermeleri	2	1	2	2	0	7
Aracı kullanırken telefonu kullanma (sosyal medyaya vs)	4	1	0	1	0	6
Siyasi görüşünü öğrencilere dayatması	3	1	1	0	0	5
Yaz aylarında kapıyı açık bırakmaları	3	0	1	1	0	5
Hatalı sollama yapması	2	0	1	1	1	5
Kız öğrencilerinin ön tarafa bindirmesini sağlamaları	4	0	0	0	0	4
İlgilendiği öğrencileri en son eve bırakmaları	4	0	0	0	0	4

*n öğrenci = 34, n veli = 30, n eğitimci = 20, n güvenlik görevlisi = 12, n şoför = 10

Tabloda 9'daki bulgular incelendiğinde servis şoförlerinden kaynaklanan sorunlar kategorisine ilişkin katılımcıların önemli bir kısmının *şoförün küfürlü ve kaba konuşması*, *servise gereğinden fazla öğrenci alması*, *aşırı hız yapması* ve *şoför seçiminde özenli davranılmaması* konusunda görüş bildirdiği görülmektedir. Ayrıca şoförün *servisin içinde veya okul önlerinde öğrencilerle gereğinden fazla muhatap olması*, *seyir*

halindeyken telefon ile görüşmeleri, öğrencilere karşı duygusal/cinsel yakınlık kurma çabası, yüksek sesle müzik açmaları ve yaşlarının genel olarak çok genç olması konularında da katılımcıların önemli bir sayıda görüş bildirdikleri görülmektedir. Okul servis şoförlerinden kaynaklanan sorunlara ilişkin katılımcıların bazılarının görüşleri şöyledir:

“Şoförümüz çok hızlı gidiyordu. Yokuşlardan inerken arabayı boşa atıyordu. Zaten emniyet kemeri de olmadığı için çok korkuyorduk. Şoför bize değer vermiyordu, kaba konuşuyordu. Sürekli tartışıyorduk”. (Öğrenci 5)

“Şoförümüz arabaya çok fazla öğrenci alıyordu. Herhangi bir kaza anında veya trafikte yaşanan bir olayda hemen küfrediyor, argo kelimeler kullanıyor. Öğrencilere herhangi bir sorunda argo kelimeler kullanıyordu”. (Öğrenci 7)

“Bazı şoförler şehir içinde 40 -50 km hız ile giderken, 100 km hızla giden şoförler de var. Dolayısıyla ani frende çocuk çok kötü düşecektir. Çocuk bu durumlarda arka koltuktan ta ön koltuğa kadar fırlayabilmektedir”. (Şoför 1)

“Yaşı genç ve belki de işsiz kaldığı için servis şoförü olarak görev yapmayı kabul etmiş genç birinin servis şoförü olarak verilmesi, bana göre çocuklarımıza yapılabilecek en büyük kötülüktür. Ben çocuğumu normal hayat şartlarında böyle bir insanla muhatap etmek istemem.” (Veli 5)

“Şoförümüz kızların sabahları kendilerini uyandırmak amacıyla telefon numaralarını istemektedir. Bu tür talepler özellikle genç şoförlerde sık oluyor. Arkadaşımın biri servis şoförü ile sürekli konuşup mesajlaşıyordu. Şoför yaşça büyük olduğu için arkadaşımın ondan kurtulması biraz zor oldu”. (Öğrenci 7)

“Servis aracımızın şoförü biraz sapıktı. Kızlar önde oturduğunda, şoförün birkaç taciz hareketi olmuştu. Aracımız seyir halindeyken öndeki aynadan hep bize bakıyordu. Hatta bazen bizlere el kol hareketi yapıyor ve önde oturan arkadaşlarımızın ellerini tutmaya çalışıyordu”. (Öğrenci 2)

“Şoförün biri kız öğrenciye âşık olunca ve onu kaçırmaya kalkıştı. Veliler bu durumdan haberdar olunca, bir araçla takip ederek servis aracının önünü keserek kız öğrenciyi kurtardılar.” (Eğitimci 7)

“Servis şoförü olabilecek kişinin öncelikle geçmişi ve kişiliği araştırılmalıdır. Şahit olduğum bir olayı anlatayım. 55 yaşındaki servis şoförü ile 14 yaşındaki kız öğrenciyi serviste uygunsuz bir şekilde gördüm. Dolayısıyla çocuklarımıza emanet edeceğimiz kişiler özenle seçilmelidir”. (Güvenlik Görevlisi 1)

4.1.4. Öğrenci Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Bulgular

Araştırmanın dördüncü alt problemi öğrenci taşıma hizmetlerinde öğrencilerden kaynaklanan ne tür güvenlik sorunları yaşandığını ortaya koymaktır. Katılımcılarla görüşmeler sonucunda elde edilen verilerin ikinci döngü kodlama ile tekrar gözden geçirilmesi sonucunda, öğrencilerden kaynaklanan güvenlik sorunları kategorisine ait kodlar listelenmiştir. Öğrencilerden kaynaklanan güvenlik sorunlarına kategorisine ilişkin kodlar Tablo 10' da gösterilmiştir.

Tablo 10
Öğrencilerden Kaynaklanan Güvenlik Sorunları

Kodlar	Öğrenci*	Veli	Eğitimci	G. Görevlisi	Şoför	Toplam
Müzik seçimi isteme tartışmaları	19	1	1	1	5	27
Servise geç kalma	12	3	4	3	4	26
Emniyet kemeri takmama	11	2	3	3	4	23
Servis içinde tartışma ve kavga	10	4	4	2	4	22
Öğrencilerin servis şoförü ile çok muhatap olmaları	11	2	5	1	2	21
Koltuk kapma yarışı yapmaları	17	0	1	0	2	20
Araç içinde gezinme	16	0	0	1	3	20
Camlardan sarkma	7	1	4	4	1	17
Küçük yaştaki öğrenciye mobing uygulama	11	2	3	0	0	16

Kodlar	Öğrenci*	Veli	Eğitimci	G. Görevlisi	Şoför	Toplam
Müzik ile hoplama, zıplama	9	1	2	0	2	14
Öğrencilerin şoföre arkadan dokunmaları/şakalaşmaları	4	3	3	0	0	10
Araç durmadan binmeye/inmeye çalışma	4	2	2	0	1	9
Öğrencilerin okulun veya evin dışında servisten inme isteği	3	1	1	0	4	9
Kız öğrencilerin servisten inmeme ve şoför ile tur atma isteği	5	0	1	0	0	6
Öğrencilerin önde oturma telaşları/talepleri	3	0	0	0	1	4
Öğrenciler şoföre arkadan temas yapmaya çalışmaları (şakalaşma)	3	0	1	0	0	4
Erkek öğrencilerin kız öğrencileri taciz etmesi	3	0	0	0	0	3
Okul önünde bekleyen kişilerle tartışma /kavga	0	0	1	0	0	1

*n öğrenci = 34, n veli = 30, n eğitimci = 20, n güvenlik görevlisi = 12, n şoför = 10

Tabloda 10'daki bulgular incelendiğinde öğrencilerden kaynaklanan sorunlar kategorisine ilişkin katılımcıların önemli bir kısmının *müzik seçimi ile ilgili tartışmalar, servise geç kalma, emniyet kemeri takmama ile servis içinde tartışma ve kavga etme* konusunda görüş bildirdiği görülmektedir. Bununla birlikte *öğrencilerin servis şoförü ile çok muhatap olmaları, koltuk kapma yarışı yapmaları, araç içinde gezinme ile camlardan sarkma* konularında da katılımcılar tarafından çokça görüş bildirildiği görülmektedir. Öğrencilerden kaynaklanan sorunlar kategorisine ilişkin bazı katılımcı görüşleri şöyledir:

“Müzik tercihi ve sesin şiddetinden dolayı çok tartışıyorduk. Örneğin bir keresinde sınavdan çıkmıştım ve başım ağrıyordu. Müzik son ses olduğu için şoförden sesi kışmasını rica ettim. Bunun üzerine erkek öğrencinin biri gelip boğazımı sıktı ve beni tehdit etti. (Öğrenci 17)

“En önemli sorunlardan biri öğrencinin servise geç kalmasıdır. Bu durum servis şoförünün de zamanında okula yetişmek adına acele etmesine, aşırı hız yapmasına ve belki de kazalara sebep olmasına yol açmaktadır. Ayrıca öğrencinin bazen geç kalma durumlarında servis şoförünün geç kalan öğrenciyi almaması ve ailenin bundan haberdar olmaması neticesinde, öğrenci derse yetişmek için başka araçlara binmek zorunda kalabilir”. (Eğitimci 2)

“Öğrenciler emniyet kemeri takmak istemiyorlar. Emniyet kemerleri takılmadığı zaman, trafikte karşımıza aniden çıkan bir araç çıktığında veya yoldaki çukurlardan dolayı ani bir fren yaptığımızda yaralanabilen, kafası kırılabilen öğrenciler olabilmektedir”. (Şoför 2)

“Daha görev yaptığım Manavgat’ta öğrencinin biri kolunu camdan aşağı sarkıtmak suretiyle, gelen kamyonu kolunu kaptırarak ne yazık ki kolunu kaybetmişti”. (Güvenlik Görevlisi 2)

“Öğrencilerin okul servis aracı tam olarak durmadan atlادıklarına şahit oldum. Burada öğrencilerin ve servis şoförlerinin de hataları vardır. Araç müsait bir yere çekilmeden kapı otomatini açılması tehlikeli sonuçlara yol açabilir”. (Veli 1)

“Liselerde öğrenciler biz şoförleri pek dinlemiyorlar. Lise öğrencileri genelde evinin dışındaki yerlerde inmek istiyor. Biz de bu durumu velilerine haber vermek istediğimizde öğrencilerin tepkisiyle karşılaşıyoruz”. (Şoför 1)

4.2. Nicel Araştırmadan (Çalışma 2) Elde Edilen Bulgular ve Yorumlar

Nitel araştırma (Çalışma 1) sonucunda öğrenci taşıma hizmetlerinde yaşadığı belirlenen sorunların, Çalışma 2’de ne sıklıkta yaşandığını belirlemek üzere yapılan anket uygulamasından elde edilen veriler üzerinden betimsel analizler yapılmıştır. Analiz sonuçları, nitel araştırma sonucunda ortaya çıkan kategorilere göre aşağıda sunulmuştur. Nicel araştırma kapsamında öğrenciler, veliler ve eğitimcilerden ayrı ayrı veriler toplandığından her bir paydaşa ait bulgular da ayrı tablolarda verilmiştir. Bu kapsamda öncelikle öğrenci taşıma hizmetlerinde yaşanan güvenlik sorunları araştırmanın dört alt problemi ışığında incelenmiştir. Ardından Çalışma 2’nin alt problemleri kapsamında öğrenci taşıma hizmetlerinde yaşanan güvenlik sorunlarının sıklığına ilişkin paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılık olup olmadığını ortaya koyan bulgulara yer verilmiştir.

4.2.1. Araç Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Bulgular

Öğrenci taşıma hizmetlerinde araç kaynaklı güvenlik sorunlarının ne sıklıkta yaşandığına ilişkin öğrenci görüşlerinin dağılımı aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 11

Araç Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Öğrenci Görüşlerinin Dağılımı

Maddeler	Hiç Yaşanmıyor		Nadiren Yaşanıyor		Bazen Yaşanıyor		Çoğunlukla Yaşanıyor		Her Zaman Yaşanıyor		Bilgim/ Gözlemim Yok	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
2. Araçta rehber personelin bulundurulmaması	196	18.4	30	2.8	57	5.4	35	3.3	654	61.5	91	8.6
4. Araç içi güvenlik kameralarının olmaması	252	23.7	31	2.9	54	5.1	52	4.9	463	43.6	211	19.8
10. Araçta engelli öğrenciler için gerekli ekipmanların bulunmaması	182	17.1	29	2.7	25	2.4	43	4.0	394	37.1	390	36.7
9. Acil durumlar için gerekli malzemelerin (yangın tüpü, ilkyardım malzemesi vb.) olmaması	313	29.4	55	5.2	50	4.7	60	5.6	199	18.7	386	36.3
3. Öğrenci emniyet kemerlerinin bozuk olması/olmaması	514	48.4	105	9.9	97	9.1	76	7.1	168	15.8	103	9.7
8. Araçta kış mevsimi için gerekli malzemelerin (zincir, kış lastiği vb.) olmaması	310	29.2	80	7.5	58	5.5	48	4.5	98	9.2	469	44.1
1. Araçların temizlik ve hijyen kurallarına uygun olmaması	368	34.6	261	24.6	231	21.7	98	9.2	61	5.7	44	4.1
7. Araç içinde yaralanmalara neden olabilecek unsurların olması	731	68.8	117	11.0	62	5.8	28	2.6	52	4.9	73	6.9

Maddeler	Hiç Yaşanmıyor		Nadiren Yaşanıyor		Bazen Yaşanıyor		Çoğunlukla Yaşanıyor		Her Zaman Yaşanıyor		Bilgi/Gözlem Yok	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
6. Araç kapı otomatiğinin bozuk olması	596	56.1	233	21.9	134	12.6	41	3.9	40	3.8	19	1.8
5.Araç camlarının sabit olmaması/kırık olması	866	81.5	59	5.6	42	4.0	16	1.5	27	2.5	53	5.0

Tabloda 11'deki bulgular incelendiğinde, araştırmaya katılan öğrencilerin her zaman yaşandığını belirttiği ilk üç problemin sırasıyla, araçta rehber personelin bulundurulmaması (%61.5), araç içi güvenlik kameralarının olmaması (%43.6) ve araçta engelli öğrenciler için gerekli ekipmanlarının bulunmaması (%37.1) olduğu görülmektedir. Buna karşın öğrencilerin %81.5'inin araç camlarının sabit olmaması/kırık olması, %68.8'inin araç içinde yaralanmalara neden olabilecek unsurların (koltuk demiri vb.) olması ve %56.1'inin araç kapı otomatiğinin bozuk olması ile ilgili sorunların yaygın olarak yaşanmadığı görüşünde oldukları belirlenmiştir. Araçlardan kaynaklanan sorunlarla ilgili olarak elde edilen dikkat çekici bir diğer bulgu ise öğrencilerin büyük bir kısmının (%44.1) kış mevsimi için gerekli olan malzemelerin (zincir, kış lastiği vb.) ve engelli öğrenciler için gerekli ekipmanların araçta bulunup bulunmadığına (%36.7) ilişkin gözlemlerinin olmamasıdır.

Velilerin öğrenci taşıma hizmetlerinde araç kaynaklı güvenlik sorunlarının ne sıklıkta yaşandığına ilişkin görüşlerinin dağılımı Tablo 12'de verilmiştir.

Tablo 12

Araç Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Veli Görüşlerinin Dağılımı

Maddeler	Hiç Yaşanmıyor		Nadiren Yaşanıyor		Bazen Yaşanıyor		Çoğunlukla Yaşanıyor		Her Zaman Yaşanıyor		Bilgi/Gözlem Yok	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
2. Araçta rehber personelin bulundurulmaması	146	23.8	32	5.2	38	6.2	45	7.3	292	47.6	61	9.9
4. Araç içi güvenlik kameralarının olmaması	195	31.8	20	3.3	24	3.9	28	4.6	185	30.1	162	26.4
10. Araçta engelli öğrenciler için gerekli ekipmanların bulunmaması	114	18.6	24	3.9	15	2.4	32	5.2	154	25.1	275	44.8
3. Öğrenci emniyet kemerlerinin bozuk olması/olmaması	277	45.1	60	9.8	52	8.5	34	5.5	80	13.0	111	18.1
9. Acil durumlar için gerekli malzemelerin (yangın tüpü, ilkyardım malz. olmaması)	200	32.6	47	7.7	33	5.4	28	4.6	66	10.7	240	39.1
8. Araçta kış mevsimi için gerekli malzemelerin (zincir, kış lastiği vb.) olmaması	204	33.2	47	7.7	33	5.4	18	2.9	46	7.5	266	43.3
1. Araçların temizlik ve hijyen kurallarına uygun olmaması	277	45.1	110	17.9	99	16.1	36	5.9	43	7.0	49	8.0
5. Araç camlarının sabit olmaması/kırık olması	477	77.7	35	5.7	24	3.9	3	0.5	24	3.9	51	8.3
7. Araç içinde yaralanmalara neden olabilecek unsurların (koltuk demiri vb.) olması	408	66.4	57	9.3	41	6.7	18	2.9	23	3.7	67	10.9
6. Araç kapı otomatığının bozuk olması	374	60.9	111	18.1	61	9.9	10	1.6	22	3.6	36	5.9

Tablo 12'e bakıldığında veliler araç kaynaklı güvenlik sorunları içerisinde araçta rehber personelin bulundurulmaması (%47.6), araç içi güvenlik kameralarının olmaması (%30.1) ve araçta engelli öğrenciler için gerekli ekipmanlarının bulunmaması (%25.1) maddelerinin her zaman yaşanma düzeyinde bir problem olduğunu düşünmektedirler.

Dikkat çekici bir diğer bulgu ise velilerin %60.9'unun araç kapı otomatiğinin bozuk olması, %66.4'ünün araç içinde yaralanmalara neden olabilecek unsurların (koltuk demiri vb.) olması ve %77.7'sinin araç camlarının sabit olmaması/kırık olması ile ilgili sorunların yaygın anlamda yaşanmadığını düşünmeleridir. Araçlardan kaynaklanan sorunlarla ilgili olarak dikkatimizi çeken başka önemli bir bulgu ise; velilerin önemli bir kısmının araçta engelli öğrenciler için gerekli ekipmanların bulunmaması (%44.8) ve araçta kış mevsimi için gerekli malzemelerin (zincir, kış lastiği vb.) olmaması (%43.3) ile ilgili bir gözlemlerinin olmadıkları görülmektedir.

Araç kaynaklı güvenlik sorunlarının ne sıklıkta yaşandığına ilişkin eğitimci görüşlerinin dağılımı aşağıdaki Tablo 13'te yer almaktadır.

Tablo 13

Araç Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Eğitimci Görüşlerinin Dağılımı

Maddeler	Hiç Yaşanmıyor		Nadiren Yaşanıyor		Bazen Yaşanıyor		Çoğunlukla Yaşanıyor		Her Zaman Yaşanıyor		Bilgim/ Gözlemim Yok	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
2. Araçta rehber personelin bulundurulmaması	23	11.3	16	7.9	28	13.8	36	17.7	73	36.0	27	13.3
10. Araçta engelli öğrenciler için gerekli ekipmanların bulunmaması	16	7.9	14	6.9	20	9.9	26	12.8	70	34.5	57	28.1
4. Araç içi güvenlik kameralarının olmaması	21	10.3	23	11.3	25	12.3	38	18.7	50	24.6	46	22.7
3. Öğrenci emniyet kemerlerinin bozuk olması/olmaması	16	7.9	23	11.3	44	21.7	31	15.3	43	21.2	46	22.7
9. Acil durumlar için gerekli malzemelerin (yangın tüpü, ilkyardım malz.vb) olmaması	38	18.7	38	18.7	31	15.3	21	10.3	17	8.4	58	28.6
1. Araçların temizlik ve hijyen kurallarına uygun olmaması	13	6.4	35	17.2	75	36.9	33	16.3	16	7.9	31	15.3
8. Araçta kış mevsimi için gerekli malzemelerin (zincir, kış lastiği vb.) olmaması	40	19.7	38	18.7	42	20.7	15	7.4	12	5.9	56	27.6

Maddeler	Hiç Yaşanmıyor		Nadiren Yaşanıyor		Bazen Yaşanıyor		Çoğunlukla Yaşanıyor		Her Zaman Yaşanıyor		Bilgim/ Gözlemim Yok	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
7. Araç içinde yaralanmalara neden olabilecek unsurların (koltuk demiri vb.) olması	65	32.0	45	22.2	37	18.2	9	4.4	8	3.9	39	19.2
5. Araç camlarının sabit olmaması/kırık olması	77	37.9	46	22.7	29	14.3	10	4.9	3	1.5	38	18.7
6. Araç kapı otomatiğinin bozuk olması	74	36.5	49	24.1	30	14.8	9	4.4	2	1.0	39	19.2

Tablo 13'te yer alan bulgular incelendiğinde, araştırmaya katılan eğitimcilerin her zaman yaşandığını belirttiği sorunların sırasıyla, araçta rehber personelin bulundurulmaması (%36), araçta engelli öğrenciler için gerekli ekipmanların bulunmaması (%34.5) ve araç içi güvenlik kameralarının olmaması (%24.6) olduğu görülmektedir.

Eğitimcilerin %37.9'unun araç camlarının sabit olmaması/kırık olması, %36.5'inin araç kapı otomatiğinin bozuk olması ve %32'sinin araç içinde yaralanmalara neden olabilecek unsurların (koltuk demiri vb.) olması ile ilgili sorunların hiç yaşanmadığı şeklinde görüş ifade ettikleri görülmektedir. Tablodaki bilgilerden hareketle elde edilen dikkat çekici bir bulgu ise eğitimcilerin önemli bir kısmının acil durumlar için gerekli malzemelerin (yangın tüpü, ilkyardım malzemesi vb.) olmaması (%28.6), araçta engelli öğrenciler için gerekli ekipmanların bulunmaması (%28.1) ve araçta kış mevsimi için gerekli olan malzemelerin (zincir, kış lastiği vb.) olmaması (%27.6) maddeleri ile ilgili herhangi bir gözlemlerinin veya bilgilerinin olmadıklarını ifade etmiş olmalarıdır.

4.2.2. Güzergâh Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Bulgular

Öğrenci taşıma hizmetlerinde güzergâh kaynaklı güvenlik sorunlarının ne sıklıkta yaşandığına ilişkin öğrenci görüşlerinin dağılımına ait bilgilere aşağıda yer alan Tablo 14'te yer verilmiştir.

Tablo 14

Güzergâh Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Öğrenci Görüşlerinin Dağılımı

Maddeler	Hiç Yaşanmıyor		Nadiren Yaşanıyor		Bazen Yaşanıyor		Çoğunlukla Yaşanıyor		Her Zaman Yaşanıyor		Bilgim/ Gözlemim Yok	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
19.Servis güzergâhı üzerinde yaya alt-üst geçitlerinin olmaması	265	24.9	87	8.2	91	8.6	89	8.4	397	37.3	134	12.6
18.Servis güzergâhı üzerinde güvenli indirme/bindirme duraklarının olmaması	346	32.5	137	12.9	141	13.3	119	11.2	256	24.1	64	6.0
13.Servis güzergâhındaki yolların bozuk olması (çukur vb.)	182	17.1	229	21.5	222	20.9	153	14.4	244	23.0	33	3.1
20.Servis güzergâhının uzun ve yorucu olması	399	37.5	162	15.2	166	15.6	85	8.0	218	20.5	33	3.1
17.Servisten inen öğrencilerin kullanabileceği yaya kaldırımının olmaması	396	37.3	165	15.5	130	12.2	88	8.3	211	19.8	73	6.9
14.Öğrencilerin okulda servise bindiği alanlarda yeterli güvenlik önlemlerinin alınmaması	423	39.8	127	11.9	128	12.0	91	8.6	195	18.3	99	9.3
11.Servis güzergâhı üzerinde mobese kameralarının olmaması	299	28.1	75	7.1	88	8.3	45	4.2	166	15.6	390	36.7
16.Servis güzergâhı üzerinde trafiği düzenleyen ışık/levhaların olmaması	566	53.2	147	13.8	118	11.1	51	4.8	97	9.1	84	7.9
12.Servis güzergâhının yoğun trafiğin olduğu bölgelerden geçmesi	293	27.6	271	25.5	244	23.0	98	9.2	86	8.1	71	6.7
15.Servis güzergâhı üzerinde hemzemin geçit (demiryolu geçidi) olması	670	63.0	63	5.9	68	6.4	35	3.3	50	4.7	177	16.7

Güzergâh kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin Tabloda 14'teki bulgular incelendiğinde araştırmaya katılan öğrencilerin her zaman yaşandığını belirttiği sorulardan ilk üç tanesinin sırayla, servis güzergâhı üzerinde yaya alt-üst geçitlerinin

olmaması (%37.3), servis güzergâhı üzerinde güvenli indirme/bindirme duraklarının olmaması (%24.1) ve servis güzergâhındaki yolların bozuk (%23) olduğu görülmektedir. Buna karşın öğrencilerin %63'ünün servis güzergâhı üzerinde hemzemin geçit (demiryolu geçidi) olması, %53.2'sinin servis güzergâhı üzerinde trafiği düzenleyen ışık/levhaların olmaması ve %39.8'inin öğrencilerin okulda servise bindiği alanlarda (bahçe, kapı önü vb.) yeterli güvenlik önlemlerinin alınmaması ile ilgili sorunların yaygın olarak yaşanmadığı şeklinde görüş ifade ettikleri belirlenmiştir.

Güzergâh kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin elde edilen dikkat çekici bulgulardan biri öğrencilerin önemli bir kısmının servis güzergâhı üzerinde mobese kameralarının olmaması (%36.7), servis güzergâhı üzerinde hemzemin geçit (demiryolu geçidi) olması (%16.7) ve servis güzergâhı üzerinde yaya alt-üst geçitlerinin olmaması (%12.6) maddeleri ile ilgili gözlemlerinin olmamasıdır.

Velilerin güzergâh kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin görüşlerinin dağılımı Tablo 15'te verilmiştir.

Tablo 15

Güzergâh Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Veli Görüşlerinin Dağılımı

Maddeler	Hiç Yaşanmıyor		Nadiren Yaşanıyor		Bazen Yaşanıyor		Çoğunlukla Yaşanıyor		Her Zaman Yaşanıyor		Bilgim/ Gözlemim Yok	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
19.Servis güzergâhı üzerinde yaya alt-üst geçitlerinin olmaması	181	29.5	35	5.7	60	9.8	57	9.3	199	32.4	82	13.4
18.Servis güzergâhı üzerinde güvenli indirme/bindirme duraklarının olmaması	212	34.5	94	15.3	81	13.2	52	8.5	123	20.0	52	8.5
14.Öğrencilerin okulda servise bindiği alanlarda (bahçe, kapı önü vb.) yeterli güvenlik	243	39.6	87	14.2	72	11.7	47	7.7	96	15.6	69	11.2
20.Servis güzergâhının uzun ve yorucu olması	247	40.2	125	20.4	89	14.5	28	4.6	94	15.3	31	5.0

Maddeler	Hiç Yaşanmıyor		Nadiren Yaşanıyor		Bazen Yaşanıyor		Çoğunlukla Yaşanıyor		Her Zaman Yaşanıyor		Bilgi/Gözlem Yok	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
17.Servisten inen öğrencilerin kullanabileceği yaya kaldırımlarının olmaması	257	41.9	99	16.1	74	12.1	50	8.1	89	14.5	45	7.3
13.Servis güzergâhındaki yolların bozuk olması (çukur, bozuk satıh vb.)	151	24.6	133	21.7	126	20.5	79	12.9	87	14.2	38	6.2
11.Servis güzergâhı üzerinde mobese kameralarının olmaması	206	33.6	62	10.1	52	8.5	37	6.0	81	13.2	176	28.7
12.Servis güzergâhının yoğun trafiğin olduğu bölgelerden geçmesi	196	31.9	156	25.4	102	16.6	45	7.3	57	9.3	58	9.4
16.Servis güzergâhı üzerinde trafiği düzenleyen ışık/levhaların olmaması	338	55.0	84	13.7	69	11.2	30	4.9	38	6.2	55	9.0
15.Servis güzergâhı üzerinde hemzemin geçit (demiryolu geçidi) olması	425	69.2	33	5.4	30	4.9	24	3.9	16	2.6	86	14.0

Güzergâh kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin tablo 15'teki bulgular incelendiğinde araştırmaya katılan velilerin her zaman yaşandığını belirttikleri sorunların sırasıyla, servis güzergâhı üzerinde yaya alt-üst geçitlerinin olmaması (%32.4), servis güzergâhı üzerinde güvenli indirme/bindirme duraklarının olmaması (%20) ve öğrencilerin okulda servise bindiği alanlarda (bahçe, kapı önü vb.) yeterli güvenlik önlemlerinin alınmaması (%15.6) olduğu görülmektedir. Buna karşın velilerin %69.2'sinin servis güzergâhı üzerinde hemzemin geçit (demiryolu geçidi) olması, %55'inin servis güzergâhı üzerinde trafiği düzenleyen ışık/levhaların olmaması ve %31.9'unun servis güzergâhının yoğun trafiğin olduğu bölgelerden geçmesi ile ilgili sorunların yaygın olarak yaşanmadığı şeklinde görüş ifade ettikleri belirlenmiştir. Dikkat çekici bir diğer bulgu ise velilerin önemli bir kısmının servis güzergâhı üzerinde mobese kameralarının olmaması (%28.7) maddesi ile ilgili gözlemlerinin olmamasıdır.

Öğrenci taşıma hizmetlerinde güzergâh kaynaklı güvenlik sorunlarının ne sıklıkta yaşandığına ilişkin eğitimci görüşlerinin dağılımı aşağıdaki Tablo 16’te yer almaktadır.

Tablo 16

Güzergâh Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Eğitimci Görüşlerinin Dağılımı

Maddeler	Hiç Yaşanmıyor		Nadiren Yaşanıyor		Bazen Yaşanıyor		Çoğunlukla Yaşanıyor		Her Zaman Yaşanıyor		Bilgim/ Gözlemim Yok	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
19.Servis güzergâhı üzerinde yaya alt-üst geçitlerinin olmaması	17	8.4	12	5.9	31	15.3	40	19.7	82	40.4	21	10.3
18.Servis güzergâhı üzerinde güvenli indirme/bindirme duraklarının olmaması	16	7.9	18	8.9	42	20.7	49	24.1	66	32.5	12	5.9
13.Servis güzergâhındaki yolların bozuk olması (çukur, bozuk satıh)	7	3.4	20	9.9	55	27.1	47	23.2	56	27.6	18	8.9
14.Öğrencilerin okulda servise bindiği alanlarda (bahçe, kapı önü vb.) yeterli güvenlik	17	8.4	30	14.8	46	22.7	53	26.1	43	21.2	14	6.9
12.Servis güzergâhının yoğun trafiğin olduğu bölgelerden geçmesi	18	8.9	30	14.8	48	23.6	45	22.2	41	20.2	21	10.3
17.Servisten inen öğrencilerin kullanabileceği yaya kaldırımalarının olmaması	24	11.8	24	11.8	53	26.1	49	24.1	40	19.7	13	6.4
20.Servis güzergâhının uzun ve yorucu olması	30	14.8	28	13.8	56	27.6	32	15.8	39	19.2	18	8.9
11.Servis güzergâhı üzerinde mobese kameralarının olmaması	18	8.9	23	11.3	48	23.6	37	18.2	28	13.8	49	24.1
16.Servis güzergâhı üzerinde trafiği düzenleyen ışık/levhaların olmaması	54	26.6	42	20.7	49	24.1	22	10.8	17	8.4	19	9.4
15.Servis güzergâhı üzerinde hemzemin geçit (demiryolu geçidi) olması	122	60.1	14	6.9	17	8.4	10	4.9	7	3.4	33	16.3

Güzergâh kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin tablodaki bulgular incelendiğinde araştırmaya katılan eğitimcilerin her zaman yaşandığını belirttiği sorulardan ilk üç tanesinin sırayla, servis güzergâhı üzerinde yaya alt-üst geçitlerinin olmaması (%40.4), servis güzergâhı üzerinde güvenli indirme/bindirme duraklarının olmaması (%32.5) ve servis güzergâhındaki yolların bozuk olması (çukur, bozuk satıh vb.) (%27.6) olduğu görülmektedir. Diğer taraftan eğitimcilerin %60.1'inin servis güzergâhı üzerinde hemzemin geçit (demiryolu geçidi) olması, %26.6'sının servis güzergâhı üzerinde trafiği düzenleyen ışık/levhaların olmaması ve 14.8'inin servis güzergâhının uzun ve yorucu olması ile ilgili sorunların yaygın olarak yaşanmadığını ifade ettikleri belirlenmiştir. Elde edilen dikkat çekici bir diğer bulgu ise eğitimcilerin önemli bir kısmının servis güzergâhı üzerinde mobese kameralarının olmaması (%24.1) ve servis güzergâhı üzerinde hemzemin geçit (demiryolu geçidi) olması (%16.3) maddeleri ile ilgili gözlemlerinin olmamasıdır.

4.2.3. Şoför Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Bulgular

Öğrencilerin, şoför kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin görüşlerinin dağılımı Tablo 17'de verilmiştir.

Tablo 17

Şoför Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Öğrenci Görüşlerinin Dağılımı

Maddeler	Hiç Yaşanmıyor		Nadiren Yaşanıyor		Bazen Yaşanıyor		Çoğunlukla Yaşanıyor		Her Zaman Yaşanıyor		Bilgin/Gözlemim Yok	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
28.Şoförlerin araç kullanırken cep telefonu kullanmaları	236	22.2	259	24.4	205	19.3	122	11.5	211	19.8	30	2.8
30.Şoförlerin ilkyardım ve acil durumlar konusunda bilgisiz olmaları	219	20.6	91	8.6	73	6.9	53	5.0	195	18.3	432	40.6
23.Şoförlerin öğrencilerle gereğinden fazla samimiyet kurması	481	45.2	196	18.4	128	12.0	88	8.3	136	12.8	34	3.2

Maddeler	Hiç Yaşanmıyor		Nadiren Yaşanıyor		Bazen Yaşanıyor		Çoğunlukla Yaşanıyor		Her Zaman Yaşanıyor		Bilgi/Gözlem Yok	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
25. Şoförlerin uygunsuz-güvenli olmayan yerlerde öğrencileri indirip/bindirmeleri	478	45.0	201	18.9	155	14.6	64	6.0	133	12.5	32	3.0
24.Şoförlerin, araçta uygun olmayan müzik dinletmeleri	629	59.2	125	11.8	98	9.2	55	5.2	126	11.9	30	2.8
27.Şoförlerin hız kurallarına uymamaları	467	43.9	206	19.4	143	13.5	72	6.8	125	11.8	50	4.7
29. Şoförlerin araçta sigara içmesi	631	59.4	114	10.7	89	8.4	54	5.1	123	11.6	52	4.9
21.Şoförlerin öğrencilerin yanında küfürlü ve kaba konuşması	567	53.3	170	16.0	136	12.8	60	5.6	110	10.3	20	1.9
22.Şoförlerin kılık-özen kıyafetlerine göstermemesi	627	59.0	113	10.6	84	7.9	42	4.0	103	9.7	94	8.8
26. Şoförlerin öğrencilere yönelik tehdit ve şiddet içeren davranışlar sergilemeleri	814	76.6	80	7.5	48	4.5	31	2.9	41	3.9	49	4.6

Tablo 17'deki bulgular incelendiğinde araştırmaya katılan öğrencilerin şoför kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin her zaman yaşandığını belirttiği sorulardan ilk üç tanesinin sırayla, şoförlerin araç kullanırken cep telefonu kullanmaları (%19.8), şoförlerin ilkyardım ve acil durumlar konusunda bilgisiz olmaları (%18.3) ve şoförlerin öğrencilerle gereğinden fazla samimiyet kurması (%18.8) olduğu görülmektedir. Öğrencilerin yaygın olarak yaşanmadığını ifade ettikleri sorunlara baktığımız zaman, öğrencilerin %76.6'sının şoförlerin öğrencilere yönelik tehdit ve şiddet içeren davranışlar sergilemeleri, %59.4'ünün şoförlerin araçta sigara içmesi ve %59.2'sinin şoförlerin, araçta uygun olmayan müzik dinletmeleri ile ilgili görüş belirttiklerini görmekteyiz. Dikkat çekici bir diğer bulgu ise öğrencilerin yaklaşık olarak yarısının (%40.6) şoförlerin

ilkyardım ve acil durumlar konusunda bilgisiz olmaları maddesi ile ilgili gözlemlerinin olmamasıdır.

Velilerin şoför kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin görüşlerinin dağılımı Tablo 18’de verilmiştir.

Tablo 18

Şoför Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Veli Görüşlerinin Dağılımı

Maddeler	Hiç Yaşanmıyor		Nadiren Yaşanıyor		Bazen Yaşanıyor		Çoğunlukla Yaşanıyor		Her Zaman Yaşanıyor		Bilgim/ Gözlemim Yok	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
28.Şoförlerin araç kullanırken cep telefonu kullanmaları	137	22.3	137	22.3	119	19.4	58	9.4	105	17.1	58	9.4
30.Şoförlerin ilkyardım ve acil durumlar konusunda bilgisiz olmaları	124	20.2	41	6.7	39	6.4	33	5.4	96	15.6	281	45.8
27.Şoförlerin hız kurallarına uymamaları	234	38.1	127	20.7	80	13.0	38	6.2	68	11.1	67	10.9
23.Şoförlerin öğrencilerle gereğinden fazla samimiyet kurması	298	48.5	105	17.1	71	11.6	28	4.6	60	9.8	52	8.5
24.Şoförlerin, araçta uygun olmayan müzik dinletmeleri	321	52.3	75	12.2	49	8.0	42	6.8	57	9.3	70	11.4
25. Şoförlerin uygunsuz-güvenli olmayan yerlerde öğrencileri indirip/bindirmeleri	322	52.4	106	17.3	72	11.7	27	4.4	47	7.7	40	6.5
22.Şoförlerin kılık-özen kıyafetlerine göstermemesi	358	58.3	72	11.7	54	8.8	32	5.2	45	7.3	53	8.6
29. Şoförlerin araçta sigara içmesi	373	60.7	42	6.8	54	8.8	35	5.7	43	7.0	67	10.9
21.Şoförlerin öğrencilerin yanında küfürlü ve kaba konuşması	340	55.4	87	14.2	62	10.1	26	4.2	39	6.4	60	9.8

Maddeler	Hiç Yaşanmıyor		Nadiren Yaşanıyor		Bazen Yaşanıyor		Çoğunlukla Yaşanıyor		Her Zaman Yaşanıyor		Bilgi/Gözlem Yok	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
26. Şoförlerin öğrencilere yönelik tehdit ve şiddet içeren davranışlar sergilemeleri	455	74.1	51	8.3	27	4.4	14	2.3	14	2.3	53	8.6

Tablo 18'e göre araştırmaya katılan velilerin şoför kaynaklı güvenlik sorunlarına bakıldığında her zaman yaşandığını belirttiği sorulardan ilk üç tanesinin sırayla, şoförlerin araç kullanırken cep telefonu kullanmaları (%17.1), şoförlerin ilkyardım ve acil durumlar konusunda bilgisiz olmaları (%15.6) ve şoförlerin hız kurallarına uymamaları (%11.1) olduğu görülmektedir. Velilerin yaygın olarak yaşanmadığını ifade ettikleri sorunlara baktığımız zaman, velilerin %74.1'inin şoförlerin öğrencilere yönelik tehdit ve şiddet içeren davranışlar sergilemeleri, %60.7'sinin şoförlerin araçta sigara içmesi ve 58.3.'ünün şoförlerin kılık-kıyafetlerine özen göstermemesi ile ilgili görüş belirttiklerini görmekteyiz.

Şoförlerden kaynaklanan sorunlarla ilgili olarak elde edilen dikkat çekici bir diğer bulgu ise velilerin yaklaşık olarak yarısının (%45.8) şoförlerin ilkyardım ve acil durumlar konusunda bilgisiz olmaları maddesi ile ilgili gözlemlerinin olmamasıdır.

Eğitimcilerin, şoför kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin görüşlerinin dağılımı Tablo 19'da yer almaktadır.

Tablo 19

Şoför Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Eğitimci Görüşlerinin Dağılımı

Maddeler	Hiç Yaşanmıyor		Nadiren Yaşanıyor		Bazen Yaşanıyor		Çoğunlukla Yaşanıyor		Her Zaman Yaşanıyor		Bilgi/Gözlem Yok	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
28.Şoförlerin araç kullanırken cep telefonu kullanmaları	1	0.5	20	9.9	42	20.7	46	22.7	74	36.5	20	9.9

Maddeler	Hiç Yaşanmıyor		Nadiren Yaşanıyor		Bazen Yaşanıyor		Çoğunlukla Yaşanıyor		Her Zaman Yaşanıyor		Bilgi/Gözlem Yok	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
30.Şoförlerin ilkyardım ve acil durumlar konusunda bilgisiz olmaları	10	4.9	13	6.4	29	14.3	43	21.2	67	33.0	41	20.2
27.Şoförlerin hız kurallarına uymamaları	5	2.5	25	12.3	41	20.2	46	22.7	61	30.0	25	12.3
24.Şoförlerin, araçta uygun olmayan müzik dinletmeleri	10	4.9	21	10.3	35	17.2	39	19.2	60	29.6	38	18.7
22.Şoförlerin kıyafetlerine göstermemesi	16	7.9	35	17.2	39	19.2	49	24.1	52	25.6	12	5.9
23.Şoförlerin öğrencilerle gereğinden fazla samimiyet kurması	7	3.4	19	9.4	51	25.1	43	21.2	48	23.6	35	17.2
25. Şoförlerin uygunsuz-güvenli olmayan yerlerde öğrencileri indirip/bindirmeleri	11	5.4	28	13.8	55	27.1	41	20.2	44	21.7	24	11.8
21.Şoförlerin öğrencilerin yanında küfürlü ve kaba konuşması	9	4.4	33	16.3	58	28.6	39	19.2	34	16.7	30	14.8
29. Şoförlerin araçta sigara içmesi	25	12.3	26	12.8	36	17.7	27	13.3	32	15.8	57	28.1
26. Şoförlerin öğrencilere yönelik tehdit ve şiddet içeren davranışlar sergilemeleri	29	14.3	43	21.2	38	18.7	24	11.8	18	8.9	51	25.1

Tablo 19'daki bulgulara bakıldığında araştırmaya katılan eğitimcilerin şoför kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin her zaman yaşandığını belirttiği soruların sırayla, şoförlerin araç kullanırken cep telefonu kullanmaları (%36.5), şoförlerin ilkyardım ve acil durumlar konusunda bilgisiz olmaları (%33) ve şoförlerin hız kurallarına uymamaları (%30) olduğu görülmektedir.

Eğitimcilerin yaygın olarak yaşanmadığını ifade ettikleri sorunlara bakıldığı zaman, eğitimcilerin %14.3'ünün şoförlerin öğrencilere yönelik tehdit ve şiddet içeren

davranışlar sergilemeleri, %12.3'ünün şoförlerin araçta sigara içmesi ve 7.9'unun şoförlerin kılık-kıyafetlerine özen göstermemesi ile ilgili görüş belirtmiş oldukları görülmektedir.

Şoförlerden kaynaklanan sorunlarla ilgili olarak elde edilen dikkat çekici bir diğer bulgu ise eğitimcilerin önemli bir kısmının şoförlerin araçta sigara içmesi (%28.1) ve şoförlerin öğrencilere yönelik tehdit ve şiddet içeren davranışlar sergilemeleri maddesi (25.1) ile ilgili gözlemlerinin olmamasıdır.

4.2.4. Öğrenci Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Bulgular

Öğrencilerin, öğrenci kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin görüşlerinin dağılımı Tablo 20'de belirtilmiştir.

Tablo 20

Öğrenci Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Öğrenci Görüşlerinin Dağılımı

Maddeler	Hiç Yaşanmıyor		Nadiren Yaşanıyor		Bazen Yaşanıyor		Çoğunlukla Yaşanıyor		Her Zaman Yaşanıyor		Bilgim/Gözlemim Yok	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
39.Öğrencilerin emniyet kemeri takmaması	147	13.8	78	7.3	69	6.5	126	11.9	588	55.3	55	5.2
32.Öğrencilerin, seyir halindeyken araç içinde hareket etmeleri	276	26.0	243	22.9	194	18.3	121	11.4	201	18.9	28	2.6
40.Öğrencilerin araç içerisinde bir şeyler yemeleri/içmeleri	276	26.0	255	24.0	203	19.1	90	8.5	175	16.5	64	6.0
37.Öğrencilerin okul ya da ev dışındaki bir durakta inmek istemeleri	195	18.3	204	19.2	277	26.1	165	15.5	169	15.9	53	5.0
33.Öğrencilerin müzik, oturma yeri vb. nedenlerle tartışmaları	414	38.9	210	19.8	150	14.1	104	9.8	162	15.2	23	2.2
35.Öğrencilerin servis şoförü ile aşırı samimiyet kurmaları	411	38.7	209	19.7	147	13.8	115	10.8	132	12.4	49	4.6

Maddeler	Hiç Yaşanmıyor		Nadiren Yaşanıyor		Bazen Yaşanıyor		Çoğunlukla Yaşanıyor		Her Zaman Yaşanıyor		Bilgi/Gözlem Yok	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
36.Öğrencilerin iniş/binişler esnasında yolu kontrol etmemeleri	390	36.7	214	20.1	159	15.0	85	8.0	93	8.7	122	11.5
34.Öğrencilerin araç tam durmadan binmeye/inmeye çalışmaları	486	45.7	228	21.4	154	14.5	71	6.7	87	8.2	37	3.5
31. Öğrencilerin servis içinde birbirleriyle kavga etmesi	513	48.3	229	21.5	131	12.3	52	4.9	82	7.7	56	5.3
38.Öğrencilerin araç seyir halindeyken camlardan sarkmaları	709	66.7	120	11.3	93	8.7	33	3.1	53	5.0	55	5.2

Tablo 20’de öğrenci kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin, öğrenci görüşlerinin dağılımına bakıldığında, araştırmaya katılan öğrencilerin her zaman yaşandığını belirttiği sorunlardan ilk sıralarda yer alanların sırasıyla, öğrencilerin emniyet kemeri takmaması (%55.3), öğrencilerin, seyir halindeyken araç içinde hareket etmeleri (%18.9) ve öğrencilerin araç içerisinde bir şeyler yemeleri/içmeleri (%16.5) olduğu görülmektedir.

Araştırmaya katılan öğrencilerin %66.7’sinin, öğrencilerin araç seyir halindeyken camlardan sarkmaları, %48.3’ünün öğrencilerin servis içinde birbirleriyle kavga etmesi ve %45.7’sinin öğrencilerin araç tam durmadan binmeye/inmeye çalışmaları ile ilgili sorunların yaygın olarak yaşanmadığı görüşünde oldukları dikkat çekici bir bulgulardan biridir. Öğrencilerden kaynaklanan sorunlarla ilgili olarak elde edilen önemli bir diğer bulgu ise öğrencilerin iniş/binişler esnasında yolu kontrol etmemeleri (%11.5) ile ilgili bir gözlemlerinin olmadığını ifade etmiş olmalarıdır.

Velilerin, öğrenci kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin görüşlerinin dağılımı Tablo 21’de verilmiştir.

Tablo 21

Öğrenci Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Veli Görüşlerinin Dağılımı

Maddeler	Hiç Yaşanmıyor		Nadiren Yaşanıyor		Bazen Yaşanıyor		Çoğunlukla Yaşanıyor		Her Zaman Yaşanıyor		Bilgim/ Gözlemim Yok	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
39.Öğrencilerin emniyet kemeri takmaması	82	13.4	72	11.7	51	8.3	73	11.9	265	43.2	71	11.6
32.Öğrencilerin, seyir halindeyken araç içinde hareket etmeleri	165	26.9	135	22.0	109	17.8	62	10.1	86	14.0	57	9.3
33.Öğrencilerin müzik, oturma yeri vb. nedenlerle tartışmaları	239	38.9	110	17.9	94	15.3	48	7.8	65	10.6	58	9.4
35.Öğrencilerin servis şoförü ile aşırı samimiyet kurmaları	270	44.0	110	17.9	80	13.0	33	5.4	61	9.9	60	9.8
37.Öğrencilerin okul ya da ev dışındaki bir durakta inmek istemeleri	180	29.3	141	23.0	145	23.6	48	7.8	52	8.5	48	7.8
40.Öğrencilerin araç içerisinde bir şeyler yemeleri/içmeleri	181	29.5	137	22.3	121	19.7	39	6.4	52	8.5	84	13.7
36.Öğrencilerin iniş/binişler esnasında yolu kontrol etmemeleri	226	36.8	130	21.2	86	14.0	42	6.8	44	7.2	86	14.0
34.Öğrencilerin araç tam durmadan binmeye/inmeye çalışmaları	291	47.4	112	18.2	87	14.2	31	5.0	39	6.4	54	8.8
31. Öğrencilerin servis içinde birbirleriyle kavga etmesi	281	45.8	130	21.2	83	13.5	30	4.9	32	5.2	58	9.4
38.Öğrencilerin araç seyir halindeyken camlardan sarkmaları	419	68.2	58	9.4	50	8.1	13	2.1	21	3.4	53	8.6

Tablo 21’de öğrenci kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin, veli görüşlerinin dağılımına bakıldığında, araştırmaya katılan velilerin her zaman yaşandığını belirttiği başlıca sorunların sırasıyla öğrencilerin emniyet kemeri takmaması (%43.4), öğrencilerin,

seyir halindeyken araç içinde hareket etmeleri (%14) ve öğrencilerin müzik, oturma yeri vb. nedenlerle tartışmaları (%10.6) olduğu görülmektedir. Buna karşın velilerin %68.2'sinin, öğrencilerin araç seyir halindeyken camlardan sarkmaları ve %45.8'inin öğrencilerin servis içinde birbirleriyle kavga etmesi ile ilgili sorunların yaygın olarak yaşanmadığı görüşünde oldukları belirlenmiştir. Göze çarpan bir diğer bulgu ise öğrencilerin inişler/binişler esnasında yolu kontrol etmemeleri (%14) ile ilgili herhangi bir gözlemlerinin olmamasıdır.

Eğitimcilerin, öğrenci kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin görüşlerinin dağılımı Tablo 22'de verilmiştir.

Tablo 22
Öğrenci Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Eğitimci Görüşlerinin Dağılımı

Maddeler	Hiç Yaşanmıyor		Nadiren Yaşanıyor		Bazen Yaşanıyor		Çoğunlukla Yaşanıyor		Her Zaman Yaşanıyor		Bilgi/Gözlem Yok	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
39.Öğrencilerin emniyet kemeri takmaması	9	4.4	15	7.4	34	16.7	48	23.6	75	36.9	22	10.8
40.Öğrencilerin araç içerisinde bir şeyler yemeleri/içmeleri	9	4.4	26	12.8	57	28.1	46	22.7	41	20.2	24	11.8
33.Öğrencilerin müzik, oturma yeri vb. nedenlerle tartışmaları	5	2.5	36	17.7	55	27.1	41	20.2	40	19.7	26	12.8
32.Öğrencilerin, seyir halindeyken araç içinde hareket etmeleri	6	3.0	32	15.8	53	26.1	51	25.1	37	18.2	24	11.8
36.Öğrencilerin iniş/binişler esnasında yolu kontrol etmemeleri	7	3.4	34	16.7	74	36.5	38	18.7	34	16.7	16	7.9
35.Öğrencilerin servis şoförü ile aşırı samimiyet kurmaları	10	4.9	29	14.3	65	32.0	30	14.8	33	16.3	36	17.7
34.Öğrencilerin araç tam durmadan binmeye/inmeye çalışmaları	15	7.4	38	18.7	67	33.0	32	15.8	30	14.8	21	10.3

Maddeler	Hiç Yaşanmıyor		Nadiren Yaşanıyor		Bazen Yaşanıyor		Çoğunlukla Yaşanıyor		Her Zaman Yaşanıyor		Bilgi/Gözlem Yok	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
31. Öğrencilerin servis içinde birbirleriyle kavga etmesi	9	4.4	44	21.7	71	35.0	26	12.8	22	10.8	31	15.3
37. Öğrencilerin okul ya da ev dışındaki bir durakta inmek istemeleri	9	4.4	41	20.2	74	36.5	27	13.3	21	10.3	31	15.3
38. Öğrencilerin araç seyir halindeyken camlardan sarkmaları	39	19.2	41	20.2	60	29.6	19	9.4	14	6.9	30	14.8

Yukarıdaki Tablo 22’de öğrenci kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin, eğitimci görüşlerinin dağılımına bakıldığında, araştırmaya katılan eğitimcilerin her zaman yaşandığını belirttiği ilk üç sorunun sırasıyla, öğrencilerin emniyet kemeri takmaması (%39.9), öğrencilerin araç içerisinde bir şeyler yemeleri/içmeleri (%20.2) ve öğrencilerin müzik, oturma yeri vb. nedenlerle tartışmaları (%19.7) olduğu görülmektedir. Diğer yandan eğitimcilerin %19.2’sinin, öğrencilerin araç seyir halindeyken camlardan sarkmaları ve %4.9’unun öğrencilerin servis şoförü ile aşırı samimiyet kurmaları ile ilgili sorunların yaygın olarak yaşanmadığı görüşünde oldukları belirlenmiştir. Gözer çarpan bir diğer bulgu ise eğitimcilerin, öğrencilerin servis şoförü ile aşırı samimiyet kurmaları (%17.7) ile ilgili herhangi bir gözlemlerinin olmamasıdır.

4.2.5. Öğrenci Taşıma Hizmetlerinde Yaşanan Güvenlik Sorunlarının Paydaş Görüşlerine Göre Farklılığı

Bu bölümde Çalışma 2 kapsamında ele alınan dört alt probleme bağlı olarak yapılan analizlere yer verilmiştir.

Bu kapsamda öğrenci taşıma hizmetlerinde yaşanan;

- Araç kaynaklı güvenlik sorunlarının sıklığına ilişkin paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılık var mıdır?
- Güzergâh kaynaklı güvenlik sorunlarının sıklığına ilişkin paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılık var mıdır?

- c) Şoför kaynaklı güvenlik sorunlarının sıklığına ilişkin paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılık var mıdır?
- d) Öğrenci kaynaklı güvenlik sorunlarının sıklığına ilişkin paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılık var mıdır?

sorularına yanıt bulmak için analizler yapılmış olup, analiz sonuçları tablolar halinde belirtilmiştir.

Araç Kaynaklı Güvenlik Sorunlarının Sıklığına İlişkin Paydaş Görüşlerinin Farklılığı

Araç kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılık olup olmadığını belirlemek için Kruskal Wallis testi yapılmıştır. Yapılan analizlere ilişkin bulgular Tablo 23’te verilmiştir.

Tablo 23

Araç Kaynaklı Güvenlik Sorunlarının Paydaş Türüne Göre Analiz Sonuçları

Madde	Gruplar	N	Sıra ort.	sd	χ^2	p	Anlamlı fark
1.Araçların temizlik ve hijyen kurallarına uygun olmaması	Öğrenci	1019	877.79	2	102.478	.00	Ö-E
	Veli	565	779.34				E-V
	Eğitimci	172	1208.4				
2.Araçta rehber personelin bulundurulmaması	Öğrenci	972	903.51	2	33.870	.01	Ö-V
	Veli	553	786.65				
	Eğitimci	176	763.18				
3.Araçta öğrenciler için emniyet kemerlerinin olmaması ya da bozuk olması	Öğrenci	960	783.04	2	95.385	.00	Ö-E
	Veli	503	762.60				Ö-V
	Eğitimci	157	1132				E-V
4.Araç içi güvenlik kameralarının olmaması	Öğrenci	852	772.96	2	27.414	.35	
	Veli	452	654.05				
	Eğitimci	157	724.82				
5.Araç camlarının sabit olmaması/kırık olması	Öğrenci	1010	835.35	2	136.784	.00	Ö-E
	Veli	563	845.03				Ö-V
	Eğitimci	165	1162				E-V
6.Araç kapı otomatiğinin bozuk olması	Öğrenci	1044	907.89	2	19.761	.00	Ö-E
	Veli	578	836.06				E-V

Madde	Gruplar	N	Sıra ort.	sd	χ^2	p	Anlamlı fark
	Eğitimci	164	1004				
7.Araç içinde yaralanmalara neden olabilecek unsurların (koltuk demiri vb.) olması	Öğrenci	990	825.89	2	75.355	.00	Ö-E
	Veli	547	820.42				E-V
	Eğitimci	164	1104				
8.Araçta kış mevsimi için gerekli malzemelerin (zincir, kış lastiği vb.) olmaması	Öğrenci	594	546.40	2	22.281	.00	Ö-E
	Veli	348	503.13				
	Eğitimci	147	638.44				
9.Acil durumlar için gerekli malzemelerin (yangın tüpü, ilkyardım malzemesi vb.) olmaması	Öğrenci	677	619.85	2	16.844	.79	
	Veli	374	542.39				
	Eğitimci	145	643.53				
10.Araçta engelli öğrenciler için gerekli ekipmanların bulunmaması	Öğrenci	673	601.08	2	14.056	.84	
	Veli	339	527.41				
	Eğitimci	146	600.98				

Tabloda 23'te yer alan bulgulara bakıldığında yapılan Kruskal Wallis testi sonucunda araç kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu görülmektedir. *Araçların temizlik ve hijyen kurallarına uygun olmaması* maddesine için sorulan soruya verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Grupların sıra ortalamalarından hareketle eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Araçta rehber personelin bulundurulmaması* maddesi için verilen yanıtlara bakıldığında paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Öğrencilerin veli ve eğitimcilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Araçta öğrenciler için emniyet kemerlerinin olmaması veya bozuk olmasına* maddesi için verilen yanıtlara bakıldığında paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları grup sıra ortalamalarına bakılarak ifade edilebilir. *Araç içi güvenlik kameralarının olmamasına* ilişkin paydaşların verdikleri yanıtlar açısından anlamlı farklılığın olmadığı belirlenmiştir ($p > 0.05$). *Araç camlarının sabit olmaması/kırık olmasına* ilişkin sorulan soruya verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı şeklinde görüş belirttiklerini grupların sıra ortalamalarına bakılarak ifade edilebilir. *Araç kapı otomatiğinin bozuk olmasına*

ilişkin sorulan soruya verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Sıra ortalamalarına bakılarak eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Araç içinde yaralanmalara neden olabilecek unsurların (koltuk demiri vb.) olmasına* ilişkin sorulan soruya verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Grupların sıra ortalamalarından hareketle eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Araçta kış mevsimi için gerekli malzemelerin (zincir, kış lastiği vb.) olmamasına* ilişkin verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Sıra ortalamalarından hareketle eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Acil durumlar için gerekli malzemelerin (yangın tüpü, ilkyardım malzemesi vb.) olmasına* ilişkin sorulan soruya verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılığın olmadığı belirlenmiştir ($p > 0.05$). *Araçta engelli öğrenciler için gerekli ekipmanların bulunmasına* ilişkin sorulan soruya verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılığın olmadığı belirlenmiştir ($p > 0.05$).

Araç kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin yapılan Kruskal Wallis testi sonucunda araç içi güvenlik kameralarının olmaması, acil durumlar için gerekli malzemelerin olmaması ve araçta engelli öğrenciler için gerekli ekipmanların bulunmaması maddelerinin paydaş görüşlerinde anlamlı bir farklılaşmaya neden olmadığı bulgusuna ulaşılmıştır. Araç kaynaklı sorunlara ilişkin geriye kalan diğer maddelerin ise katılımcı görüşlerinde anlamlı düzeyde bir farklılaşmaya neden olduğu bulgusuna ulaşılmıştır. Bu bulgulara dayanarak “araç kaynaklı güvenlik sorunlarının” paydaş görüşlerinde anlamlı düzeyde bir farklılaşmaya neden olduğu ifade edilebilir.

Güzergâh Kaynaklı Güvenlik Sorunlarının Sıklığına İlişkin Paydaş Görüşlerinin Farklılığı

Güzergâh kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılık olup olmadığını belirlemek için Kruskal Wallis testi yapılmıştır. Yapılan analizlere ilişkin bulgular Tablo 24’te verilmiştir.

Tablo 24**Güzergâh Kaynaklı Güvenlik Sorunlarının Paydaş Türüne Göre Analiz Sonuçları**

Madde	Gruplar	N	Sıra ort.	sd	χ^2	p	Anlamlı fark
11. Servis güzergâhı üzerinde mobese kameralarının olmaması	Öğrenci	673	625.80	2	39.401	.00	Ö-V
	Veli	438	588.21				E-V
	Eğitimci	154	791.87				
12.Servis güzergâhının yoğun trafiğin olduğu bölgelerden geçmesi	Öğrenci	992	847.32	2	90.328	.00	Ö-E
	Veli	556	794.66				V-E
	Eğitimci	182	1181				
13.Servis güzergâhındaki yolların bozuk olması (çukur, bozuk satıh vb.)	Öğrenci	1030	913.91	2	73.572	.00	Ö-E
	Veli	576	784.41				Ö-V
	Eğitimci	185	1143				E-V
14. Öğrencilerin okulda servise bindiği alanlarda (bahçe, kapı önü vb.) yeterli güvenlik önlemlerinin alınmaması	Öğrenci	964	825.26	2	70.715	.00	Ö-E
	Veli	545	799.06				V-E
	Eğitimci	189	1118				
15. Servis güzergâhı üzerinde hemzemin geçit (demiryolu geçidi) olması	Öğrenci	886	803.02	2	7.234	.27	
	Veli	528	762.47				
	Eğitimci	170	830.96				
16. Servis güzergâhı üzerinde trafiği düzenleyen ışık/levhaların olmaması	Öğrenci	979	846.56	2	51.990	.00	Ö-E
	Veli	559	814.50				V-E
	Eğitimci	184	1083				
17. Servisten inen öğrencilerin kullanabileceği yaya kaldırımlarının olmaması	Öğrenci	990	869.79	2	63.057	.00	Ö-E
	Veli	569	801.02				V-E
	Eğitimci	190	1123				
18. Servis güzergâhı üzerinde güvenli indirme/bindirme duraklarının olmaması	Öğrenci	999	865.01	2	64.712	.00	Ö-E
	Veli	562	808.74				V-E
	Eğitimci	191	1135				
19. Servis güzergâhı üzerinde yaya alt-üst geçitlerinin olmaması	Öğrenci	929	824.36	2	21.769	.00	Ö-E
	Veli	532	772.93				V-E
	Eğitimci	182	953.42				
20. Servis güzergâhının uzun ve yorucu olması	Öğrenci	1.030	904.14	2	45.235	.00	Ö-E
	Veli	583	825.05				V-E
	Eğitimci	158	1108				

Tabloda 24'te yer alan bulgulara bakıldığında yapılan Kruskal Wallis testi sonucunda güzergâh kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin paydaş görüşleri arasında anlamlı bir farklılık olduğu görülmektedir. *Servis güzergâhı üzerinde mobese kameralarının olmamasına* ilişkin sorulan soruya verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Grupların sıra ortalamalarından hareketle eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Servis güzergâhının yoğun trafiğin olduğu bölgelerden geçmesine* ilişkin verilen yanıtlara bakıldığında, paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları grup sıra ortalamalarına bakılarak söylenebilir. *Servis güzergâhındaki yolların bozuk (çukur, bozuk satıh vb.) olmasına* ilişkin sorulan soruya verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Gruplara ilişkin sıra ortalamalarına bakıldığında öğrencilerin veli ve eğitimcilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Öğrencilerin okulda servise bindiği alanlarda (bahçe, kapı önü vb.) yeterli güvenlik önlemlerinin alınmamasına* ilişkin sorulan soruya verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Sıra ortalamalarına bakılarak eğitimcilerin diğer paydaşlara göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Servis güzergâhı üzerinde hemzemin geçit (demiryolu geçidi) olması* maddesi için verilen yanıtlara bakıldığında paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılığın olmadığı belirlenmiştir ($p > 0.05$). *Servis güzergâhı üzerinde trafiği düzenleyen ışık/levhaların olmaması* maddesi için paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Sıra ortalamalarına bakılarak eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Servisten inen öğrencilerin kullanabileceği yaya kaldırımlarının olmaması* maddesi için verilen yanıtlara bakıldığında paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Sıra ortalamalarından yola çıkılarak eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Servis güzergâhı üzerinde güvenli indirme/bindirme duraklarının olmaması* maddesine ilişkin verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Sıra ortalamalarından yola çıkılarak eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları ifade edilebilir. *Servis güzergâhı üzerinde yaya alt-üst geçitlerinin olmamasına* ilişkin sorulan soruya verilen yanıtlar açısından paydaş

görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Servis güzergâhının uzun ve yorucu olması* maddesi için verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Sıra ortalamalarına bakılarak eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir.

Güzergâh kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin yapılan Kruskal Wallis testi sonucunda *servis güzergâhı üzerinde hemzemin geçit (demiryolu geçidi) olması* maddesinin katılımcı görüşlerinde bir farklılaşmaya neden olmadığı; güzergahtan kaynaklanan problemlerden geriye kalan diğer maddelerin ise paydaş görüşlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı bulgusuna ulaşılmıştır. Bu bulgulara dayanarak “güzergâh kaynaklı güvenlik sorunlarının” paydaş görüşlerinde anlamlı düzeyde bir farklılaşmaya neden olduğu ifade edilebilir.

Şoför Kaynaklı Güvenlik Sorunlarının Sıklığına İlişkin Paydaş Görüşlerinin Farklılığı

Şoför kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılık olup olmadığını belirlemek için Kruskal Wallis testi yapılmıştır. Yapılan analizlere ilişkin bulgular Tablo 25’te verilmiştir.

Tablo 25

Şoför Kaynaklı Güvenlik Sorunlarının Paydaş Türüne Göre Analiz Sonuçları

Madde	Gruplar	N	Sıra ort.	sd	χ^2	p	Anlamlı fark
21.Şoförlerin öğrencilerin yanında küfürlü ve kaba konuşması	Öğrenci	1.043	861.08	2	192.644	.00	Ö-E
	Veli	554	787.2				V-E
	Eğitimci	173	1347.5				
22.Şoförlerin kılık-kıyafetlerine özen göstermemesi	Öğrenci	969	802.99	2	238.883	.00	Ö-E
	Veli	561	801.81				V-E
	Eğitimci	191	1329.1				
23.Şoförlerin öğrencilerle gereğinden fazla samimiyet kurması	Öğrenci	1.029	856.64	2	171.724	.00	Ö-E
	Veli	562	787.44				V-E
	Eğitimci	168	1332.7				
	Öğrenci	1.033	816.84	2	210.892	.00	Ö-E

Madde	Gruplar	N	Sıra ort.	sd	χ^2	p	Anlamlı fark
24.Şoförlerin, araçta uygun olmayan müzik dinletmeleri	Veli	544	826.17				V-E
	Eğitimci	165	1363.2				Ö-V
25.Şoförlerin uygunsuz-güvenli olmayan yerlerde öğrencileri indirip/bindirmeleri	Öğrenci	1.031	881.18	2	175.372	.00	Ö-E
	Veli	574	777.29				V-E
	Eğitimci	179	1327.1				
26.Şoförlerin öğrencilere yönelik tehdit ve şiddet içeren davranışlar sergilemeleri	Öğrenci	1.014	820.98	2	280.889	.00	Ö-E
	Veli	561	808.95				V-E
	Eğitimci	152	1354.2				
27.Şoförlerin hız kurallarına uymamaları	Öğrenci	1.013	810.76	2	179.225	.00	Ö-E
	Veli	547	829.85				V-E
	Eğitimci	178	1325.6				Ö-V
28.Şoförlerin araç kullanırken cep telefonu kullanmaları	Öğrenci	1033	854.23	2	105.808	.00	Ö-E
	Veli	556	828.43				V-E
	Eğitimci	183	1245.1				
29.Şoförlerin araçta sigara içmesi	Öğrenci	1011	835	2	124.908	.00	Ö-E
	Veli	547	784.54				V-E
	Eğitimci	146	1228.6				
30.Şoförlerin ilkyardım ve acil durumlar konusunda bilgisiz olmaları	Öğrenci	631	540.63	2	50.899	.28	
	Veli	333	527.92				
	Eğitimci	162	725.7				

Tabloda 25'te yer alan bulgulara bakıldığında yapılan Kruskal Wallis testi sonucunda şoför kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin paydaş görüşleri arasında anlamlı bir farklılık olduğu görülmektedir. *Şoförlerin öğrencilerin yanında küfürlü ve kaba konuşmasına* ilişkin sorulan soruya verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Grupların sıra ortalamalarından hareketle eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Şoförlerin kılık-kıyafetlerine özen göstermesi* maddesine için verilen yanıtlara bakıldığında paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Grupların sıra ortalamalarına bakılarak eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Şoförlerin öğrencilerle gereğinden fazla samimiyet kurmasına* ilişkin sorulan soruya verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Grupların sıra ortalamalarından hareketle eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha

fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Şoförlerin, araçta uygun olmayan müzik dinletmelerine ilişkin* sorulan soruya verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Sıra ortalamalarına bakılarak eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Şoförlerin uygunsuz-güvenli olmayan yerlerde öğrencileri indirip/bindirmelerine* ilişkin sorulan soruya verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Grupların sıra ortalamalarından hareketle eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Şoförlerin öğrencilere yönelik tehdit ve şiddet içeren davranışlar sergilemelerine* ilişkin verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Şoförlerin hız kurallarına uymamalarına* ilişkin verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Grupların sıra ortalamalarından hareketle eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Şoförlerin araç kullanırken cep telefonu kullanmalarına* ilişkin verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Şoförlerin araçta sigara içmelerine* ilişkin sorulan soruya verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Grupların sıra ortalamalarına bakılarak eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir.

Son olarak *şoförlerin ilkyardım ve acil durumlar konusunda bilgisiz olmalarına* ilişkin verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılığın olmadığı belirlenmiştir ($p > 0.05$).

Şoför kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin katılımcı görüşlerinin *şoförlerin ilkyardım ve acil durumlar konusunda bilgisiz olmaları* maddesi için farklılaşmaya neden olmadığı bulgusuna ulaşılmıştır. Diğer yandan şoför kaynaklı güvenlik sorunlarından geriye kalan maddelerin ise katılımcı görüşlerinde anlamlı düzeyde bir farklılaşmaya neden olduğu bulgusuna ulaşılmıştır. Bu bulgulara dayanarak “şoför kaynaklı güvenlik sorunlarının” paydaş görüşlerinde anlamlı düzeyde bir farklılaşmaya neden olduğu ifade edilebilir.

Öğrenci Kaynaklı Güvenlik Sorunlarının Sıklığına İlişkin Paydaş Görüşlerinin Farklılığı

Öğrenci kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılık olup olmadığını belirlemek için Kruskal Wallis testi yapılmıştır. Yapılan analizlere ait bulgular Tablo 26’da yer almaktadır.

Tablo 26

Öğrenci Kaynaklı Güvenlik Sorunlarının Paydaş Türüne Göre Analiz Sonuçları

Madde	Gruplar	N	Sıra ort.	sd	χ^2	p	Anlamlı fark
31.Öğrencilerin servis içinde birbirleriyle kavga etmesi	Öğrenci	1007	824.42	2	147.594	.00	Ö-E
	Veli	556	818.89				V-E
	Eğitimci	172	1281.9				
32.Öğrencilerin, seyir halindeyken araç içinde hareket etmeleri	Öğrenci	1035	875.14	2	56.300	.00	Ö-E
	Veli	557	823.74				V-E
	Eğitimci	179	1142.5				
33.Öğrencilerin müzik, oturma yeri vb. nedenlerle tartışmaları	Öğrenci	1040	864.42	2	102.737	.00	Ö-E
	Veli	556	817.38				V-E
	Eğitimci	177	1238.4				
34.Öğrencilerin araç tam durmadan binmeye/inmeye çalışmaları	Öğrenci	1026	855.03	2	136.150	.00	Ö-E
	Veli	560	811.39				V-E
	Eğitimci	182	1275.6				
35.Öğrencilerin servis şoförü ile aşırı samimiyet kurmaları	Öğrenci	1014	862.81	2	104.533	.00	Ö-E
	Veli	554	774.94				V-E
	Eğitimci	167	1208.2				
36.Öğrencilerin iniş/binişler esnasında yolu kontrol etmemeleri	Öğrenci	941	792.26	2	131.019	.00	Ö-E
	Veli	528	765.21				V-E
	Eğitimci	187	1189.6				
37.Öğrencilerin okul ya da ev dışındaki bir durakta inmek istemeleri	Öğrenci	1010	931.97	2	72.093	.00	Ö-E
	Veli	566	733.11				V-E
	Eğitimci	172	1002.3				Ö-V
38.Öğrencilerin araç seyir halindeyken camlardan sarkmaları	Öğrenci	1008	842.49	2	173.160	.00	Ö-E
	Veli	561	801.99				V-E
	Eğitimci	173	1265.9				
39.Öğrencilerin emniyet kemeri takmaması	Öğrenci	1008	900.24	2	13.183	.26	
	Veli	543	816.36				

Madde	Gruplar	N	Sıra ort.	sd	χ^2	p	Anlamlı fark
40.Öğrencilerin araç içerisinde bir şeyler yemeleri/içmeleri	Eğitimci	181	829.02				
	Öğrenci	999	853.08	2	95.897	.00	Ö-E
	Veli	530	753.82				V-E
	Eğitimci	179	1160.5				

Tablo 26’da yer alan bulgulara bakıldığında yapılan Kruskal Wallis testi sonucunda öğrenci kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu görülmektedir. *Öğrencilerin servis içinde birbirleriyle kavga etmelerine* ilişkin sorulan soruya verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Grupların sıra ortalamalarından hareketle eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Öğrencilerin, seyir halindeyken araç içinde hareket etmelerine* ilişkin verilen yanıtlara bakıldığında paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Sıra ortalamalarına bakılarak eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Öğrencilerin müzik, oturma yeri vb. nedenlerle tartışmalar* maddesine ilişkin sorulan soruya verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Grupların sıra ortalamalarından yola çıkılarak eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Öğrencilerin araç tam durmadan binmeye/inmeye çalışmalarına* ilişkin verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları grup sıra ortalamalarına bakılarak söylenebilir. *Öğrencilerin servis şoförü ile aşırı samimiyet kurmaları* maddesi için sorulan soruya ilişkin verilen yanıtlara bakıldığında, paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılaşmanın olduğu belirlenmiştir. Grupların sıra ortalamalarına bakılarak eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Öğrencilerin iniş/binişler esnasında yolu kontrol etmemeleri* maddesine ilişkin sorulan soruya verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Grupların sıra ortalamalarına bakılarak eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Öğrencilerin okul ya da ev dışındaki bir durakta inmek*

istemelerine ilişkin sorulan soruya verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Grupların sıra ortalamalarına bakılarak eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları söylenebilir. *Öğrencilerin araç seyir halindeyken camlardan sarkmalarına* ilişkin sorulan soruya verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Grupların sıra ortalamalarına bakılarak eğitimcilerin öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları ifade edilebilir.

Öğrencilerin emniyet kemeri takmamasına ilişkin sorulan soruya verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılığın olmadığı belirlenmiştir ($p > 0.05$). *Öğrencilerin araç içerisinde bir şeyler yemeleri/içmeleri* maddesine ilişkin sorulan soruya verilen yanıtlar açısından paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılıklar olduğu belirlenmiştir. Grupların sıra ortalamalarına bakılarak eğitimcilerin diğer paydaşlar olan öğrenci ve velilere göre bu sorunun daha fazla yaşandığı görüşünde oldukları ifade edilebilir.

Öğrenci kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin paydaş görüşleri arasında anlamlı farklılık olup olmadığını belirlemek için yapılan Kruskal Wallis testi sonucunda katılımcı görüşlerinin *öğrencilerin emniyet kemeri takmaması* maddesi için farklılaşmaya neden olmadığı görülmüştür. Diğer yandan öğrenci kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin paydaş görüşlerinin geriye kalan maddeler için ise anlamlı düzeyde bir farklılaşmaya neden olduğu bulgusuna ulaşılmıştır.

4.3. Nitel (Çalışma 1) ve Nicel (Çalışma 2) Araştırmalardan Elde Edilen Bulguların Karşılaştırılması

4.3.1. Araç Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Yorumlar

Çalışma 1’de (nitel araştırma) araçtan kaynaklanan problemlerle ilgili olarak katılımcı görüşlerinin; *servis için kullanılan araçların eski olması, araçta rehber personel eksikliği, emniyet kemerlerinin bozuk olması veya olmaması* ile *araç içi güvenlik*

kamerasının olmaması, araçların temizlik ve hijyen sorunu, kapı ve kapı otomatiğinin bozuk olması, araç camlarının sabit olmaması ile araçta sigara içilmesi konularında yoğunlaştığı belirlenmiştir.

Çalışma 2’de (nicel araştırma) benzer şekilde katılımcı görüşlerinin yoğunlaştığı maddelerin *araçta rehber personelin bulundurulmaması, araç içi güvenlik kameralarının olmaması, araçta engelli öğrenciler için gerekli ekipmanlarının bulunmaması, acil durumlar için gerekli malzemelerin (yangın tüpü, ilkyardım malzemesi vb.) olmaması ve öğrenci emniyet kemerlerinin bozuk olması/olmaması* şeklinde olduğu belirlenmiştir.

Çalışma 2’de araç kaynaklı güvenlik sorunlarının sıklığına ilişkin analiz sonuçlarına bakıldığında katılımcı görüşleri arasında anlamlı farklılık olduğu görülmüştür. Buna göre *araç içi güvenlik kameralarının olmaması, acil durumlar için gerekli malzemelerin (yangın tüpü, ilkyardım malzemesi vb.) olmaması ve araçta engelli öğrenciler için gerekli ekipmanların bulunmaması* maddelerinin katılımcı görüşlerinde bir farklılaşmaya neden olmadığı söylenebilir. Diğer yandan *araçların temizlik ve hijyen kurallarına uygun olmaması, araçta rehber personelin bulundurulmaması, araçta öğrenciler için emniyet kemerlerinin olmaması ya da bozuk olması, araç camlarının sabit olmaması/kırık olması, araç kapı otomatiğinin bozuk olması, araç içinde yaralanmalara neden olabilecek unsurların (koltuk demiri vb.) olması ve araçta kış mevsimi için gerekli malzemelerin (zincir, kış lastiği vb.) olmaması* maddelerinin katılımcı görüşlerinde anlamlı düzeyde bir farklılaşmaya neden olduğu söylenebilir.

Her iki çalışmadan elde edilen bulgular paralellik göstermiştir. Çalışma 1 ve çalışma 2’den elde edilen bulgular neticesinde paydaşların öğrenci taşıma hizmetlerinde kullanılan bazı servis araçlarının teknik özellikler açısından istenilen nitelikleri taşımadığı görüşünde oldukları belirlenmiştir. Çalışma bulgularından hareketle bu sorunların öğrenci taşıma hizmetlerinde güzergâh kaynaklı olarak yaygın yaşanan sorunlardan oldukları söylenebilir. Gedik (2013) yaptığı araştırmada benzer sorunların yaşandığını belirtmiştir. Söz konusu çalışmada, okul servis araçlarında bulunması zorunlu olan malzemelerin (yangın tüpü, ilkyardım malzemesi vb.) araç içerisinde genel olarak bulundurulmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Aynı çalışmada tüm öğrenciler için emniyet kemerinin bulunmadığı, emniyet kemeri bulunan araçlarda ise emniyet kemerinin

kullanılmadığı, müzik sisteminin öğrenciler araçtayken çalıştırıldığı, servislerde rehber personellerin bulunmadığı sonucunu elde etmiştir. Diğer yandan bulunması zorunlu olan rehber personel konusunda, servis firması yetkililerinin araçların bu şartı yerine getirememelerinin nedenini rehber personelin yüksek maliyet ve sigorta giderlerini tahsis etmekte zorlandıkları şeklinde ifade edilmektedir.

4.3.2. Güzergâh Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Yorumlar

Çalışma 1’de güzergâhtan (nitel araştırma) kaynaklanan problemlerle ilgili olarak katılımcı görüşlerinin *farklı mahallelerden veya farklı okullardan öğrenci alınınca yolun uzaması, kestirme ama tehlikeli yolların tercih edilmesi, yollardaki çukur ve kasislerden kaynaklanan problemler, öğrencilerin çok gezdirilmesi neticesinde yorgun düşmeleri, okulun merkezi yerde olmasından kaynaklanan okul önü indir/bindir alanı problemleri* konularında yoğunlaştığı görülmektedir.

Çalışma 2’de (nicel araştırma) nitel araştırmaya benzer bir şekilde katılımcı görüşlerinin *servis güzergâhı üzerinde yaya alt-üst geçitlerinin olmaması, servis güzergâhı üzerinde güvenli indirme/bindirme duraklarının olmaması, servis güzergâhındaki yolların bozuk olması, servis güzergâhının uzun ve yorucu olması* maddelerinde yoğunlaştığı görülmektedir.

Çalışma 2’de güzergâh kaynaklı güvenlik sorunlarının sıklığına ilişkin analiz sonuçlarına bakıldığında katılımcı görüşleri arasında anlamlı farklılık olduğu görülmüştür. Araştırma bulguları toparlandığında *servis güzergâhı üzerinde hemzemin geçit (demiryolu geçidi) olması* maddesinin katılımcı görüşlerinde bir farklılaşmaya neden olmadığı bulgusuna ulaşılmıştır. Diğer taraftan *servis güzergâhı üzerinde mobese kameralarının olmaması, servis güzergâhının yoğun trafiğin olduğu bölgelerden geçmesi, servis güzergâhındaki yolların bozuk olması (çukur, bozuk satıh vb.), öğrencilerin okulda servise bindiği alanlarda (bahçe, kapı önü vb.) yeterli güvenlik önlemlerinin alınmaması, servis güzergâhı üzerinde trafiği düzenleyen ışık/levhaların olmaması, servisten inen öğrencilerin kullanabileceği yaya kaldırımlarının olmaması, servis güzergâhı üzerinde güvenli indirme/bindirme duraklarının olmaması, servis güzergâhı üzerinde yaya alt-üst geçitlerinin olmaması ve servis güzergâhının uzun ve*

yorucu olması maddelerinin ise katılımcı görüşlerinde anlamlı düzeyde bir farklılaşmaya neden olduğu söylenebilir.

Her iki çalışmadan elde edilen bulgular paralellik göstermiştir. Çalışma 1 ve Çalışma 2’den elde edilen bulgulara bakılarak öğrenci taşıma hizmetlerinde güzergâh kaynaklı sorunların önemli bir problem olduğu söylenebilir. Katılımcıların da ifade ettiği gibi öğrencilerin serviste çok fazla dolaştırılması ve serviste çok zaman geçirilmesi neticesinde öğrencilerde mide bulantısı, yorgunluk gibi istenmeyen sonuçlar meydana gelmektedir. Bu şekilde derse yorulmuş, bitkin düşmüş bir vaziyette başlayan öğrencilerin derse konsantre olması problem oluşturabilmektedir. Bu yüzden öğrenci taşıma hizmetlerinde servislerin kullandıkları güzergahların ve öğrencinin araçta fazla vakit geçirme sorununun öğrenci güvenliği açısından risk taşıdığını söylemek mümkündür.

Literatürdeki çalışmalarda da benzer sorunların yaşandığı belirtilmektedir. Buçak (2008) okulları trafik ve yol güvenliği açısından incelediği çalışmasında sadece illerin değil, ilçe merkezlerinin de güzergâh açısından risk barındırdığını ifade etmiştir. İnan’ın (2006) yaptığı çalışmaya göre servis araçları özellikle sabah ve akşam vakitlerinde yoğunluk kazanmaktadır. Kent içinde çalışan bu araçların güzergâhlarının gelişigüzel belirlenmesi kent içi ulaşımında büyük sorunlar yaratmaktadır. Araştırmanın bulgularından hareketle servis araçlarının güvenli olmayan yerlerden geçmelerinin, diğer bir deyişle güzergâh takiplerini güvenli bir şekilde yapmamalarının kazalara sebebiyet verebileceği kaçınılmaz bir sonuçtur. Diğer yandan yoldan yorgun ve bitkin bir şekilde gelip derse katılan öğrencilerin akademik gelişimlerinin olumsuz yönde etkileneceği, bu durumun öğrencilerde derslere karşı isteksizlik yaratabileceği söylenebilir.

4.3.3. Şoför Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Yorumlar

Çalışma 1’de (nitel araştırma) şoförden kaynaklanan problemlerle ilgili olarak katılımcı görüşlerinin *şoförlerin küfürlü ve kaba konuşması, servise gereğinden fazla öğrenci almaları, aşırı hız yapmaları, şoför seçimlerinde özenli davranılmaması/gelişigüzel seçilmeleri, servisin içinde veya okul önlerinde öğrencilerle*

gereğinden fazla muhatap olmaları, seyir halindeyken telefon ile görüşmeleri ve öğrencilere karşı duygusal/cinsel yakınlık kurma çabaları konularında yoğunlaştığı görülmektedir.

Çalışma 2’de (nicel araştırma) nitel araştırmaya bir benzer şekilde katılımcı görüşlerinin yoğunlaştığı maddelerin *şoförlerin araç kullanırken cep telefonu kullanmaları, şoförlerin ilkyardım ve acil durumlar konusunda bilgisiz olmaları, şoförlerin öğrencilerle gereğinden fazla samimiyet kurması, şoförlerin, araçta uygun olmayan müzik dinletmeleri ve şoförlerin hız kurallarına uymamaları* konularında katılımcıların görüşlerinin yoğunlaştığı görülmektedir.

Çalışma 2’de şoför kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin katılımcı görüşlerinin *şoförlerin ilkyardım ve acil durumlar konusunda bilgisiz olmaları* maddesi için farklılaşmaya neden olmadığı bulgusuna ulaşılmıştır. Şoför kaynaklı güvenlik sorunlarına ilişkin olarak *şoförlerin öğrencilerin yanında küfürlü ve kaba konuşması, şoförlerin kılık-kıyafetlerine özen göstermemesi, şoförlerin öğrencilerle gereğinden fazla samimiyet kurması, şoförlerin, araçta uygun olmayan müzik dinletmeleri, şoförlerin uygunsuz-güvenli olmayan yerlerde öğrencileri indirip/bindirmeleri, şoförlerin öğrencilere yönelik tehdit ve şiddet içeren davranışlar sergilemeleri, şoförlerin hız kurallarına uymamaları, şoförlerin araç kullanırken cep telefonu kullanmaları ve şoförlerin araçta sigara içmesi* maddelerinin katılımcı görüşlerinde anlamlı düzeyde bir farklılaşmaya neden olduğu söylenebilir.

Çalışma 1 ve çalışma 2’den elde edilen bulgulardan hareketle araştırmaya katılan paydaşların öğrenci taşıma hizmetlerinde görev yapan şoförlerin gerekli nitelikleri taşımadıkları görüşünde oldukları belirlenmiştir. Literatürde yapılmış bazı çalışmalarda da şoför kaynaklı benzer sorunların yaşandığı belirtilmektedir. Buçak’ın (2008) çalışmasında servis şoförlerinin çoğunluğunun orta yaş grubunda olduğu ve düşük düzeyde öğretim görmüş kişilerden oluştuğu belirtilmektedir. Gedik’in (2013) yaptığı çalışmada okul servis araçlarında müzik sistemlerine izin verilmemesine rağmen, şoförlerin müzik sistemini çalıştırdığı belirtilmiştir. Uz’un (2010) yaptığı araştırma sonucunda ise yaşları 6 ile 14 arasında değişen öğrencilerin okul servislerinde bir arada

bulunabileceği ve bu öğrenciler arasında birbirini örnek alma, taklit etme gibi davranışların gözlenebileceği belirtilmektedir.

Şoförlerin müzik sistemini açmaları açısından düşünüldüğünde, yaşı küçük olan öğrencilerin, yaşı büyük olan öğrenciler ile şoförlerin müzik tercihlerinden etkilenebilecekleri ifade edilmektedir. Bu bulgulara bakarak servis araçlarında dinlenen müziklerin küçük yaşlardaki çocukların gelişimini olumsuz etkileyeceği ve onlarda özenme duygusu yaratabileceği söylenebilir. Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliğinde; “*görüntü ve müzik sistemlerinin taşıma hizmeti sırasında kullanılmaması*” gerektiği ifade edilmektedir. Ancak yapılan çalışmalar okul servislerinde müzik dinletildiğini göstermektedir. Diğer yandan katılımcı görüşlerinden hareketle, şoför seçiminde seçici davranılmamasının öğrencilerin psikolojisini bozabileceği ve okul yolu güvenliğinde geçirilen süre açısından düşünüldüğünde, öğrenciler için istenmeyen durumlara yol açabileceği söylenebilir.

4.3.4. Öğrenci Kaynaklı Güvenlik Sorunlarına İlişkin Yorumlar

Çalışma 1’de (nicel araştırma) öğrencilerden kaynaklanan problemlerle ilgili olarak katılımcıların *müzik seçimi tartışmaları, servise geç kalma, emniyet kemeri takmama, servis içinde tartışma ile öğrencilerin servis şoförü ile çok muhatap olmaları* ile öğrencilerin *seyir halindeyken araç içinde gezinmeleri* konusunda yoğun bir şekilde görüş bildirdiği görülmektedir.

Çalışma 2’de (nicel araştırma) benzer şekilde katılımcı görüşlerinin yoğunlaştığı maddelerin *öğrencilerin emniyet kemeri takmaması, öğrencilerin seyir halindeyken araç içinde hareket etmeleri, öğrencilerin araç içerisinde bir şeyler yemeleri/içmeleri, öğrencilerin okul ya da ev dışındaki bir durakta inmek istemeleri, öğrencilerin müzik, oturma yeri vb. nedenlerle tartışmaları, öğrencilerin servis şoförü ile aşırı samimiyet kurmaları* olduğu görülmektedir.

Çalışma 2’de öğrenci kaynaklı güvenlik sorunlarının sıklığına ilişkin analiz sonuçlarına bakıldığında katılımcı görüşlerinin *öğrencilerin emniyet kemeri takmaması* maddesi için farklılaşmaya neden olmadığı görülmüştür. Diğer taraftan *öğrencilerin*

servis içinde birbirleriyle kavga etmesi, öğrencilerin, seyir halindeyken araç içinde hareket etmeleri, öğrencilerin müzik, oturma yeri vb. nedenlerle tartışmaları, öğrencilerin araç tam durmadan binmeye/inmeye çalışmaları, öğrencilerin servis şoförü ile aşırı samimiyet kurmaları, öğrencilerin iniş/binişler esnasında yolu kontrol etmemeleri, öğrencilerin okul ya da ev dışındaki bir durakta inmek istemeleri, öğrencilerin araç seyir halindeyken camlardan sarkmaları ve öğrencilerin araç içerisinde bir şeyler yemeleri/içmeleri maddelerinin katılımcı görüşlerinde anlamlı düzeyde bir farklılaşmaya neden olduğu söylenebilir. Bu bulgulara dayanarak “öğrenci kaynaklı güvenlik sorunlarının” paydaş türlerine göre anlamlı düzeyde farklılaşmaya neden olduğu söylenebilir.

Her iki çalışmadan elde edilen bulgular paralellik göstermiştir. Çalışma 1 ve çalışma 2’den elde edilen bulgular, öğrenci taşıma hizmetlerinde öğrencilerden kaynaklanan sorunların önemli bir problem olduğunu göstermektedir. Literatürde öğrenci taşıma hizmetlerinde, öğrencilerden kaynaklanan problemler ile ilgili çalışmalar mevcut değildir. Ayrıca yazılı ve görsel basında zikredilen haberler araştırma bulgularımızı destekler mahiyettedir. Dolayısıyla araştırma bulgularımızdan hareketle öğrencilerden kaynaklanan problemlerin, öğrenci taşıma hizmetlerinde yaygın olarak yaşanan bir sorun olduğu söylenebilir.

BÖLÜM V

SONUÇ ve ÖNERİLER

5.1.SONUÇLAR

Bu araştırma ile okul servis araçlarında yaşanan güvenlik problemlerinin paydaşların görüşlerine göre belirlenmesi amaçlanmıştır. Araştırmanın temel problemi okul servis araçlarında yaşanan güvenlik problemlerini ortaya koymaktır. Bu problem doğrultusunda araştırma sonuçları 4 alt problem kapsamında yorumlanmıştır. Okul servis araçlarında yaşanan problemlere ilişkin sonuçlar; araç, güzergâh, şoför ve öğrenci kaynaklı problemlere ilişkin Çalışma 1 ve Çalışma 2’den elde edilen bulgular kapsamında incelenmiştir. Daha sonra Çalışma 2’de araç, güzergâh, şoför ve öğrenci kaynaklı güvenlik sorunlarının sıklığına ilişkin paydaş görüşlerinin farklılığına dayalı olarak ulaşılan sonuçlara değinilmiştir.

5.1.1. Birinci Alt Probleme İlişkin Sonuçlar

Araştırmanın birinci alt problemi olan araçtan kaynaklanan problemler ile ilgili olarak nitel (Çalışma 1) ve nicel (Çalışma 2) araştırmada katılımcıların en çok görüş bildirdiği *emniyet kemerlerinin bozuk olması veya olmaması, araçlarda rehber personel eksikliğinin olması ve araç içi güvenlik kameralarının olmaması* maddelerinden hareketle bu sorunların yaygın olarak yaşanan problemler olduğu sonucu çıkarılabilir.

Katılımcıların en çok görüş bildirdiği diğer maddeler olan *servis için kullanılan araçların eski olması, araçların temizlik ve hijyen sorunu, kapı ve kapı otomatığının bozuk olması, araç camlarının sabit olmaması, araçta sigara içilmesi, kapasitenin dışında öğrenci alınması, araçta engelli öğrenciler için gerekli ekipmanların bulunmaması, acil durumlar için gerekli malzemelerin (yangın tüpü, ilkyardım*

malzemesi vb.) *olmaması* sorunlarının okul servis araçlarında yaygın olarak yaşanan problemlerden olduğu sonucu çıkarılabilir.

Araştırmanın dikkat çekici bulgularından olan *araçlarda rehber personel eksikliğinin olması* ve *araç içi güvenlik kameralarının olmaması* sonucundan hareketle, araçların bu eksikliklerinin giderilmemesi durumunda araç içinde yaşanabilecek disiplin sorunları, akran zorbalığı, taciz, şiddet gibi istenmeyen olayların oluşmasına zemin hazırladığı söylenebilir.

Araştırmanın diğer önemli bir sonucu Çalışma 2 kapsamında incelenen araç kaynaklı güvenlik sorunlarının sıklığına ilişkin paydaş görüşlerinin farklılığıdır. Buna göre *araç içi güvenlik kameralarının olmaması, acil durumlar için gerekli malzemelerin (yangın tüpü, ilkyardım malzemesi vb.) olmaması ve araçta engelli öğrenciler için gerekli ekipmanların bulunmaması* maddelerinin paydaş görüşlerinde bir farklılaşmaya neden olmadığı söylenebilir. Araç kaynaklı güvenlik sorunlarıyla ilgili geriye kalan maddelerin ise paydaş görüşlerinde anlamlı düzeyde bir farklılaşmaya neden olduğu söylenebilir.

Her iki araştırma sonuçlarına bakılarak öğrenci taşıma hizmetlerinde kullanılan araçların *Okul Servis Araçları Yönetmeliği*'ne göre istenilen nitelikleri taşımadıkları söylenebilir. Dolayısıyla öğrenci taşıma hizmetlerinde kullanılan mevcut araçların öğrencilerin güvenliği açısından risk taşıdığı söylenebilir. Bu sonuçlardan hareketle araçlarda yaşanan problemlere yönelik olarak yeterli güvenlik önlemlerinin alınmaması durumunda öğrenci taşıma hizmetlerinde yaralanma, ölüm gibi istenmeyen sonuçlar doğuracağı söylenebilir.

5.1.2. İkinci Alt Probleme İlişkin Sonuçlar

Araştırmanın ikinci alt problemi olan güzergâhtan kaynaklanan problemler ile ilgili olarak nitel ve nicel araştırmada katılımcı görüşlerinin en fazla yoğunluk kazandığı *servis güzergâhı üzerinde güvenli indirme/bindirme duraklarının olmaması, servis*

güzergâhındaki yolların bozuk olması maddelerinden hareketle bu sorunların yaygın olarak yaşanan problemler olduğu sonucu çıkarılabilir.

Katılımcı görüşlerinin yoğunlaştığı diğer maddeler olan *kestirme ama tehlikeli yolların tercih edilmesi, öğrencilerin çok gezdirilmesi neticesinde yorgun düşmeleri, okulun merkezi yerde olmasından kaynaklanan okul önü indir/bindir alanı problemleri, servis güzergâhı üzerinde yaya alt-üst geçitlerinin olmaması, servis güzergâhının uzun ve yorucu olması* sorunlarının öğrenci taşıma hizmetlerinde güzergâh kaynaklı en çok yaşanan sorunlardan oldukları sonucu çıkarılabilir.

Araştırmanın diğer önemli bir sonucu Çalışma 2 kapsamında incelenen güzergâh kaynaklı güvenlik sorunlarının sıklığına ilişkin paydaş görüşlerinin farklılığıdır. Buna ilişkin sonuçlardan hareketle *servis güzergâhı üzerinde hemzemin geçit (demiryolu geçidi) olması* maddesinin paydaş görüşlerinde bir farklılaşmaya neden olmadığı; güzergâh kaynaklı sorunlar ile ilgili geriye kalan maddelerin ise paydaş görüşlerinde anlamlı düzeyde bir farklılaştığı sonucuna varılmıştır. Bu sonuçlara dayanarak “güzergâh kaynaklı güvenlik sorunlarının” paydaş türlerine göre anlamlı düzeyde farklılaşmaya neden olduğu söylenebilir.

Nitel ve nicel araştırma sonuçları rafine edildiğinde *güzergahların uzun olması, yolların bozuk olması, öğrencilerin serviste çok zaman geçirmesi ve okul yolunda çok fazla dolaştırılması* öğrencilerin derse yorgun bir şekilde girmelerine sebep olabilecektir. Dahası öğrencilerin yorgunluktan bitap düşmüş bir halde eve varmalarına da sebep olacaktır. Öğrencilerin okula veya eve yorulmuş, bitkin düşmüş bir vaziyette gelmesi hiç de arzu edilen bir durum değildir. Diğer yandan servislerin takip ettiği güzergahlar boyunca güvenli indir bindir yerleri ile yaya kaldırımlarının yeterli sayıda olmamasının kazalara sebebiyet verebileceği unutulmamalıdır. Bu yüzden öğrenci taşıma hizmetleriyle ilgili güzergâh probleminin öğrencilerin güvenliği ve konforu açısından çok önemli bir problem olduğu söylenebilir.

5.1.3. Üçüncü Alt Probleme İlişkin Sonuçlar

Araştırmanın üçüncü alt problemi olan şoförden kaynaklanan problemler ile ilgili olarak nitel ve nicel araştırmada katılımcı görüşlerinin en fazla yoğunluk kazandığı *şoförlerin küfürlü ve kaba konuşması, şoförlerin öğrencilerle gereğinden fazla samimiyet kurması, şoförlerin hız kurallarına uymamaları, şoförlerin araç kullanırken cep telefonu kullanmaları* maddelerinden hareketle bu sorunların yaygın olarak yaşanan problemler olduğu sonucu çıkarılabilir.

Katılımcı görüşlerinin yoğunlaştığı diğer maddeler olan *servise gereğinden fazla öğrenci almaları, şoför seçimlerinde özenli davranılmaması/gelişigüzel seçilmeleri, şoförlerin ilkyardım ve acil durumlar konusunda bilgisiz olmaları, öğrencilere karşı duygusal/cinsel yakınlık kurma çabaları, şoförlerin, araçta uygun olmayan müzik dinletmeleri* sorunlarının öğrenci taşıma hizmetlerinde şoför kaynaklı olarak en çok yaşanan sorunlardan oldukları sonucu çıkarılabilir.

Şoförden kaynaklanan problemler ile ilgili nitel ve nicel araştırma sonuçları birlikte incelendiğinde şoförlerin öğrencilerle iletişim kurarken kaba olmalarının veya küfürlü konuşmaları ve araçta uygun olmayan müzikleri dinletmeleri öğrencilerin gelişimleri üzerinde olumsuz etki yaratabileceği söylenebilir. Şoförlerin öğrencilerle gereğinden fazla muhatap olması istenmeyen duygusal yakınlaşmalara sebebiyet verebilir.

Çalışma 2 kapsamında ulaşılan diğer bir sonuç ise şoför kaynaklı güvenlik sorunlarının sıklığına ilişkin paydaş görüşlerinin farklılığıdır. Buna göre paydaş görüşlerinin *şoförlerin ilkyardım ve acil durumlar konusunda bilgisiz olmaları* maddesi için farklılaşmadığı söylenebilir. Şoför kaynaklı diğer güvenlik sorunlarına ilişkin paydaş görüşleri arasında anlamlı düzeyde bir farklılaşmanın olduğu söylenebilir. Bu sonuçlara dayanarak “şoför kaynaklı güvenlik sorunlarının” paydaş türlerine göre anlamlı düzeyde farklılaşmaya neden olduğu söylenebilir.

Son zamanlarda medyada çok sık bir şekilde servis araçlarıyla ilgili kaza haberleri görülmektedir. Nitel ve nicel araştırma sonucundan hareketle şoförlerin hız kurallarına

uymamalarının ve araç kullanırken cep telefonu kullanmalarının bir sonucu olarak bu kazaların artarak devam edebileceği söylenebilir. Şoförlerin servis aracına gereğinden fazla öğrenci almaları bir kaza veya ani bir fren anında öğrencilerin yaralanmalarına belki de ölmelerine yol açabilir. Şoför seçimlerinde özenli davranılmamasının öğrencilerin güvenliğini tehlikeye düşürebilecek birçok olumsuz duruma yol açabilir.

5.1.4. Dördüncü Alt Probleme İlişkin Sonuçlar

Araştırmanın dördüncü alt problemi olan öğrencilerden kaynaklanan problemler ile ilgili olarak nitel ve nicel araştırmada katılımcıların en çok görüş bildirdiği *öğrencilerin emniyet kemeri takmaması, öğrencilerin müzik, oturma yeri vb. nedenlerle tartışmaları, öğrencilerin servis şoförü ile çok muhatap olmaları* maddelerinden hareketle bu sorunların yaygın olarak yaşanan problemler olduğu sonucu çıkarılabilir.

Katılımcı görüşlerinin yoğunlaştığı diğer maddeler olan *öğrencilerin servise geç kalmaları, servis içinde tartışmaları, seyir halindeyken araç içinde gezinmeleri, öğrencilerin araç içerisinde bir şeyler yemeleri/içmeleri, öğrencilerin okul ya da ev dışındaki bir durakta inmek istemeleri* sorunlarının öğrenci taşıma hizmetlerinde öğrenci kaynaklı en çok yaşanan sorunlardan oldukları sonucu çıkarılabilir.

Araştırmanın dikkat çekici bulgularından olan *öğrencilerin emniyet kemeri takmamaları* ve *seyir halindeyken araç içinde gezinmeleri* bir kaza anında düşme, yaralanma ve hatta ölümcül sonuçlara yol açabileceği söylenebilir. Diğer yandan *öğrencilerin okul ya da ev dışındaki bir durakta inmek istemeleri* düşündürücüdür. Bu durum veli ve öğretmenlerin bilgisi dışında olabileceği için, öğrencinin dışarda kimlerle iletişim kuracağı, başına ne tür olayların geleceği önceden kestirilemez. Dolayısıyla araştırma sonucuna dayanarak öğrencilerin bu tür girişimlerinin istenmeyen sonuçlara sebebiyet verebileceği ifade edilebilir.

Çalışma 2 kapsamında ulaşılan bir diğer sonuç ise öğrenci kaynaklı güvenlik sorunlarının sıklığına ilişkin paydaş görüşlerinin farklılığıdır. Buna ilişkin ulaşılan

sonuçlara dayanarak *öğrencilerin emniyet kemeri takmaması* maddesinin paydaş görüşlerinde bir farklılaşmaya neden olmadığı söylenebilir. Diğer taraftan öğrenci kaynaklı güvenlik sorunlarıyla ilgili geriye kalan maddelerin ise paydaş görüşlerinde anlamlı düzeyde bir farklılaşmaya neden olduğu sonucu çıkarılabilir. Bu sonuçlara dayanarak “öğrenci kaynaklı güvenlik sorunlarının” paydaş türlerine göre anlamlı düzeyde farklılaşmaya neden olduğu söylenebilir.

Her iki araştırmada ulaşılan sonuçlara bakıldığında öğrencilerden kaynaklanan güvenlik sorunlarının öğrenci taşıma hizmetlerinde araç, güzergâh ve şoför kaynaklı sorunlar kadar hayati bir öneme sahip olduğu görülmektedir. Bu sonuçlardan hareketle öğrencilerden kaynaklanan problemlere yönelik olarak güvenlik önlemlerinin alınmamasının, öğrenci taşıma hizmetlerinde olumsuz sonuçlara yol açabileceği söylenebilir.

5.2. ÖNERİLER

Araştırma kapsamında elde edilen bulgular ve ulaşılan sonuçlar göz önüne alınarak uygulayıcılar ve araştırmacılar için geliştirilen bazı öneriler sunulmuştur.

5.2.1. Uygulayıcılar için Öneriler

Okul servis araçlarının teknik özelliklerinin (kapı otomatiği, araç camları vb.) ilgili yasa ve yönetmeliklere uygun olmaması nedeniyle kazalara ve yaralanmalara sebebiyet verecek bazı güvenlik sorunları yaşandığı belirlenmiştir. Bununla birlikte servis araçlarında genel olarak rehber personel çalıştırılmadığı tespit edilmiştir. Bu konudaki eksiklikleri gidermek için denetimler artırılmalı, rehber personel bulundurmayan ve teknik özellikleri uygun olmayan servis araçlarının öğrenci taşıma hizmetlerinde kullanılmaması için gerekli yasal düzenlemeler yapılmalıdır.

Araç içinde yaşanan akran zorbalığı, taciz, kavga, tartışma ve müzikle ilgili sorunların önüne geçmek için araç içlerine güvenlik kameralarının takılması mutlaka sağlanmalıdır. Araç içi güvenlik kameralarının şoförlerin müdahale edemeyeceği bir şekilde tasarlanması gerekmektedir. Araç içi kamera takibi hem ailelerce hem de servis firma yetkililerince yapılabilmelidir. Hatta aileler servis aracının öğrenciyi alma ve bırakma süreleri boyunca istedikleri zaman kamerayı canlı olarak izleyebilmelidir.

Eski araçların okul servisi olarak kullanılmasına izin veren yönetmelik değiştirilerek, eski araçlar servis hizmetinden menedilmelidir. Diğer yandan eski araçlar muayene testinden geçerken daha sıkı tedbirler alınmalıdır. Gerekli şartları taşımayan araçların trafiğe çıkmalarına kesinlikle izin verilmemelidir. Emniyet ve yetkili birimlerce okul servis aracı olmaya yetkilendirilen araçların camları, trafiğe çıkmadan sabitlenmelidir. Okul servislerinde uzun saatler geçiren öğrenciler, bu süreyi müzik dinleyerek değerlendirmektedir. Öyleyse bunu fırsata çevirerek servislerde dinletilmesi uygun görülen müzik türleri belirlenebilir ve bunlar çoğaltılarak servis firma yetkililerine dağıtılabilir.

Araçların takip ettiği güzergahlar boyunca güvenli yaya kaldırımları oluşturulması sağlanmalıdır. Ayrıca öğrencilerin servise binme ve inmeleri esnasında herhangi bir kaza yaşanmaması için okul servis araçları için güvenli duraklar oluşturulabilir. Öğrencilerin araçta çok dolaştırılmalarının ve farklı okullardan öğrenci alınmasının önüne geçmek için, servis araçlarının güzergâh belgeleri mahalle, sokak gibi küçük bölgeler ile sınırlandırılmalıdır.

Okul servis şoförlerinin seçiminde çok titiz olunmalı, seçimden önce bir araştırma yapılmalı ve gerekirse milli eğitim müfettişi bunları denetlemelidir. Okul servis şoförleri, millî eğitim ve diğer ilgili birimlerim iş birliği ile özel eğitimden geçirilmeli, eğitim sonunda sınavda başarılı olanlara sertifika verilmelidir. Okul servis araçlarının denetiminde; emniyet birimleri, okul yönetimi, okul aile birliği ve servis araçları şirket yöneticileri arasında sıkı bir koordinasyon sağlanmalıdır. Şoförlerin öğrenciler ile gereğinden fazla muhatap olmalarını önlemek ve şoför ile öğrenciler arasında oluşabilecek duygusal yakınlaşmaların önüne geçmek için rehber personel olmadan çalışan araç firmalarına caydırıcı yaptırımlar uygulanmalıdır.

Öğrenciler okul servis aracından inme ve binme esnasında, aracın önünden dikkatsiz bir şekilde geçebilmektedirler. Bunu önlemek adına öğrencilerin aracın ön köşesinde dururken ve karşıya geçerken yolun her iki tarafını kontrol etmelerini öğrenmeleri için çeşitli eğitimler ve seminerler düzenlenebilir. Ayrıca, öğretmenlerin ve ebeveynlerin öğrencilere servis aracına binme ve inme tekniklerini düzenli olarak hatırlatmaları yararlı olacaktır. Diğer yandan, okul yönetimi, okul servis araçlarının güvenlik problemleriyle ilişkili filmleri ve çeşitli kaza görüntülerini temin ederek öğrencilerin izlemesini sağlayabilir. Okul servis aracı şoförleri veya polis memurları gibi meslek gruplarından gelen konuşmacılar, okul servis araçlarıyla ilgili prosedürleri tartışmak ve öğrencilere aktarmak için okula davet edilebilir (Keer, 1987). Ayrıca servis şoförlerinin de servis araçlarıyla ilgili kaza görüntülerini izlemeleri sağlanmalıdır. Bu şekilde daha dikkatli olabilecekleri ve olası kazaların önlenilebileceği unutulmamalıdır.

Okul servis araçlarını güvenli hale getirmek için servislerle ilgili yaşanan veya yaşanma ihtimali olan her türlü olumsuzluklara karşı önlem almak zorunluluk arz

etmektedir. Bu kapsamda okul servis araçlarıyla ilgili tüm paydaşların yaşanabilecek olumsuzlukların önüne geçmek amacıyla yapılan faaliyetlere destek vermeleri önem taşımaktadır. Milli eğitim müdürlüklerinden oluşturulacak kurullar aracılığıyla okul servis şoförlerine belli aralıklarla bir dizi seminer ve eğitim verilmesi de yararlı olacaktır. Ayrıca öğrencilerin araç içinde neden oldukları şiddet ve taciz olayları ile araçtan indikten sonra maruz kalabilecekleri kaza olaylarının oluşmasını önlemek için rehberlik çalışmalarının yapılması sorunların çözümüne katkı sunacaktır.

5.2.2. Araştırmacılar için Öneriler

- Araştırmanın dikkat çekici bulgularından biri olan öğrencilerin emniyet kemerlerini takmayı istememeleri sonucundan hareketle, öğrencilerin emniyet kemeri takmadan aracın hareket etmesini önleyen bir mekanizmanın geliştirilmesi oldukça fayda sağlayacaktır.
- Okul servis araçları yönetmeliği ile ilgili değişiklik veya yenilik yapılacağı durumlarda okul yöneticilerinin de bir paydaş olarak görüş ve önerilerinin alınması oldukça yararlı olacaktır.
- Bu araştırma Mardin İli Artuklu merkez ilçesi ile Midyat ilçesindeki paydaşlarla yürütülmüştür. Araştırma farklı iller düzeyinde gerçekleştirilip elde edilen sonuçlar karşılaştırılabilir.
- Araştırma kapsamına giren paydaş türlerinin çeşitliliği artırılarak katılımcıların çeşitliliği ve araştırmanın kapsamı arttırılabilir.
- Araştırma kapsamına giren paydaşlardan bir kısmı lise öğrencileridir. İlkokul ve ortaokul kademelerinde öğrenim gören öğrenciler ile, bu öğrencilerin öğretmen ve ailelerini kapsayan başka araştırmalar yapılabilir.
- Öğrenci taşıma hizmetleri milli eğitim müdürlükleri, kolluk kuvvetleri, eğitim yöneticileri gibi birçok paydaşın sorumluluğu altında olan bir konudur. Fakat eğitim yöneticilerinin öğrenci taşıma hizmetleri konusunda tecrübe ve deneyimleri daha fazladır. Bu nedenle öğrenci taşıma hizmetleri ilgili karar mekanizmalarında eğitim yöneticilerine daha çok yetki ve sorumluluk verilmesinin fayda sağlayacağı söylenebilir.

KAYNAKÇA

- Aldo, A. (2014). *Elementary school bus behavior: Agression in children and the lack of supervision*. Master Thesis. Southern Connecticut State University New Haven, Connecticut.
- Adıgüzel, A ve Sağlam, M. (2009). Öğretmen eğitiminde program standartları ve akreditasyon. *İnönü Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 10(3), 83-103.
- Allen, M., Ashbaker, B. Y., Heaton, E., Parkinson, M., ve Young, E. Y. (2003). Sexual harassment on the school bus: Supporting and preparing bus drivers to respond appropriately. *Journal of School Violence*, 2(4), 101-109.
- Arastaman, G., Fidan, İ. Ö. ve Fidan, T. (2018). Nitel araştırmada geçerlik ve güvenirlik: Kuramsal bir inceleme. *YYÜ Eğitim Fakültesi Dergisi (YYU Journal of Education Faculty)*, 15(1), 37-75.
- Atli, A., Kaya, A ve Macit, Z. B. (2010). İlköğretim II. kademe öğrencilerinin boyun eğici davranış düzeylerinin incelenmesi. *İnönü Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 11(1), 61-80.
- Baas, P. H. ve Charlton, S. G. (2011). School bus safety. IPENZ Transportation Group Conference Auckland.
- Balyer, A. (2012). Çağdaş okul müdürlerinin değişen rolleri. *Ahi Evran Üniversitesi Kırşehir Eğitim Fakültesi Dergisi (KEFAD)*, 13(2), 75-93.
- Bucak, M. (2008). *Okul servis araçları taşımacılığı ile kaza- trafik ilişkisi ilişkisinin çok yönlü analizi, Ankara şehir içi örneği*. Yayımlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Bucher, T. K ve Manning, M. (2003). Challenges and suggestions for safe schools. *The Clearing House*, 76(3), 160-164.
- Büyüköztürk, Ş., Çakmak, E.K., Akgün, Ö.E., Karadeniz, Ş. ve Demirel, F. (2011). *Bilimsel araştırma yöntemleri*. Ankara: Pegem Akademi.
- Büyüköztürk, Ş. (2012). *Sosyal bilimler için veri el kitabı. İstatistik, araştırma deseni, SPSS uygulamaları ve yorum*. (9. Baskı). Ankara: Pegem Akademi.
- Can, A. (2016). *SPSS ile bilimsel araştırma sürecinde nicel veri analizi* (4. Baskı). Ankara: Pegem Akademi.

- Crable, T. (2016). *The Lived Experience of School Bus Drivers: Bullying Prevention on School Buses*. (Doctoral dissertation). College of Social and Behavioral Sciences, Walden University, Minneapolis.
- Creswell, J. W. (2015). *Nitel araştırma yöntemleri: Beş yaklaşıma göre nitel araştırma ve araştırma deseni*. (Çev. Ed. M. Bütün ve S. B. Demir). Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Creswell, J. W. ve Plano Clark, V. L. (2018). *Karma yöntem araştırmaları, tasarımı ve yürütülmesi*. (Çev. Ed. Y. Dede ve S. B. Demir). Ankara: Anı Yayıncılık.
- Cohen, L., ve Manion, L. (2013). *Research methods in education* (7th edition). New York, NY: Routledge
- Cook, C. ve Shinkle, D. (2012). School bus safety. *National Conference of State Legislatures. Transportation Review*.
- Çankaya, İ. ve Arabacı, İ. B. (2010). Algılanan okul güvenliğinin öğretmen adaylarının öfke düzeylerine etkisi. *İlköğretim Online*, 9(3), 875-883.
- Çalık, T., Kurt, T. ve Çalık, C. (2011). Güvenli okulun oluşturulmasında okul iklimi: Kavramsal bir çözümleme. *Pegem Eğitim ve Öğretim Dergisi*, 1(4), 73-84.
- Çelik, K. (2005). Eğitimde acil durum yönetimi modeli önerisi. *Eğitim Araştırmaları*, 5(20), 87-98.
- Çinkır, Ş. (2003). Öğrenciler arası zorbalık. *Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi*, 34, 236-253.
- 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.
- Demirtaş, H., Üstüner, M ve Özer, N. (2007). Okul yönetiminde karşılaşılan sorunların öğrenci ve okul ile ilgili değişkenler açısından incelenmesi. *Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi*, 51, 421-455.
- Dönmez, B. (2001). Okul güvenliği sorunu ve okul yöneticisinin rolü. *Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi*, 25, 63-75.
- Dönmez, B. ve Özer, N. (2009). *Yöneticiler, öğretmenler, öğrenciler ve veliler için okul güvenliği ve güvenli okul*. Ankara: Nobel.
- Dönmez, B ve Özer, N. (2010). Güvenlik kamera sistemlerinin yönetici ve öğretmen görüşlerine göre değerlendirilmesi. *Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi*, 16(2), 215-230.
- Durbin, D. R., Kallan M. J. ve Winston, F. K. (2001). Trends in booster seat use among young children in crashes, *Pediatrics*, 108(6), 109.

- Dwyer, K.P., Osher, D ve Warger, C. (1988). Early warning, timely response: A guide to safe schools. Washington, DC: U.S. Department of Education.
- Erkan, S. (1999). Okul servis sürücüleri ve rehberlik hizmetleri. *Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi*, 17, 73-78.
- Erol, F. (2009). *Okulda güvenlik sorununa yol açan etkenlerin belirlenmesi*. Ankara: Millî Eğitim Bakanlığı Eğitimi Araştırma ve Geliştirme Dairesi Başkanlığı.
- Frisman, P., 2010. State laws requiring seat belts in school buses. *Connecticut General Assembly Office of Legislative Research Report 2010-R-0055*. <http://www.cga.ct.gov/2010/rpt/2010-R-0055.htm> (Erişim tarihi 10.09.2019)
- 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 of Education*, 12, 43-62.
- Gliner, J.A., Morgan, G.A. ve Leech, N.L. (2015). *Uygulamada araştırma yöntemleri: Desen ve analizi bütünleştiren yaklaşım* (Çev. Ed. Selahattin Turan). Ankara: Nobel yayın dağıtım.
- Gedik, İ. (2013). *Okul servis araçlarının değerlendirilmesi Uşak ili örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans tezi, Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uşak.
- George, M. P ve George, N. L. (1987). Transporting behaviorally disordered adolescents: A descriptive analysis. *Behavior Disorders*, 3, 185-192.
- Hirsch, E., Palmer, T. L., Sugai, G. ve Schnacker, L. (2010). Using school bus discipline referral data in decision making: Two case studies. *Preventing School Failure: Alternative Education for Children and Youth*, 48(4), 4-9.
- History of school bus safety-Why are school buses built as they are. (2000). National Association of State Directors of Pupil Transportation Services. Retrieved from <http://www.nasdpts.org/Documents/Paper-SchoolBusHistory.pdf>
- Işık, H. (2004). Okul güvenliği: Kavramsal bir çözümleme. *Milli Eğitim Dergisi*, 164, 1-10.
- İnan, G. (2006). *Ankara şehir içi trafiği ve okul servis araçlarının güvenlik donanımları*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Karakütük, E., Özbal, E. ve Sağlam, A. (2017). Okul yönetiminde okul güvenliğini sağlamak için yapılan uygulamalar konusunda öğretmen ve okul müdürlerinin görüşleri. *Mersin Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 13(3), 1214-1232.
- Karal, D. (2011). *Okul ve okul çevresi güvenliği uluslararası stratejik araştırmalar merkezi raporu*. Usak Rapor No: 11-06.

- Keer, D. L. (1987). School bus safety: Focus on the danger zone. *Journal of School Health*, 57(6), 239.
- Kılıç, B. (2018). Okul servis araçlarının kaza bilançosu. *TMMOB Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi*. <https://www.mmo.org.tr/istanbul/basin-aciklamasi/okul-servis-araclarinin-kaza-bilancosu-agir-denetimler-artmali> Erişim tarihi:01.05.2019
- Kız Öğrencileri Taciz Eden Servis Şoförünün Cezası Belli Oldu. (2018, 14 Haziran). *Hurriyet*, <http://www.hurriyet.com.tr/gundem/kiz-ogrencileri-taciz-eden-servis-soforunun-cezasi-belli-oldu-40867180>
- Kopuz, G. (2019, 14 Eylül). En güvenli taşıma okul servisleri. *Taşımacılar*. <http://www.tasimacilar.com/en-guvenli-tasima-okul-servisleri-271yy.htm>
- Kuğuoğlu, S., Ergün, A. ve Aslan, F. E. (2006). Güvenli Okul taşımacılığına ilişkin pilot bir çalışma: Öğrenci, veli görüşleri. *Toplum Hekimliği Bülteni*, 25(1), 12-18.
- Lobb, B (2006). Trespassing on the tracks: A review of railway pedestrian safety research. *Journal of Road Safety Research*, 37, 359-365.
- McCray, L. ve Brewer, J. (2005). Child safety research in school buses. *National Highway Traffic Safety Administration and Volpe National Transportation Systems Center*, Paper number 05– 325; Washington, DC, <https://trid.trb.org/view/825895>.
- Mehta, G ve Lou, Y. (2013). Modeling school bus seat belt usage: Nested and mixed logit approaches. *Accident Analysis and Prevention*, 51, 56-67.
- Memduhoğlu, H. B. ve Taşdan, M. (2007). Okul ve öğrenci güvenliği: Kavramsal bir çözümleme. *Çukurova Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 3(34), 69-83.
- Neatrou, P. (1994). Riding by the rules: A practical approach to bus discipline. *Schools in the Middle*, 4(1), 25-27.
- On Yedi Kişilik Servis Minibüsünden Kırk İki Kişi Çıktı. (2017, 4 Ocak). *haber7com*, <http://www.haber7.com/guncel/haber/2241101-17-kisilik-servis-minibusunden-42-ogrenci-cikti>
- Ortaokul Öğrencilerini Taciz Ettiği İddia Edilen Servis Şoförü Tutuklandı. (2019, 12 Ocak). *HABERTURK*. (<https://www.haberturk.com/edirne-haberleri/66030901-3-ortaokul-ogrencisini-taciz-ettigi-iddia-edilen-servis-soforu-tutuklandi>)
- Okul Servisinde Dayak. (2014, 20 Eylül). *Milliyet*, <http://www.milliyet.com.tr/okul-servisinde-dayak--gundem-1942978/>

- Okul Servis Araçları Yönetmeliği, (2017, 25 Ekim). <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2017/10/20171025-2.htm>
- Okul Bahçesinde Servis Aracı Öğrenciyi Ezdi. (2019, 7 Kasım). NTV, <https://www.ntv.com.tr/video/turkiye/istanbul-avcilarda-okul-bahcesinde-servis-araci-ogrenciyi-ezdi-kaza-ani-kamerad,IeVAAc0FPESWcayAj51WA>
- Ögel, K., Tarı, I. ve Eke, C. Y. (2006). *Okullarda suç ve şiddeti önleme*. İstanbul: Yeniden Yayınları.
- Öğrenci Servisindeki Ölü Sayısı 2'ye Çıktı (2019, 18 Aralık). Memurlar.net (<https://www.memurlar.net/haber/874055/samsun-da-ogrenci-servisi-devrildi-2-olu-10-yarali.html#.XfqD0rEg9lo.whatsapp>)
- Özer, N ve Dönmez, B. (2013). Güvenlik kameraları ve okul güvenliği: Bir ölçek geliştirme çalışması. *International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic Volume*, 8(3) 437-448.
- Özdemir, P (2013). *Okul servis araçlarının ergonomik değerlendirmesi*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi. Ortadoğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Özgecan Cinayetinde Kan Donduran İtiraf. (2015, 15 Şubat). Akşam, <http://www.aksam.com.tr/guncel/ozgecan-cinayetinde-kan-donduran-itiraf/haber-382132>
- Öztürk, O. (2018). *Türkiye’de okul servis güvenliği gerçeği*. City Security Group. <http://csgsecurity.com.tr/turkiyede-okul-servis-guvenligi-gercegi/>
- Patton, M. Q. (2014). *Nitel araştırma ve değerlendirme yöntemleri*. (3. Baskı). (Çev. Ed. M. Bütün ve S. B. Demir). Ankara: Pegem.
- Pişkin, M., Ögülmüş, S ve Boysan, M (2011). *Güvenli okul ortamı oluşturma: öğretmen ve yönetici kitabı*. (Liselerde Şiddetin Saptanması ve Okul Temelli Şiddeti Önleme Programının Geliştirilmesi TÜBİTAK 180K305 projesi kitapçığı)
- Raskaukas, J. (2005). Bullying on the school bus: A video analysis. *Journal of School Violence*, 4(3), 93-107.
- Saldaña, J. (2019). *Nitel araştırmacılar için kodlama el kitabı*. (3. Baskı). (Çev. Ed. A. T. Akcan ve S. N. Şad). Ankara: Pegem.
- Seat Belts to Be Required in Primary School Buses. (2010, 20 Şubat). China Daily. <http://english.peopledaily.com.cn/90001/90776/90882/6896408.html>
- Seksen Bir İlde Eş Zamanlı Okul Çevreleri ve Okul Servis Araçları Denetlendi. (2019, 9 Şubat). İçişleri Bakanlığı. (<https://www.icisleri.gov.tr/81-ilde-es-zamanli-okul-cevreleri-ve-okul-servis-aracлари-denetlendi>)

- School Bus Seatbelt Move Agreed. (2008, 12 Aralık). BBC News, http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/scotland/north_east/7779096.stm
- Sims, B. K. (2014). Driving and thriving: School bus drivers and the behavior management strategies they use (Doctoral dissertation). The Faculty of the Department of Educational Leadership and Policy Analysis East Tennessee State University, Johnson City.
- Tanrıöğen, A. (Edt.) (2011). *Bilimsel araştırma yöntemleri* (2. Baskı). Ankara: Anı Yayıncılık.
- Tavşancıl, E. (2019). *Tutumların ölçülmesi ve SPSS ile veri analizi* (6. Baskı). Ankara: Nobel Yayınları.
- Tekin, U ve Kılıç, M. (2010). *Uluslararası Risk Altındaki ve Korunması Gereken Çocuklar Sempozyumu*, 2, 111-129.
- Töremen, F., Çankaya, İ ve Avanoğlu, Y. (2008). Okul anneliği: Okul güvenliğine yönelik bir model önerisi. *D. Ü. Ziya Gökalp Eğitim Fakültesi Dergisi*, 10, 56-69.
- Turhan, M ve Turan, M. (2012). Ortaöğretim kurumlarında güvenlik. *Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi*, 18(1), 121-142.
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Araştırması Komisyonu. (2007). *Türkiye’de ortaöğretime devam eden öğrencilerde ve ceza ve infaz kurumlarında bulunan tutuklu ve hükümlü çocuklarda şiddet ve bunu etkileyen etkenlerin saptanması*. Araştırma Raporu, (22), 56-57.
- Uz, T. (2010). *İlköğretim okul servislerinde dinlenen/dinletilen müziklerin incelenmesi*. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Marmara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Ünalnış, M ve Şahin, R. (2012). Şiddete yönelik tutum ve okul zorbalığı. *Uluslararası Cumhuriyet Eğitim Dergisi*, 1(1), 63-71.
- Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2013). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri* (8. Baskı). Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Yin, R. K. (2009). *Case study research: Design and methods* (4. Baskı). London: Sage Publications.

EKLER

EK 1. MARDİN İL MİLLİ EĞİTİM MÜDÜRLÜĞÜ İZİN YAZISI

EK 2. GÖRÜŞME SORULARI

EK 3. ÖĞRENCİ TAŞIMA HİZMETLERİNDE YAŞANAN SORUNLAR ANKETİ



EK 1. MARDİN İL MİLLİ EĞİTİM MÜDÜRLÜĞÜ İZİN YAZISI



T.C.
MARDİN VALİLİĞİ
İl Millî Eğitim Müdürlüğü

Sayı : 97064876-140-E.19252858
Konu : Anket İzni (Halil KARADAŞ)

07.10.2019

MALATYA İNÖNÜ ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜNE
(Öğrenci İşleri Daire Başkanlığı)

- İlgi: a) 18.09.2019 tarihli ve 18249 sayılı yazınız.
b) Milli Eğitim Bakanlığı Yenilik ve Eğitim Teknolojileri Genel Müdürlüğü'nün 22.08.2017 tarihli ve 35558626-10.06.01-E.12607291 sayılı yazısı, 2017/25 numaralı Genelgesi

İlgi (a) yazınıza istinaden; Üniversiteniz Eğitim Bilimleri Eğitim Yönetimi Anabilim Dalı doktora öğrencilerinden Halil KARADAŞ 'ın ilimize bağlı Artuklu ilçesinde bulunan resmi liselerdeki öğrenciler, öğretmenler, yöneticiler, öğrenci velileri, ve diğer okul personeline **"Öğrenci Taşıma Hizmetlerinde Yaşanan Güvenlik Sorunlarına İlişkin Paydaş Görüşlerinin İncelenmesi"** konulu anket çalışması ile ilgili ilgi yazınız incelenmiş olup, yapılan incelemede Milli Eğitim Bakanlığı Yenilik ve Eğitim Teknolojileri Genel Müdürlüğü'nün ilgi (b) genelgesi doğrultusunda ilimize bağlı Artuklu ilçesinde bulunan resmi liselerdeki öğrenciler, öğretmenler, yöneticiler, öğrenci velileri, ve diğer okul personeline **"Öğrenci Taşıma Hizmetlerinde Yaşanan Güvenlik Sorunlarına İlişkin Paydaş Görüşlerinin İncelenmesi"** konulu anket çalışması talebiniz ekte sunulan mühürlü anket sorularının kullanılması ve basılı dijital ortamda Müdürlüğümüzle paylaşılması kaydı ile uygun görülmüştür.

Bilgilerinizi ve gereğini arz ederim.

Yakup SARI
İl Millî Eğitim Müdürü

EKİ : Mühürlü anket soruları (2 Sayfa)

Güvenli Elektronik İmza

Ash de Avnch

Münir AKIN
Bilgisayar İşletmeni

Mardin İl Millî Eğitim Müdürlüğü
Hükümet Konağı Artuklu/MARDİN
Elektronik Ağ: www.mardin.meb.gov.tr

Ayrıntılı bilgi için: V.SÜMBÜL - M.SAĞLAM
Tel : (0482) 212 12 58
Faks: (0482) 212 12 36

EK-2 GÖRÜŞME SORULARI

..... GÖRÜŞME FORMU

Değerli Katılımcı

Öğrenci taşıma hizmetleri ile ilgili güvenlik sorunlarının yaşandığına dair medyada pek çok haber yer almaktadır. Bu bağlamda öğrencilerden, okul servis araçlarından, servis şoförlerinden, okul yolu ve güzergâhından kaynaklanan bazı sorunlar olduğu rapor edilmektedir. Bu çalışma ile yaşanan bu sorunlara ait yaşantıların daha yakından incelenmesi, sorunu yaşayan paydaşların çözüme ilişkin görüşlerinin belirlenmesi amaçlanmaktadır. Bu amaçla hazırlanan görüşme formu aşağıda yer almaktadır. Formda yer alan sorulara açık ve ayrıntılı cevaplar vermeniz, varsa konuyla ilgili kişisel yaşantılarınızı paylaşmanız oldukça önemlidir. Görüşmelerimiz gizli tutulacak, elde edilen bulgular sadece bilimsel bir araştırmada kullanılacaktır.

Cinsiyetiniz

☐ Kadın

☐ Erkek

Öğrenci taşıma hizmetleriyle ilgili ne tür güvenlik sorunları yaşanmaktadır?

1. Okul servis araçlarıyla ilgili ne tür güvenlik sorunları yaşandığını düşünüyorsunuz. Bu konuda yaşadığınız veya şahit olduğunuz olayları açıklayıp örnek verebilir misiniz?
2. Servis araçlarının takip ettiği güzergâhla ilgili ne tür güvenlik sorunları yaşandığını düşünüyorsunuz. Bu konuda yaşadığınız veya şahit olduğunuz olayları açıklayıp örnek verebilir misiniz?
3. Okul servis şoförleriyle ilgili ne tür güvenlik sorunları yaşandığını düşünüyorsunuz. Bu konuda yaşadığınız veya şahit olduğunuz olayları açıklayıp örnek verebilir misiniz?
4. Öğrencilerle ilgili ne tür güvenlik sorunları yaşandığını düşünüyorsunuz. Bu konuda yaşadığınız veya şahit olduğunuz olayları açıklayıp örnek verebilir misiniz?
5. Öğrenci taşıma hizmetleriyle ilgili başka ne tür güvenlik sorunları yaşandığını düşünüyorsunuz?

Bu bölümde servis araçlarından kaynaklanan bazı güvenlik sorunları yer almaktadır. Kullandığınız servis araçlarında bu tür sorunların ne sıklıkta yaşandığını gözlemektesiniz?	1 Hiç Yaşanıyor 2 Nadiren Yaşanıyor 3 Bazen Yaşanıyor 4. Çoğunlukla Yaşanıyor 5 Her Zaman Yaşanıyor 6 Bilgi/Gözlem Yok					
1. Araçların temizlik ve hijyen kurallarına uygun olmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
2. Araçta rehber personelin bulundurulmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
3. Araçta öğrenciler için emniyet kemerlerinin olmaması ya da bozuk olması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
4. Araç içi güvenlik kameralarının olmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
5. Araç camlarının sabit olmaması/kırık olması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
6. Araç kapı otomatığının bozuk olması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
7. Araç içinde yaralanmalara neden olabilecek unsurların (koltuk demiri vb.) olması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
8. Araçta kış mevsimi için gerekli malzemelerin (zincir, kış lastiği vb.) olmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
9. Acil durumlar için gerekli malzemelerin (yangın tüpü, ilkyardım malzemesi vb.) olmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
10. Araçta engelli öğrenciler için gerekli ekipmanların bulunmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆

C. SERVİS GÜZERGAHINDAN KAYNANLANAN SORUNLAR

Bu bölümde servis güzergahından kaynaklanan bazı güvenlik sorunları yer almaktadır. Kullandığınız servis araçlarında bu tür sorunların ne sıklıkta yaşandığını gözlemlemektesiniz?	1 Hiç Yaşanmıyor 2 Nadiren Yaşanıyor 3 Bazen Yaşanıyor 4 Çoğunlukla Yaşanıyor 5 Her Zaman Yaşanıyor 6 Bilgi/Gözlemim Yok					
11. Servis güzergâhı üzerinde mobese kameralarının olmaması	☐	☐	☐	☐	☐	☐
12. Servis güzergâhının yoğun trafiğin olduğu bölgelerden geçmesi	☐	☐	☐	☐	☐	☐
13. Servis güzergâhındaki yolların bozuk olması (çukur, bozuk satıh vb.)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
14. Öğrencilerin okulda servise bindiği alanlarda (bahçe, kapı önü vb.) yeterli güvenlik önlemlerinin alınmaması	☐	☐	☐	☐	☐	☐
15. Servis güzergâhı üzerinde hemzemin geçit (demiryolu geçidi) olması	☐	☐	☐	☐	☐	☐
16. Servis güzergâhı üzerinde trafiği düzenleyen ışık/levhaların olmaması	☐	☐	☐	☐	☐	☐
17. Servisten inen öğrencilerin kullanabileceği yaya kaldırımlarının olmaması	☐	☐	☐	☐	☐	☐
18. Servis güzergâhı üzerinde güvenli indirme/bindirme duraklarının olmaması	☐	☐	☐	☐	☐	☐
19. Servis güzergâhı üzerinde yaya alt-üst geçitlerinin olmaması	☐	☐	☐	☐	☐	☐
20. Servis güzergahının uzun ve yorucu olması	☐	☐	☐	☐	☐	☐

D. SERVİS ŞOFÖRÜNDEN KAYNAKLANAN SORUNLAR

Bu bölümde servis şoförlerinden kaynaklanan bazı güvenlik sorunları yer almaktadır. Kullandığınız servis araçlarında bu tür sorunların ne sıklıkta yaşandığını gözlemlemektesiniz?	1 Hiç Yaşanmıyor 2 Nadiren Yaşanıyor 3 Bazen Yaşanıyor 4 Çoğunlukla Yaşanıyor 5 Her Zaman Yaşanıyor 6 Bilgi/Gözlemim Yok					
21. Şoförlerin öğrencilerin yanında küfürlü ve kaba konuşması	☐	☐	☐	☐	☐	☐
22. Şoförlerin kılık-kıyafetlerine özen göstermemesi	☐	☐	☐	☐	☐	☐
23. Şoförlerin öğrencilerle gereğinden fazla samimiyet kurması	☐	☐	☐	☐	☐	☐
24. Şoförlerin, araçta uygun olmayan müzik dinletmeleri	☐	☐	☐	☐	☐	☐
25. Şoförlerin uygunsuz-güvenli olmayan yerlerde öğrencileri indirip/bindirmeleri	☐	☐	☐	☐	☐	☐
26. Şoförlerin öğrencilere yönelik tehdit ve şiddet içeren davranışlar sergilemeleri	☐	☐	☐	☐	☐	☐
27. Şoförlerin hız kurallarına uymamaları	☐	☐	☐	☐	☐	☐
28. Şoförlerin araç kullanırken cep telefonu kullanmaları	☐	☐	☐	☐	☐	☐
29. Şoförlerin araçta sigara içmesi	☐	☐	☐	☐	☐	☐
30. Şoförlerin ilkyardım ve acil durumlar konusunda bilgisiz olmaları	☐	☐	☐	☐	☐	☐

E. ÖĞRENCİLERDEN KAYNANLANAN SORUNLAR

Bu bölümde öğrencilerden kaynaklanan bazı güvenlik sorunları yer almaktadır. Kullandığınız servis araçlarında bu tür sorunların ne sıklıkta yaşandığını gözlemlemektesiniz?	1 Hiç Yaşanmıyor 2 Nadiren Yaşanıyor 3 Bazen Yaşanıyor 4 Çoğunlukla Yaşanıyor 5 Her Zaman Yaşanıyor 6 Bilgi/Gözlemim Yok					
31. Öğrencilerin servis içinde birbirleriyle kavga etmesi	☐	☐	☐	☐	☐	☐

32. Öğrencilerin, seyir halindeyken araç içinde hareket etmeleri	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
33. Öğrencilerin müzik, oturma yeri vb. nedenlerle tartışmaları	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
34. Lütfen bu madde için dördü işaretleyiniz	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
35. Öğrencilerin araç tam durmadan binmeye/inmeye çalışmaları	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
36. Öğrencilerin servis şoförü ile aşırı samimiyet kurmaları	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
37. Öğrencilerin iniş/binişler esnasında yolu kontrol etmemeleri	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
38. Öğrencilerin okul ya da ev dışındaki bir durakta inmek istemeleri	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
39. Öğrencilerin araç seyir halindeyken camlardan sarkmaları	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
40. Öğrencilerin emniyet kemeri takmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
41. Öğrencilerin araç içerisinde bir şeyler yemeleri/içmeleri	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆



Bu bölümde servis araçlarından kaynaklanan bazı güvenlik sorunları yer almaktadır. Çocuğunuzun/çocuklarınızın kullandığı servis araçlarında bu tür sorunların ne sıklıkta yaşandığını gözlemektesiniz?	1 Hiç Yaşanmıyor 2 Nadiren Yaşanıyor 3 Bazen Yaşanıyor 4. Çoğunlukla Yaşanıyor 5 Her Zaman Yaşanıyor 6 Bilgi/Gözlemim Yok					
1. Araçların temizlik ve hijyen kurallarına uygun olmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
2. Araçta rehber personelin bulundurulmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
3. Öğrenci emniyet kemerlerinin bozuk olması/olmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
4. Araç içi güvenlik kameralarının olmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
5. Araç camlarının sabit olmaması/kırık olması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
6. Araç kapı otomatığının bozuk olması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
7. Araç içinde yaralanmalara neden olabilecek unsurların (koltuk demiri vb.) olması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
8. Araçta kış mevsimi için gerekli malzemelerin (zincir, kış lastiği vb.) olmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
9. Acil durumlar için gerekli malzemelerin (yangın tüpü, ilkyardım malzemesi vb.) olmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
10. Araçta engelli öğrenciler için gerekli ekipmanların bulunmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆

C. SERVİS GÜZERGAHINDAN KAYNANLANAN SORUNLAR

Bu bölümde servis güzergahından kaynaklanan bazı güvenlik sorunları yer almaktadır. Çocuğunuzun/çocuklarınızın kullandığı servis araçlarında bu tür sorunların ne sıklıkta yaşandığını gözlemlemektesiniz?	1 Hiç Yaşanmıyor 2 Nadiren Yaşanıyor 3 Bazen Yaşanıyor 4 Çoğunlukla Yaşanıyor 5 Her Zaman Yaşanıyor 6 Bilgi/Gözlemim Yok					
11. Servis güzergâhı üzerinde mobese kameralarının olmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
12. Servis güzergâhının yoğun trafiğin olduğu bölgelerden geçmesi	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
13. Servis güzergâhındaki yolların bozuk olması (çukur, bozuk satıh vb.)	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
14. Öğrencilerin okulda servise bindiği alanlarda (bahçe, kapı önü vb.) yeterli güvenlik önlemlerinin alınmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
15. Servis güzergâhı üzerinde hemzemin geçit (demiryolu geçidi) olması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
16. Servis güzergâhı üzerinde trafiği düzenleyen ışık/levhaların olmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
17. Servisten inen öğrencilerin kullanabileceği yaya kaldırımlarının olmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
18. Servis güzergâhı üzerinde güvenli indirme/bindirme duraklarının olmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
19. Servis güzergâhı üzerinde yaya alt-üst geçitlerinin olmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
20. Servis güzergâhının uzun ve yorucu olması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆

D. SERVİS ŞOFÖRÜNDEN KAYNAKLANAN SORUNLAR

Bu bölümde servis şoförlerinden kaynaklanan bazı güvenlik sorunları yer almaktadır. Çocuğunuzun/çocuklarınızın kullandığı servis araçlarında bu tür sorunların ne sıklıkta yaşandığını gözlemlemektesiniz?	1 Hiç Yaşanmıyor 2 Nadiren Yaşanıyor 3 Bazen Yaşanıyor 4 Çoğunlukla Yaşanıyor 5 Her Zaman Yaşanıyor 6 Bilgi/Gözlemim Yok					
21. Şoförlerin öğrencilerin yanında küfürlü ve kaba konuşması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
22. Şoförlerin kılık-kıyafetlerine özen göstermemesi	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
23. Şoförlerin öğrencilerle gereğinden fazla samimiyet kurması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
24. Şoförlerin, araçta uygun olmayan müzik dinletmeleri	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
25. Şoförlerin uygunsuz-güvenli olmayan yerlerde öğrencileri indirip/bindirmeleri	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
26. Şoförlerin öğrencilere yönelik tehdit ve şiddet içeren davranışlar sergilemeleri	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
27. Şoförlerin hız kurallarına uymamaları	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
28. Şoförlerin araç kullanırken cep telefonu kullanmaları	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
29. Şoförlerin araçta sigara içmesi	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
30. Şoförlerin ilkyardım ve acil durumlar konusunda bilgisiz olmaları	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆

E. ÖĞRENCİLERDEN KAYNANLANAN SORUNLAR

Bu bölümde öğrencilerden kaynaklanan güvenlik sorunları yer almaktadır. Çocuğunuzun/çocuklarınızın kullandığı servis araçlarında bu tür sorunların ne sıklıkta yaşandığını gözlemlemektesiniz?	1 Hiç Yaşanmıyor 2 Nadiren Yaşanıyor 3 Bazen Yaşanıyor 4 Çoğunlukla Yaşanıyor 5 Her Zaman Yaşanıyor 6 Bilgi/Gözlemim Yok					
31. Öğrencilerin servis içinde birbirleriyle kavga etmesi	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
32. Öğrencilerin, seyir halindeyken araç içinde hareket etmeleri	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
33. Öğrencilerin müzik, oturma yeri vb. nedenlerle tartışmaları	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆

34. Lütfen bu madde için dördü işaretleyiniz	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
35. Öğrencilerin araç tam durmadan binmeye/inmeye çalışmaları	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
36. Öğrencilerin servis şoförü ile aşırı samimiyet kurmaları	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
37. Öğrencilerin iniş/binişler esnasında yolu kontrol etmemeleri	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
38. Öğrencilerin okul ya da ev dışındaki bir durakta inmek istemeleri	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
39. Öğrencilerin araç seyir halindeyken camlardan sarkmaları	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
40. Öğrencilerin emniyet kemeri takmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
41. Öğrencilerin araç içerisinde bir şeyler yemeleri/içmeleri	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆



C. SERVİS GÜZERGAHINDAN KAYNANLANAN SORUNLAR

Bu bölümde servis güzergahından kaynaklanan bazı güvenlik sorunları yer almaktadır. Okulunuzdaki öğrencilerin kullandığı servis araçlarında bu tür sorunların ne sıklıkta yaşandığını gözlemlemektesiniz?	1 Hiç Yaşanmıyor 2 Nadiren Yaşanıyor 3 Bazen Yaşanıyor 4 Çoğunlukla Yaşanıyor 5 Her Zaman Yaşanıyor 6 Bilgi/Gözlemim Yok					
11. Servis güzergâhı üzerinde mobese kameralarının olmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
12. Servis güzergâhının yoğun trafiğin olduğu bölgelerden geçmesi	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
13. Servis güzergâhındaki yolların bozuk olması (çukur, bozuk satıh vb.)	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
14. Öğrencilerin okulda servise bindiği alanlarda (bahçe, kapı önü vb.) yeterli güvenlik önlemlerinin alınmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
15. Servis güzergâhı üzerinde hemzemin geçit (demiryolu geçidi) olması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
16. Servis güzergâhı üzerinde trafiği düzenleyen ışık/levhaların olmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
17. Servisten inen öğrencilerin kullanabileceği yaya kaldırımlarının olmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
18. Servis güzergâhı üzerinde güvenli indirme/bindirme duraklarının olmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
19. Servis güzergâhı üzerinde yaya alt-üst geçitlerinin olmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
20. Servis güzergahının uzun ve yorucu olması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆

D. SERVİS ŞOFÖRÜNDEN KAYNAKLANAN SORUNLAR

Bu bölümde servis şoförlerinden kaynaklanan bazı güvenlik sorunları yer almaktadır. Okulunuzdaki öğrencilerin kullandığı servis araçlarında bu tür sorunların ne sıklıkta yaşandığını gözlemlemektesiniz?	1 Hiç Yaşanmıyor 2 Nadiren Yaşanıyor 3 Bazen Yaşanıyor 4 Çoğunlukla Yaşanıyor 5 Her Zaman Yaşanıyor 6 Bilgi/Gözlemim Yok					
21. Şoförlerin öğrencilerin yanında küfürlü ve kaba konuşması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
22. Şoförlerin kılık-kıyafetlerine özen göstermemesi	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
23. Şoförlerin öğrencilerle gereğinden fazla samimiyet kurması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
24. Şoförlerin, araçta uygun olmayan müzik dinletmeleri	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
25. Şoförlerin uygunsuz-güvenli olmayan yerlerde öğrencileri indirip/bindirmeleri	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
26. Şoförlerin öğrencilere yönelik tehdit ve şiddet içeren davranışlar sergilemeleri	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
27. Şoförlerin hız kurallarına uymamaları	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
28. Şoförlerin araç kullanırken cep telefonu kullanmaları	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
29. Şoförlerin araçta sigara içmesi	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
30. Şoförlerin ilkyardım ve acil durumlar konusunda bilgisiz olmaları	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆

E. ÖĞRENCİLERDEN KAYNANLANAN SORUNLAR

Bu bölümde öğrencilerden kaynaklanan güvenlik sorunları yer almaktadır. Okulunuzdaki öğrencilerin kullandığı servis araçlarında bu tür sorunların ne sıklıkta yaşandığını gözlemlemektesiniz?	1 Hiç Yaşanmıyor 2 Nadiren Yaşanıyor 3 Bazen Yaşanıyor 4 Çoğunlukla Yaşanıyor 5 Her Zaman Yaşanıyor 6 Bilgi/Gözlemim Yok					
31. Öğrencilerin servis içinde birbirleriyle kavga etmesi	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
32. Öğrencilerin, seyir halindeyken araç içinde hareket etmeleri	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆

33. Öğrencilerin müzik, oturma yeri vb. nedenlerle tartışmaları	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
34. Lütfen bu madde için dördü işaretleyiniz	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
35. Öğrencilerin araç tam durmadan binmeye/inmeye çalışmaları	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
36. Öğrencilerin servis şoförü ile aşırı samimiyet kurmaları	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
37. Öğrencilerin iniş/binişler esnasında yolu kontrol etmemeleri	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
38. Öğrencilerin okul ya da ev dışındaki bir durakta inmek istemeleri	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
39. Öğrencilerin araç seyir halindeyken camlardan sarkmaları	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
40. Öğrencilerin emniyet kemeri takmaması	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆
41. Öğrencilerin araç içerisinde bir şeyler yemeleri/içmeleri	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅	☐ ₆

