



**T.C.
ONDOKUZ MAYIS ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
EĞİTİM BİLİMLERİ BÖLÜMÜ
EĞİTİM PROGRAMLARI VE ÖĞRETİMİ BİLİM DALI**

**ORTAOKULLARDAKİ TAŞIMALI EĞİTİM ÖĞRENCİLERİNİN
YOLCULUK SÜRELERİNİN LGS BAŞARISINA ETKİLERİ**

Dönem Projesi

AHMET KAFKAS

Danışman
Prof. Dr. Bayram ÖZER

SAMSUN
2023

BEYAN

Prof. Dr. Bayram ÖZER danışmanlığında “Ortaokullardaki Taşınmalı Eğitim Öğrencilerinin Yolculuk Sürelerinin LGS Başarısına Etkileri” konulu nicel çalışmamın bütün aşamalarında bilimsel etiğe ve akademik kurallara riayet ettiğimi, çalışmada doğrudan veya dolaylı olarak kullandığım her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve yararlandığım eserlerin Kaynaklar’da gösterilenlerden oluştuğunu, her unsurun enstitü yazım kılavuzuna uygun yazıldığını ve TÜBİTAK Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu Yönetmeliği’nin 3. bölüm 9. maddesinde belirtilen durumlara aykırı davranılmadığını taahhüt ve beyan ederim.

İmza

01/01 / 2023

Ahmet KAFKAS

TEŞEKKÜR

Tezsiz yüksek lisans eğitim aldđımız bu dđnemde öncelikle zamanlarından aldđım eőim ve evlatlarıma, kendisine her zaman rahatlıkla ulaőıp yardım aldđımız danıőmanımız Sayın Prof. Dr. Bayram ÖZER Hocamıza teşekkür ederim.

Saygılarımla
Ahmet KAFKAS

ÖZET

Çalışmanın amacı, Ortaokullardaki Taşımali Eğitim öğrencilerinin ev – okul arasındaki yolculuk sürelerinin LGS başarısına etkilerini belirlemektir. Bu araştırma Niceliksel Araştırma Modellerinden Nedensel-Karşılaştırma Yöntemi ile sonuca ulaşılmaya çalışılan bir çalışmadır. Araştırmanın evrenini 2020-2021 ve 2021-2022 Eğitim-Öğretim yılında Samsun ilinin iki ilçesinde hizmet veren MEB'e bağlı üç tane devlet İmam Hatip Ortaokulu oluşturmaktadır. Araştırmanın örneklemini ise bahsi geçen okulların 8. sınıflarında eğitim görerek 2021 ve 2022'de yapılan LGS'ye giren öğrenciler oluşturmaktadır. Araştırmadaki verilere, resmi izinler alınarak ilgili kurumlardan alınan dokümanlarla ulaşılmıştır. İlgili dokümanlarda öğrencilerin taşıma yapıldığı okulun adı, evinin okula km cinsinden mesafesi, okula gidiş ve dönüşteki dakika cinsinden yolculuk süresi, LGS'de alınan toplam sınav puanı ve sınavdan alınan yüzdelik dilimlerine ait bilgiler bulunmaktadır.

Verilerin analizinde, niceliksel araştırma modellerinden nedensel karşılaştırma yöntemi kullanılmıştır. Ayrıca SPSS programı kullanılarak basit/tekli regresyon ile veri analizi gerçekleştirilmiştir. Araştırma sonuçlarından elde edilen verilere göre öğrencilerin okula geliş ve dönüşlerinde yolculuk sürelerinin durumuna göre oluşan çeşitli sebeplerden dolayı LGS'de soru bulunan branşlardaki derslerden başarısının düştüğü sonucuna ulaşılmıştır. Okula geliş ve okuldan dönüşteki zaman kaybı, erken kalkıp eve geç saatlerde dönüş sebebiyle oluşan fiziksel yorgunluğun öğrencinin ders başarısına olumsuz etki gösterdiği sonucuna ulaşılmıştır. Öğrencilerin taşınmasının en yakın okula yapılmasının gerektiği, taşıma servislerinin hem kolluk kuvvetleri hem de MEB tarafından düzenli/düzensiz ve sık aralıklarla denetlenerek yolda kaybedilen zamanın en aza indirilmesinin bu olumsuzluğu azaltabileceği, öğrencilere hem akademik hem de rehberlik alanlarında daha fazla destek verilmesi yoluyla kazanım eksiklerinin giderilmesi gerektiği gibi çözüm önerilerinin uygun olacağı ifade edilebilir.

Anahtar Kelimeler: Taşımali Eğitim, Yolculuk Süresi, Akademik Başarı, LGS.

ABSTRACT

The aim of the study is to determine the effects of the journey time between home and school of Transport Education students in secondary schools on the success of LGS. This research is a study in which the result is tried to be reached with the Causal-Comparison Method, one of the Quantitative Research Models. The universe of the research consists of three state Imam Hatip Secondary Schools affiliated to the Ministry of National Education serving in two districts of Samsun in the 2020-2021 and 2021-2022 academic years. The sample of the study consists of the students who entered the LGS in 2021 and 2022 by studying in the 8th grade of the mentioned schools. The data in the research were obtained with the documents obtained from the relevant institutions by obtaining official permissions. In the relevant documents, there is information about the name of the school where the students are transported, the distance from their home to the school in km, the journey time in minutes to and from the school, the total exam score obtained in LGS and the percentiles obtained from the exam.

In the analysis of the data, the causal comparison method, one of the quantitative research models, was used. In addition, data analysis was performed with simple/single regression using the SPSS program. According to the data obtained from the results of the research, it has been concluded that the success of the students in the branches with questions in LGS has decreased due to various reasons depending on the condition of the travel times on the arrival and return of the students. It was concluded that the physical fatigue caused by the loss of time on arrival and returning from school, getting up early and returning home late had a negative effect on the student's academic success. It is necessary to carry the students to the nearest school, to minimize the time lost on the road by regular/irregular and frequent inspection of the transportation services by both the law enforcement and the Ministry of National Education, and to eliminate the learning deficiencies by providing more support to students in both academic and guidance fields It can be stated that solution proposals such as

Keywords: Bussed Education, Travel Time, Academic Success, LGS.

İÇİNDEKİLER

BEYAN	İ
TEŞEKKÜR	İİ
ÖZET	İİİ
ABSTRACT	İV
1. GİRİŞ	5
1.1. Problem Durumu	9
1.2. Araştırmanın Önemi	10
1.3. Araştırmanın Amacı	10
1.4. Varsayımlar	10
1.5. Sınırlılıklar.....	10
1.6. Kısaltmalar	11
2. KURAMSAL ÇERÇEVE	12
2. 1. Taşımali Eğitim Uygulaması.....	12
2. 2. Ülkemizde Taşımali Eğitim Uygulaması	13
2. 3. Diğer Ülkelerde Taşımali Eğitim Uygulaması	13
2. 4. Taşımali Eğitim Uygulamasının Gerekçeleri	15
2. 5. Akademik Başarı	15
2. 6. Ortaöğretim Kurumlarına İlişkin Merkezi Sınav (LGS)	16
2. 6. 1. Sınavın Kapsamı.....	16
2. 6. 2. Sınavın Değerlendirilmesi	17
3. YÖNTEM	17
3.1. Araştırmanın Modeli	17
3.2. Evren ve Örneklem.....	18
3.3. Veri Toplama Araçları/Veri Toplanma Süreci	18
3.4. Verilerin Analizi	18
3.5. Tanımlayıcı istatistikler ve Normallik İncelemesi.....	19
4. BULGULAR VE YORUM	20
5. TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER	25
5.1. Tartışma ve Sonuç	25
5.2. Öneriler.....	26
KAYNAKÇA	28

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1: Tanımlayıcı İstatistikler ve Normallik İncelemesi

Tablo 2: 2021 yılı LGS'ye katılan A okulunun taşımali öğrencilerinin okula varış süreleri.

Tablo 3: 2021 yılı LGS'ye katılan B okulunun taşımali öğrencilerinin okula varış süreleri.

Tablo 4: 2021 yılı LGS'ye katılan C okulunun taşımali öğrencilerinin okula varış süreleri.

Tablo 5: 2022 yılı LGS'ye katılan A okulunun taşımali öğrencilerinin okula varış süreleri

Tablo 6: 2022 yılı LGS'ye katılan B okulunun taşımali öğrencilerinin okula varış süreleri.

Tablo 7: 2022 yılı LGS'ye katılan C okulunun taşımali öğrencilerinin okula varış süreleri.

Tablo 8: 2021 ve 2022 Yılı Verilerine Göre Mesafe ve Okula Varış Süresinin İl Genel Yüzdelik Dilimine Etkisinin İncelendiği SPSS Analiz Raporu.

Tablo 9: 2021 ve 2022 Yılı Verilerine Göre Mesafe ve Okula Varış Süresinin LGS sınav puanına etkisinin incelendiği SPSS analiz raporu.

1. GİRİŞ

Eğitim, insanın anne karnında başlayıp son nefesine kadar ihtiyaç duyduğu gerekli bilgi, beceri ve davranışları edinmek amacıyla ortaya koyduğu düzenli ve düzensiz faaliyetlerin tamamı olarak tanımlanabilir. Eğitim hem formal hem de informal şekillerde devam eden bir süreçtir. Okullar formal eğitimin temel faktörüdür. Ahlaki temeller üzerine bilim ve sanatsal faaliyetlerle bina edilmiş bir eğitim tüm insanlık için istendik bir davranış modelidir. Bu model insanın kendini geliştirebilmesi ve yaşantısını daha iyi hale getirebilmesi için kesin bir ihtiyaç olarak düşünülebilir. Geçmiş dönemlerden bugüne kadar “eğitim” bir kavram olarak çok farklı şekillerde tanımlanmıştır. Bu tanımlamaların pek çoğunda kültürel ve ahlaki değerlerin yeni nesillere aktarılmasına vurgulanmaktadır. W.O. Lester Smith (1967): “Her neslin kendisinden sonra gelecek olanlara, o güne kadar ulaşılmış gelişme merhalesini korumak ve mümkünse yükseltmek niteliğini kazandırmak amacıyla verdiği kültürdür” şeklinde bu vurguyu ifade etmiştir.

Eğitimin amacı, bir toplumun gelecekteki nesillerinin, kendilerinden daha müreffeh ve daha mutlu bir şekilde hayatlarını idame ettirebilmeleri için nasıl ve ne gibi şartlar altında hareket edeceklerini onlara öğretmektir (Koçer, 1980). Eğitim, toplumsal ve bireysel yarınların hazırlanmasında tüm sistemlerin merkezine yönelik bir girişimdir. Geleceğe meydan okumanın en etkili araçlarından biridir (Açıkalın, 1998). Eğitimin genel amacı, nitelikli insan üretmektir (Uluğ, 1998).

Millî Eğitim Bakanlığının 2003 yılında yayımladığı “Eğitim ve Öğretim Çalışmalarının Plânlı Yürütülmesine İlişkin Yönerge” ile örgün ve yaygın eğitim kurumlarında eğitim ve öğretim çalışmalarının plânlı bir biçimde yürütülmesine ilişkin usul ve esasları düzenlemek amaç edinilmiştir. Bu Yönerge, Millî Eğitim Bakanlığına bağlı olarak faaliyet gösteren örgün ve yaygın eğitim kurumlarındaki eğitim-öğretim çalışmalarında uygulanacak olan programların türleri, tanımı, niteliği, içeriği, önemiyle birlikte programların ve planların hazırlanması, uygulanması ve değerlendirilmesine ilişkin usul ve esasları içermektedir. Bunlarla birlikte fırsat eşitliği ilkesinin gerçekleştirilmesi de vurgulanmaktadır.

20. yüzyılda olduğu gibi 21. yüzyılda da devletin her vatandaşının verilen eğitimden eşit olarak faydalanmasını imkanı hale getirmek, bu imkanları sağlamak devletlerin en önemli sorumluluklarından biridir. Devletler de ülkesindeki her vatandaşın özellikle de çocuk ve gençlerin eğitimleri için okullaşma yoluna gitmiştir. Okullar aracılığıyla bu eğitimlerden her vatandaşın faydalanabilmesi amaçlanmıştır. Süreç içerisinde bireyin

doğuştan kazandığı bir hak olan eğitimden her bireyin eşit bir şekilde faydalanabilmesi amacıyla bahsi geçen uygulamalardan biri olan taşınmalı eğitim, fırsat eşitliği ilkesini sağlamaya yönelik olarak geliştirilmiştir.

Taşınmalı eğitim, ülkemizde zorunlu eğitim süresinin arttırılmasıyla birlikte yaygınlaşan, anayasadaki eğitim hakkının uygulanması maksadıyla ortaya çıkan, nüfusu az ve dağınık yerleşim birimlerinde bulunan veya eğitim açısından elverişsiz okullardaki öğrencilerin, merkez olarak seçilen eğitim kurumlarına gününbirlik olarak taşınarak, eğitim faaliyetlerine devam etmelerini sağlayan uygulamanın genel adı olarak ortaya çıkmaktadır (Ağırkaya, 2010).

Milli Eğitim Bakanlığı, taşınmalı eğitimi “nüfusu az ve dağınık yerleşim birimlerinde bulunan ve birleştirilmiş sınıf uygulaması yapan mecburi öğrenim çağındaki öğrencilerin merkezi yerlerdeki ilköğretim kurumlarına gününbirlik taşınması ve eğitim öğretim verilmesi sistemi” şeklinde tanımlamıştır (MEB 1994). Milli Eğitim Bakanlığı tarafından yayımlanan Taşınmalı İlköğretim Yönetmeliği’ne göre de taşınmalı öğretim: “İlköğretim okulu bulunmayan, çeşitli nedenlerle eğitim-öğretime kapalı, birleştirilmiş sınıf uygulamasıyapan ilköğretim okullarındaki öğrencilerin, taşıma merkezi ilköğretim okullarına gününbirlik taşınarak kaliteli bir eğitim-öğretim görmelerini sağlamaktır.” şeklinde tanımlanmıştır (MEB, 2000). Taşınmalı Eğitimde amaç nüfusu az veya dağınık yerleşim birimlerinde bulunan öğrenim çağındaki öğrenciler ile birleştirilmiş sınıf uygulaması yapan okullarda bulunan öğrencilere daha nitelikli eğitim öğretim imkânı sağlamaktır. (Memduhoğlu vd. 2011). Taşınmalı eğitim fırsat eşitliği ilkesinden yararlanarak ülke genelinde eğitimin her noktaya ulaştırılmasını hedeflemektedir. Bunu da devlet olma bilinci ve sorumluluğuyla gerçekleştirmektedir.

Yapılan incelemelerde taşınmalı eğitim modelinin dünya genelinde pek çok ülkede uygulandığı görülmektedir. Yapılan bu uygulamalarda ortak pek çok nokta olmasıyla birlikte devletlerin yönetim anlayışı, coğrafi özellikler, ekonomik durum vb. sebeplerden dolayı bazı farklılıklar görülebilmektedir. Ancak genel çıkış noktası olan eğitimin ülke içindeki her noktaya, ülkenin her vatandaşına ulaştırmak tüm ülkeler için ortak bir durumdur. Taşınmalı eğitim uygulaması hangi ülkede ve hangi şartlarda uygulandığına bakılmaksızın öğrencinin başarısını doğrudan etkilemektedir. Bundan dolayı işleyişteki her sorun çözülmeli, sorunlar paydaşlarla birlikte değerlendirilerek giderilmeli ve başarıyı etkileyen hususlar ortadan kaldırılmalıdır.

Her uygulamada olduğu gibi taşınmalı ilköğretim uygulaması esnasında da birtakım

olumlu ve olumsuz etkiler görülmektedir. Yöneticilerin, öğretmenlerin ve velilerin büyük bir çoğunluğu, kış aylarında yolların bozularak taşımaya güçleştirilmesi, araç şoförlerinin konuyla ilgili yeterli eğitime sahip olmaması, öğrencisi taşınan köylerde milli bayramların eski heyecanı ile kutlanamaması, okulda taşınmalı eğitimle gelen öğrencilerin yemek yiyebileceği uygun bir yerin olmaması, taşıma araçlarının taşımaya uygun olmaması, taşıma araçlarına öğrenciler ve gerekli personel dışındaki kişilerin alınması, taşıma araçlarında öğrencilerin ayakta gidip gelmesi, taşıma merkezi olan okulun fiziksel yetersizliği, yolların taşınmalı eğitim için uygun olmaması gibi konuları olumsuz yönler olarak gördüklerini belirtmişlerdir (Recepoglu, 2009).

Taşınmalı öğrencilerin uzun süreli yolculukları, çeşitli nedenlerden dolayı akademik başarılarını olumsuz etkileyebilir. Bu nedenle, taşınmalı öğrencilerin yaşadığı seyahat stresi, yorgunluk ve dikkat eksikliği, öğrencilerin sınıf içindeki performanslarına ve genel olarak akademik başarılarına yansıtılabilir.

Türkiye’de sekiz yıllık kesintisiz ve zorunlu ilköğretim uygulamasına geçilmesiyle birlikte, küçük yerleşim birimlerinde yaşayan öğrencilerin bu uygulamadan nasıl yararlanacağı konusu gündeme gelmiştir. Ancak, küçük yerleşim birimlerine eğitim ve öğretim hizmetlerinin götürülmesi, ekonomik açıdan pahalı olmakta, maliyeti azaltma çabaları da eğitim hizmetinin niteliğini düşürmektedir (Arı, (2003).

Şan (2012)’ın araştırmasında belirtildiğine göre bu uygulamanın başlangıcı 1997-1998 eğitim-öğretim yılıdır. 1997 yılından bu yana devam eden bu uygulamada hem olumlu hem de olumsuz taraflar görülebilmektedir. Konuyla ilgili araştırmaların incelenmesi neticesinde bu yönleri kısmen de olsa görebilmekteyiz. Taşınmalı eğitim uygulamasının uygulandığı her bölge için yapılacak ayrı ayrı araştırmalarla olumsuz olan yönler belirlenip uygun çözümlerin üretilebilmesi mümkündür. Bu şekilde ülke genelinde uygulanan taşıma yoluyla eğitimin eksiklikleri giderilebilir, daha kaliteli bir eğitim uygulanabilir ve tüm yönleriyle başarı yakalanabilir. Yapılabilecek anket çalışmaları, kamuoyu yoklamaları, röportajlar vb. diğer çalışmalarla en doğru ve kesin cevaplara ulaşılabilir.

Taşınmalı öğrencilerin yolculukları esnasında yaşadığı sorunlar öğrencinin akademik, sosyal, kültürel başarısını da olumsuz etkilemektedir. Öğrencinin evi ile eğitim aldığı okul arası mesafenin kat edildiği süre coğrafi şartlara göre değişiklik gösterebilmektedir. Örneğin düz bir yerleşim yerinde ev ile okul arasındaki yolculuk süresi çoğu zaman mesafeden daha az olarak karşımıza çıkabilmektedir. Dağlık ve

engebeli bir arazide ise bu yolculuk süresi öğrencinin yolculuk süresinin uzamasına, mesafenin iki katı süreye tekabül etmesine sebep olabilmektedir. Ayrıca Taşımalı Eğitime tâbi olan bir öğrenci örneğin 8.30'da ders başlayacaksa en geç bir saat öncesinden evinden alınmakta, diğer öğrencileri servise alırken de servise ilk binen öğrenciler zaman kaybetmektedir. Bu da öğrencinin yolculuk süresinin uzamasına ve dolayısıyla oluşacak uykusuzluğa ve fiziksel yorgunluğa sebep olacaktır.

Uzun yolculuklar öğrencilerin yorgun düşmesine, uykusuz kalmalarına ve derslerinde başarısız olmalarına neden olabilmektedir. Bununla birlikte taşımalı öğrencilerin sıkıntıları arasında trafik yoğunluğu ve kazaların yer aldığı da bilinmektedir. Öğrencilerin servislerle okula gidiş geliş saatlerinde trafik yoğunluğu nedeniyle geç kalmaları ve okulda devamsızlık yapmaları gibi sorunlar yaşanabilmektedir. Servislerde sıkışık ve kalabalık seyahat etmek, araç içindeki sıcaklık, havalandırma sisteminin yetersiz olması gibi faktörler de öğrencilerin yaşadığı sorunlardandır. Yolculuk süresinin uzun olması öğrencilerin bu sorunları daha çok yaşamalarına sebep olmaktadır.

Öğrencilerin ortaöğretim kurumlarına geçişleri Milli Eğitim Bakanlığınca Liselere Geçiş Sistemi (LGS) ile gerçekleştirilmektedir. Nitelikli okul olarak belirlenen ve genel ortalamanın %10'u kadar kontenjan bırakılan bu okullara öğrencilerin büyük bir bölümü girmek ve eğitim hayatlarını burada devam ettirmek istemektedir. Ülkemizde yaşayan tüm öğrencilerin katılabildiği ve ücretsiz olarak gerçekleştirilen bu sınava hazırlık aşamasında tüm öğrencilerin şartları aynı olmamakta, özellikle Taşımalı Eğitimdeki öğrenciler hem okullarda yapılan Destekleme ve Yetiştirme Kurslarına (DYK) katılamamakta hem de okul geliş ve dönüşlerinde zaman kaybıyla birlikte diğer öğrencilere kıyasla daha fazla uykusuz kalmaktadır.

Ülkemizde nitelikli olarak belirlenen ortaöğretim kurumlarına öğrenci seçimi için 1998 yılından 2018 yılına kadar farklı sınav sistemleri uygulanmıştır. Liselere Giriş Sınavı 1999-2003 yılları arasında, Ortaöğretim Kurumları Seçme ve Yerleştirme Sınavı 2004-2006 yılları arasında, Seviye Belirleme Sınavı 2007-2013 yılları arasında, Temel Eğitimden Ortaöğretime Geçiş 2014-2017 yılları arasında uygulanmıştır. 2018 yılından bu yana da Liselere Geçiş Sistemi uygulanmaktadır. Genellikle ortaokulların son sınıfında uygulanan bu sınav sistemlerinden farklı olarak Seviye Belirleme Sınav Sistemi 2007-2013 yılları arasında 6-7 ve 8. sınıflarda yapılan sınavların çeşitli oranlarda ortalamasının alınarak uygulandığı bir sınav sistemi olarak diğerlerinden

farklılık göstermektedir.

Liselere Geçiş Sistemi (LGS) diğer sınavlardaki sınava girme zorunluluğunu kaldırması bakımından farklılık göstermektedir. (MEB, 2018-1). Öğrenci tercihinine bağlı olan bu sınav sisteminde yetmiş beş dakika süre ile 50 sorunun sorulduğu sözel alan ve seksen dakika süre ile 40 sorunun sorulduğu sayısal alandan oluşan iki oturumlu bir sınav yapılmaktadır. Sınava giren öğrenciler sınavdan aldıkları puan ile nitelikli olarak belirlenen yurt içindeki liselerden birine puan üstünlüğüne göre yerleştirilmektedir (MEB, 2018-2).

LGS'ye giren öğrencilerin ülke genelinde %10'unun nitelikli olarak belirtilen liselere girebildiğini, diğer bu okullara giremeyen diğer öğrencilerin adreslerine en yakın liselere mezuniyet ortalaması üstünlüğüne göre girdiği bilinmektedir. Her iki şekilde herhangi bir liseye yerleşemeyen öğrenciler 4+4+4 zorunlu eğitimden dolayı açık öğretim lisesine yerleşmek zorundadır. Nitelikli okullara ayrılan kontenjanın az olması, adrese bağlı gidilecek liselerin de yeterince tercih edilmek istenmemesi, herhangi bir liseye yerleşemeyen öğrencilerin de açık öğretim lisesine kayıt yaptırmak zorunda kalmaları sistemin sorunları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Öğrencilerin gelecekte tercih edecekleri meslek dallarının belirlenmesinde en önemli dönem olarak ortaya çıkan liseye geçiş döneminde öğrencilerin stres altında kaldıkları yapılan araştırmalarda alanyazındaki taramalarla görülmektedir. (Demir & Yılmaz, 2019). Böylesine önemli bir sınav için Taşımali Öğrencilerin okul geliş ve dönüşlerinde kaybettikleri zamanın, buna bağlı olarak okuldaki DYK'lere katılamayıları önemli bir kayıp olarak düşünülebilir. Bütün bu bilgiler ışığında araştırmamızın temel problem durumu şöyle ifade edilebilir:

- Ortaokullardaki Taşımali öğrencilerin yolculuk sürelerinin LGS başarısına etkileri nelerdir?

1.1. Problem Durumu

Recepoglu (2009)'nun çalışmasında ifade ettiği okul idarecileri, öğretmen ve öğrenci velilerinin özellikle mevsim geçişlerinde ve kış aylarında aşırı yağışlardan kaynaklanan yolların bozulması, heyelan vb. sebeplerle de ulaşımın aksaması, servis şoförlerinin yeterince eğitilmiş olmaması, öğle yemeği verilen yerin çok uygun olmaması, taşıma araçlarının yeterli nitelikte olmaması, araçlara yük alınması, öğrenci dışında da yolcuların taşıma araçlarına alınması, bazı durumlarda öğrencilerin sıkışık bir şekilde

ya da ayakta yolculuk yapmak zorunda kalmaları, okulların fiziki yetersizlikleri gibi sebepler öğrencilerin motivasyonunu dolayısıyla da başarısını olumsuz olarak etkilemektedir.

Liselere Geçiş Sınavında (LGS) öğrencilerin sınav hazırlık döneminde yaşadığı olumsuz etkiler sınavda alacağı puanı etkileyebilmektedir. Yolculuk süresinin uzun olması öğrencinin derslere katılımını, motivasyonunu ve dolayısıyla ders başarısını da olumsuz etkileyebilmektedir.

1.2. Araştırmanın Önemi

Araştırmada ortaokullardan liselere geçme döneminde olan Taşımali Eğitimdeki 8. sınıf öğrencilerinin LGS puanları incelenecektir. Bu öğrencilerin evlerinin okullarına ne kadar mesafede olduğu değişkeninin yanında evlerinden okullarına, okullarından evlerine gidiş dönüşlerinde harcanan zamanın LGS başarısına etkileri incelenecektir. Alanyazın incelendiğinde Taşımali Eğitimle ilgili pek çok çalışmanın yapıldığını ancak yolculuk sürelerinin LGS başarısına etkilerinin incelendiği çalışmaların yeterli olmadığı görülmüştür. Sonucu tespit etmesi, gerekçesinin de belirlenmesi açısından araştırmamın faydalı olacağı kanaatindeyim.

1.3. Araştırmanın Amacı

Araştırmanın amacı; Samsun ilindeki iki ilçede bulunan MEB'e bağlı taşıma merkezi olan üç tane devlet imam hatip ortaokulunda eğitim görüp 2021 ve 2022 yılında mezun olan öğrencilerin bu yıllarda katıldıkları LGS sonuçlarını değerlendirmek, yolculuk sürelerinin LGS başarısına etkilerini belirlemektir.

1.4. Varsayımlar

Araştırmanın amacına göre araştırma için ilgili kurumlardan talep ettiğimiz dokümanlarda yer alan bilgilerde hata yapılmadığı, yolculuk sürelerinin normal hava şartlarında ve ortalama hızla hareket eden vasıtalarla gerçekleştirildiği bilgisine göre hesaplandığı varsayılmıştır.

1.5. Sınırlılıklar

Bu çalışma Samsun ilinin iki ilçesinde bulunan MEB'e bağlı taşıma merkezi olan üç tane devlet imam hatip ortaokulunda eğitim gören 2021 ve 2022 yıllarında LGS'ye katılan Taşımali öğrencilerle sınırlıdır.

1.6. Kısaltmalar

LGS : Liselere Giriş Sınavı

SPSS : Statistical Package for the Social Sciences Programı

MEB : Milli Eğitim Bakanlığı

SP : Standart Puan

ASP : Ağırlıklı Standart Puan

TASP : Toplam Ağırlıklı Standart Puan

ABD : Amerika Birleşik Devletleri

2. KURAMSAL ÇERÇEVE

Bu bölümde Taşımali Eğitim Uygulaması, Ülkemizde Taşımali eğitim Uygulaması, Diğer Ülkelerde Taşımali Eğitim Uygulaması, Taşımali Eğitim Yapılmasının Gerekçeleri, Akademik Başarı, Ortaöğretim Kurumlarına İlişkin Merkezi Sınav (LGS), Sınavın Kapsamı, Sınavın Değerlendirmesi başlıklarıyla Taşımali Eğitimle okula gelen ortaokul öğrencilerinin yolculuk sürelerinin LGS başarısına etkileri, yolculuk sürelerinin öğrencide oluşturacağı fiziksel yorgunluk, stres ve buna olarak gelişecek akademik başarıdaki düşüş ile ilgili başlıklara ve araştırmalara değinilmiştir.

2. 1. Taşımali Eğitim Uygulaması

Ülkemizde 1997 yılında gelişen şartlar ve çeşitli ihtiyaçlardan dolayı sekiz yıllık kesintisiz eğitim kararı alınmıştır. Bu sebeple ortaokul seviyesinde öğrenci sayısında büyük bir artış görülmüştür. Taşımali eğitim uygulaması bu dönemde alınan kesintisiz eğitim kararıyla eğitimde fırsatları eşitlemek amacıyla ortaya çıkmış, gerekli çalışmaların en hızlı şekilde başlatılıp yaygınlaştırılmasını zorunlu hale getirmiştir. Köylerde, merkeze uzak ve okul olmayan yerleşim yerlerinde, nüfusu dağınık ya da az olan yerleşim yerlerinde eğitime ulaşamayan öğrencilerin eğitimden eşit şartlarda yararlanabilmeleri amacıyla uygulanmaya başlanmıştır. Türkiye cumhuriyeti bu hizmeti sosyal devlet anlayışıyla fiiliyata geçirmiştir. Ulaşımı kolay ve merkezi bir konumda olan ve fiziksel olarak da diğerlerinden daha iyi olan okullara servis araçlarıyla taşınarak bu sistem gerçekleştirilmektedir.

Taşımali eğitim öğrencilerin servislerle merkezi bir konumdan alınarak okula getirilmesi, gün içinde eğitim alması, öğle yemeği verilmesi ve evlerine en yakın konuma bırakılması yoluyla yapılmaktadır. Her öğrencinin temel eğitim alması hem anayasal bir haktır hem de devletin sosyal devlet anlayışının bir gereğidir. Başlarda sekiz yıllık kesintisiz eğitim için yapılan bu uygulama halen devam etmektedir. 4+4+4 zorunlu eğitimin 2012 yılında getirilmesiyle birlikte taşımali eğitim ilkokul, ortaokul ve liseler için de uygulanmaya başlanmıştır. Bu haliyle on iki yıla çıkarılan zorunlu eğitimde pek çok öğrenci taşımali eğitimden faydalanmaktadır. Ders saatleri ve çeşitliliği ve çıkış saatlerinin farklı olması sebebiyle aynı servisi kullanmak zorunda kalan az da olsa bir kısım öğrenci daha fazla sorun yaşamaktadır. Bazı şehirlerde bir öğrenci için dahi olsa servis çıkarılmayan köyün öğrencisi uygun bulunan bir lise servisiyle okula gidip gelmek zorunda kalabilmektedir. Böylesi durumlarda öğrencinin fiziksel yorgunluğu diğer öğrencilerden daha fazla olmaktadır.

2.2. Ülkemizde Taşınalı Eğitim Uygulaması

Ülkemizde taşınalı eğitim uygulaması tıpkı dünyanın diğer ülkelerindeki gibi eğitim ve öğretimin kalitesini arttırmak amacıyla uygulanmaktadır. Taşınalı Eğitim Projesi ülkemizde ilk defa 1989- 1990 eğitim öğretim yılının ikinci döneminde pilot bölge olan Kırıkkale ve Kocaeli illerinde başlatılmıştır. Pilot uygulamalarda görülen başarı neticesinde 1990-1991 eğitim öğretim yılında Antalya, Balıkesir, Çanakkale, Çankırı, Eskişehir, Kırklareli, Konya ve Van illerinde toplamda yetmiş yedi merkezde uygulanarak taşınalı eğitim projesi genişletilmiştir. Projenin uygulandığı illerde öğrenci başarısının ve eğitim kalitesinin arttığı görülmüştür. Diğer şehirler de eklenerek taşınalı eğitim ülke genelinde uygulanmaktadır.

Taşınalı eğitim projesinin olumlu çıktıları, eğitim kalitesini artırıcı etkileri de hesaba katılarak uygulama ülke geneline yayılmıştır (Küçük, 2010, Yeşilyurt vd, 2007, Taşbaşı, 2010).

2022 yılı itibariyle ülkemizde Ortaokullardaki Toplam Öğrenci Sayısı 5.293.067, Resmî Ortaokullardaki Öğrenci Sayısı 4.948.410 olarak tespit edilmiştir. Resmi okullarda eğitim gören 4.872.073 öğrenci şehirlerde, 249.939 öğrenci de köylerde ikamet etmektedir. Şehirlerdeki Okul Sayısı 19.222 iken Köylerdeki Okul Sayısı 5.297'dir. Taşınan Merkez Ortaokul Sayısı 12.462, Okulsuz Yerleşim Birimi Sayısı ise 41.907'dir. Taşıma Yapılan Ortaokul Öğrenci Sayısı 677.139, Taşıma Yapılan Ortaokul Sayısı ise 416.577'dir (MEB, 2022).

2.3. Diğer Ülkelerde Taşınalı Eğitim Uygulaması

Büyük bir köy ya da küresel dünyada işgücünde aranan özellik olan nitelikli olma durumu ülkeleri eğitim politikalarını güncellemeye itmiştir. Süreç içerisinde oluşan gelişmeler, dünyanın yeni bir paradigmaya sürüklenmesi, teknolojinin hızla ilerleyişi eğitim politikalarının da gidişatını değiştirmiş, ihtiyaç duyulan yeniliklerin yapılmasını hızlandırmıştır. Dünyanın bütün ülkeleri bu gelişmelerden dolayı eğitimden en fazla verimi alabilmek için eğitimi yaygınlaştırma, en ücre köşelere kadar götürme çabasına girişmişlerdir. Eğitimin yaygınlaştırılması için bulunan en güzel yöntem olarak da taşınalı eğitim uygulanmaya başlanmıştır. Amerika Birleşik Devletleri'nin ülke yönetim şeklindeki gibi yerel yönetimler aracılığıyla koordine edilen eğitim sistemi anlayışı yer almaktadır. ABD Anayasasına göre; eğitim kurumların iş ve işleyişleri, kurumların açılması ve kapatılması gibi hususlar yerel yönetimlerin sorumluluğunda yer almaktadır. Son yıllarda ise ABD'deki okullarda "merkezi okul" anlayışı göze

çarpmaktadır. Bu yönetim anlayışında okullar, programını kendisi oluşturmakta ve uygulamasını da kendisi yapmaktadır. ABD okullarının yapısını kısaca özetlersek; yerel yönetim, eyalet politikasının gereği kendisine bağlı olduğu okulların müfredat içeriğini belirlerken, eyaletlerde yer alan okullar yerel yönetimlerce belirlenmiş bu müfredatın işleyişini ve takibini yapmaya yetkilidirler. (Baş, 2013, Bolay vd, 1996, Erdoğan, 1997, Güçlü ve Bayrakçı 2004).

1950 öncesinde geniş bir coğrafyaya yayılmış Amerika Birleşik Devletleri genelinde yüz binin üzerinde eğitim bölgesi bulunurken alınan kararla bu sayı yirmi iki binler seviyesine kadar düşürülmüştür. Eğitim bölgelerini birleştirme kararının temel sebepleri bölgesel sosyoekonomik eşitsizlikler, coğrafi yapılardan kaynaklanan öğretmen tercihinin olmayışı, nitelikli eğitimci sayısının yetersizliği, mikro düzeylerde oluşan çevresel baskılar ve etnisite, eğitim kurumlarının eşit standartlarda olmayışı şeklinde sıralayabiliriz.

Recepoglu (2006)'nun belirttiği gibi ABD'nin coğrafi yapısı ile ülkemizin coğrafi yapısı benzerlik göstermekte ve bu sebeple yaş grupları arasında birleştirme uygulamasına gidilmesinin doğru olduğu savunulabilir. Burada yapılan araştırma neticesinde güvenilir ve özellik bakımından yeterli olarak otobüslerle öğrenci taşımak çıkmıştır. Büyük bir sorumluluk alan devlet her gün okullara yaklaşık yirmi bir milyon öğrenci taşımamaktadır. Bu da devlet için büyük bir bütçe ve sorumluluk getirmektedir.

Altunsaray (1996)'ın aktardığı bilgilere göre 1990 yılında Denisova adlı akademisyenin yaptığı araştırmaya göre Rusya'nın göç yaşanan bölgelerde bölgeye gidecek öğretmenin bulunamayışı sebebiyle öğretmen görevlendirmesinin yapılamaması, nüfusun o bölgelerde iyice azalması, taşınmalı eğitimi zorunlu kılmıştır.

Hollanda da öğrenci sayısına odaklı bir taşıma modelinin olduğunu Altunsaray (1996)'ın araştırma sonuçlarına göre biliyoruz. Öğrenci sayısı okul genelinde yirmi için altına düştüğünde veli izni de alınarak öğrenciler taşınmalı eğitim sistemine dahil edilmekte, eğitim giderleri de yerel yönetimler ve veliler tarafından eşit bir şekilde karşılanmaktadır.

Küçükoglu (2001), Recepoglu (2006) ve Şahban (2016) çalışmalarında “Taşınabilir Sınıf Projesinden bahsetmektedirler. Avustralya’da kırsal bölgelerde yaşayan çocukların eğitim haklarının yerine karşılanabilmesi için bölgesel eğitim bakanlıklarının kurulduğunu, ülke anlayışı olarak da insana, insanın eğitimine ağırlık verdiklerini biliyoruz. Ülke genelinde eğitimin devamı için geliştirilen projede kamyon ve tır

kasaları sınıflara dönüştürülmüş, eğitim donatımı olarak en az on öğrencinin ihtiyacını karşılayabilecek düzeye getirilmiştir. Burada diğer bölgelerdeki öğrencinin taşınması yerine okulu öğrenciye taşımak ilke edinmiştir. Taşıma uygulamasının farklı bir örneğini gördüğümüz Avustralya coğrafi şartları benzerlik gösteren diğer ülkeler için örnek olarak gösterilebilir.

2.4. Taşınalı Eğitim Uygulamasının Gerekçeleri

1982 Anayasası Madde 42 “Eğitim ve Öğrenim Hakkı ve Ödevi” başlığı ile “kimsenin eğitim ve öğretim hakkından yoksun bırakılmayacağını, ilköğretim yaş grubunda olan tüm kız ve erkek çocukları için zorunlu olduğunu ve bunun devlet tarafından ücretsiz sağlanacağını” belirtir. MEB 1973 tarih ve 1739 sayılı Milli Eğitim Temel Yasası 8. maddesinde yer alan “Fırsat ve Olanak Eşitliği” bölümünde; “eğitimde cinsiyet ayrımının olmadığı, dezavantajlı ve başarılı öğrencilerin ilerleyebilecekleri en ileri eğitim düzeylerinde eğitim almalarının sağlanmasının devletin alacağı önlemler ile yapılacağı, özel gereksinimli kişilerin eğitim hakkının da devlet koruması altında olduğunu” belirten açıklamalar bulunmaktadır.

Tuzcu (2021)’nin araştırmasında ülkemizin coğrafi yapısı ve ekonomik durumu sebepleriyle yerleşim alanları birbirine uzak, dağınık ve küçük olduğu belirtilmektedir. Kırsal kesimden şehirlere göç nedeniyle nüfusun azalması, doğum oranlarının düşüklüğü gibi nedenlerle kırsal kesimlerde öğrenci sayısı azdır. Nüfusu azalan bu bölgelerde yeterli öğrenci bulunmaması nedeniyle daha önceden açılan okullar kapatılmıştır. Karakütük (1998)’ün de belirttiği gibi kapatılan bu okulların eksikliğini gidermek için, devletin bazı önlemleri alması zorunlu olduğundan, Anayasal haklar ve Milli Eğitim Temel Yasası uyarınca taşınalı eğitim yapılmaktadır. Öğrenciler merkezi yerleşim yerlerindeki okullara taşınmakta ve buralarda eğitim görmektedirler.

2. 5. Akademik Başarı

Akademik başarı herhangi bir okulda okutulan dersler için öğretmenler tarafından takdir edilen notlar, test puanları ya da her ikisi ile belirlenen beceriler ve kazanılan bilgilerdir. Ayrıca öğretmenlerce takdir edilen notların dışında son yıllarda geliştirilen standart başarı testleri de akademik başarıyı belirlemede bir ölçüt olarak kullanılmaktadır (Doğusal ve Tezel 1987).

Eğitim ve öğretim etkinliklerinin temel amacı; öğrencilerde istenen yönde davranış değişikliklerini sağlamaktır. Bu etkinliklerin odak noktasını öğrenciler oluşturduğundan

eğitim amaçları yönündeki davranış değişikliklerinin öğrencide ne ölçüde gerçekleştiği ve öğrenci başarısına etki eden temel unsurların ne olduğunun ortaya konulması önem teşkil etmektedir (Karadağ 2007) .

Ortaokuldan liseye geçiş aşamasındaki akademik başarıyı ölçme aracı olarak Ortaöğretim Kurumlarına İlişkin Merkezi Sınav/Liselere Geçiş Sınavı (LGS) çıkmaktadır.

2. 6. Ortaöğretim Kurumlarına İlişkin Merkezi Sınav (LGS)

Ortaöğretim kurumlarına ilişkin Merkezi Sınav, sınavla öğrenci alan fen liseleri, sosyal bilimler liseleri, proje okulları ile mesleki ve teknik Anadolu liselerinin Anadolu teknik programlarına öğrenci seçmek amacıyla uygulanmaktadır. Sınava 2021-2022 eğitim öğretim yılında örgün eğitim verilen okulların 8. sınıfında kayıtlı olan resmi ve özel ortaokul öğrencileri, imam hatip ortaokulu öğrencileri, açık öğretim ortaokulu öğrencileri, geçici eğitim merkezi öğrencileri ve yurtdışındaki okullarda öğrenim gören öğrenciler katılabilmektedir. 2020 yılında ilk kez gerçekleştirilen merkezi sınava öğrencilerin kendi okullarında girmesi uygulaması 2022 yılında da sürdürülmüştür. Bu uygulamanın yanı sıra, öğrencilerin sınava kayıtları merkezi olarak Bakanlık tarafından gerçekleştirilmiş, öğrenci ve velilerin sınava katılım için herhangi kişisel bir başvuru yapmalarına gerek kalmamıştır. Sınav başvurusunun otomatik yapılmasının ardından öğrencilerin sınava giriş belgeleri de sıralarına yerleştirilmiştir. Öğrencilerin merkezi sınava kendi okullarında girmesinin sağlanması uygulama yapılan okul sayısında da önemli artışlara yol açmıştır. Merkezi sınav uygulaması 2019 yılında 3.873 okulda gerçekleştirilirken 2020 yılında bu sayı 18.139,2021 yılında 17.793, 2022 yılında ise 17.915 olmuştur. Benzer artış görevli sayısında da görülmektedir; 2019 yılında yaklaşık 149 bin sınav görevlisi görev yaparken bu sayı 2020 yılında yaklaşık 353 bine, 2021 ve 2022 yıllarında ise her bir oturumda yaklaşık 350 bine yükselmiştir (MEB, 2022).

2. 6. 1. Sınavın Kapsamı

Merkezi Sınav 8. sınıf öğretim programları esas alınarak hazırlanmaktadır. Sabah oturumunda uygulanan sözel bölümde 50, öğlen oturumunda uygulanan sayısal bölümde 40 olmak üzere sınavda toplam 90 soru bulunmaktadır. Sözel bölümde Türkçe, Din Kültürü ve Ahlâk Bilgisi, T.C. İnkılâp Tarihi ve Atatürkçülük ve Yabancı Dil; sayısal bölümde ise Matematik ve Fen Bilimleri alt testleri yer almaktadır (MEB, 2022).

2. 6. 2. Sınavın Değerlendirilmesi

Merkezi Sınava katılan öğrencilerin puanları tek puan türünde (merkezi sınav puanı) hesaplanmaktadır. Merkezi sınav puanı hesaplanırken öncelikle sayısal ve sözel bölümlerdeki her bir alt testte öğrencilerin sorulara verdiği doğru ve yanlış cevaplar ayrı ayrı toplanmakta ve doğru cevap sayısından yanlış cevap sayısının üçte biri çıkartılarak ham puanlar (net sayısı) elde edilmektedir. Hesaplanan ham puanlar, ortalaması 50, standart sapması 10 olan standart puanlara dönüştürülmektedir. Standart Puanlar (SP), katsayılar ile ağırlıklandırılarak Ağırlıklı Standart Puanlar (ASP) hesaplanmaktadır. Daha sonra alt testlerin ASP'leri toplanarak Toplam Ağırlıklı Standart Puan (TASP) elde edilmektedir. Hesaplanan TASP kendi içinde en küçüğü 100, en büyüğü 500 olan bir puan dağılımına aşağıdaki formül kullanılarak dönüştürülmektedir. Öğrencilerin merkezi sınav puanları hesaplanırken Türkçe, Matematik ve Fen Bilimleri alt testlerinin ağırlık katsayıları görece yüksektir. Diğer alt testlerle kıyaslandığında hem soru sayısının hem de ağırlık katsayılarının yüksek olması bu alt testlerin sınavın kapsamı ve sonucu üzerinde önemli bir etkiye sahip olduğunu göstermektedir (MEB, 2018).

3. YÖNTEM

3. 1. Araştırmanın Modeli

Çalışmanın bu kısmında, araştırmanın modeli, evren ve örnekleme, veri toplama araçları, veri toplama süreci ve verilerin analizi ile ilgili bilgiler verilmiştir. Araştırmanın Modeli Okul öncesi öğretmenlerinin mezuniyet türlerine göre öz-yeterlik inançlarının belirlenmesi amacıyla gerçekleştirilen bu çalışma bir nedensel karşılaştırma araştırmasıdır. Nedensel karşılaştırma araştırmaları bir şekilde ortaya çıkan/var olan bir durumun/olayın nedenlerini, bu nedenler üzerinde etkili olabileceği düşünülen değişkenleri veya bir etkinin sonuçlarını belirlemeye yönelik olarak yürütülen bir araştırma türüdür (Büyüköztürk vd, 2008).

Nedensel karşılaştırma araştırmaları yöntem olarak neden - sonuç ilişkisini açıklamaya çalışması bağlamında ele alındığında deneysel araştırmalara benzetilebilir. Buna rağmen nedensel karşılaştırma araştırmalarında deneysel araştırmalardan farklı olarak gruplar oluşturmaz çünkü olaydan etkilenenler ya da etkilenmeyenler olayın kendi seyri içinde kendiliğinden oluşmuştur. Araştırmacı, olayın nedenine müdahale etmez. Bu değişken zaten vardır ve bir sonuca yol açıp açmadığının ortaya konması beklenir. Araştırmacının bu bağlamdaki görevi meydana gelen bu durumun olası nedenlerini ve nedenle ilişkili olabilecek etkenleri belirleme çabasıdır (Can, 2014; Cohen ve Manion, 1994;

Büyüköztürk vd., 2008).

Bu araştırmada da resmi devlet okullarında taşıma yapılan öğrenciler farklı mesafelerden okullara ulaşmaktadırlar. Öğrencilerin evlerinin okullarına uzaklıkları yolculuk süresiyle aynı değildir. Bazı yerleşim merkezlerinde okulun mesafesiyle yolculuk süresi birbirine yakın olabiliyorken bazılarında mesafe az olsa bile yolculuk süresi çok uzun sürebiliyor. Bu araştırma kapsamında taşınmalı eğitimdeki öğrencilerin yolculuk sürelerinin LGS başarısına etkileri incelenmiştir. Bu çalışmayla akademik başarı üzerinde yolculuk sürelerinin LGS başarısını etkileme boyutuyla bir farklılık gösterip göstermediği saptanmaya çalışılmıştır.

3. 2. Evren ve Örneklem

Araştırmanın çalışma evrenini Samsun ili oluşturmaktadır. Araştırma, 2021 ve 2022 Eğitim Öğretim yılı içerisinde Samsun ilinin iki ilçesinde bulunan üç okulda taşınmalı eğitimden yararlanan 2021 yılı LGS'ye katılan 83 öğrenci ve 2022 LGS'ye katılan 97 öğrenci, toplamda 180 öğrencinin katılımıyla gerçekleştirilmiştir.

3. 3. Veri Toplama Araçları/Veri Toplanma Süreci

Araştırmada kullanılan veri toplama aracı olarak ilgili okulların 2021 ve 2022 yılı LGS sonuç bilgilerinin olduğu “Öğrencinin adresi, okul-ev arası mesafenin km cinsinden uzaklığı, Okul –Ev arası mesafenin dakika cinsinden süresi, LGS’de aldığı toplam puan, LGS’deki edindiği Yüzdeler Dilim” şeklinde 5 özellikten oluşan kişisel bilgi dokümanı ilgili kurumlardan alınarak incelenmiştir. Araştırma için gerekli izinler Samsun Valiliğinden alınmıştır. Araştırmanın süresi 01 Ocak - 01 Haziran 2023 olarak belirlenmiştir. Ayrıca alınan dokümanlardaki kişisel bilgileri, araştırma etiğine bağlılıktan ve kişisel haklara saygıdan dolayı, kesinlikle açığa çıkarılmamış gizlilik ve güvenilirlik ilkesi gözetilmiştir. İncelenen okullar 2021 yılı için A1, B1, C1; 2022 yılı için A2, B2, C2 şeklinde kodlanmıştır. Ayrıca öğrenciler de 2021 yılı için (A1-1, A1-2, A1-3, ...; B1-1, B1-2, B1-3; ...); 2022 yılı için (A2-1, A2-2, A2-3, ...; B2-1, B2-2, B2-3; C2-1, C2-2, C2-3; ...) ayrı ayrı kodlanarak verilmiştir.

3. 4. Verilerin Analizi

Araştırmada edinilen dokümanlar SPSS programı kullanılarak Tekli/Basit Regresyon yöntemi kullanılarak ayrıştırılmış ve çözümlenmiştir.

Karma yöntemler içerisinde bulunan regresyon analizi ile bir değişkenin (bağımlı ya da bağımsız) gelecekteki durumunu tahmin etmenin yanı sıra bir ya da birden daha fazla

değişken arasındaki ilişkiyi matematiksel model olarak yazılmasıdır. Bağımsız değişken (etken değişken, açıklayıcı değişken, bağımlı değişkeni etkilediği düşünülen değişkendir Bağımlı değişken (yanıt değişkeni, açıklanan değişken, sonuç değişkeni) bağımsız değişkenden etkilendiği kabul edilen değişkendir. (Yergök ve Acı, 2019).

Veriler SPSS istatistik programında değerlendirilmiştir. Yolculuk süresi ve mesafenin LGS başarısına etkilerinin belirlenmesinde Tekli/Basit Regresyon Analizi kullanılmıştır. Verilerin analizi yapılırken bulgulardan yola çıkılarak temalardan, kodlardan elde edilen frekans değerleri tabloya dönüştürülmüş, ilişkiler derinlemesine incelenerek detaylı bir şekilde veriler betimlenmiştir. Araştırmanın son aşamasına gelindiğinde elde edilen verilerin detaylı bir değerlendirmesi yapılmış ve elde edilen bu bulgulara göre öneriler sunulmuştur.

3. 5. Tanımlayıcı İstatistikler ve Normallik İncelemesi

SPSS programında basıklık ve çarpıklık incelemesi yapılmış ve aşağıdaki tabloda belirtilen değerlere ulaşılmıştır.

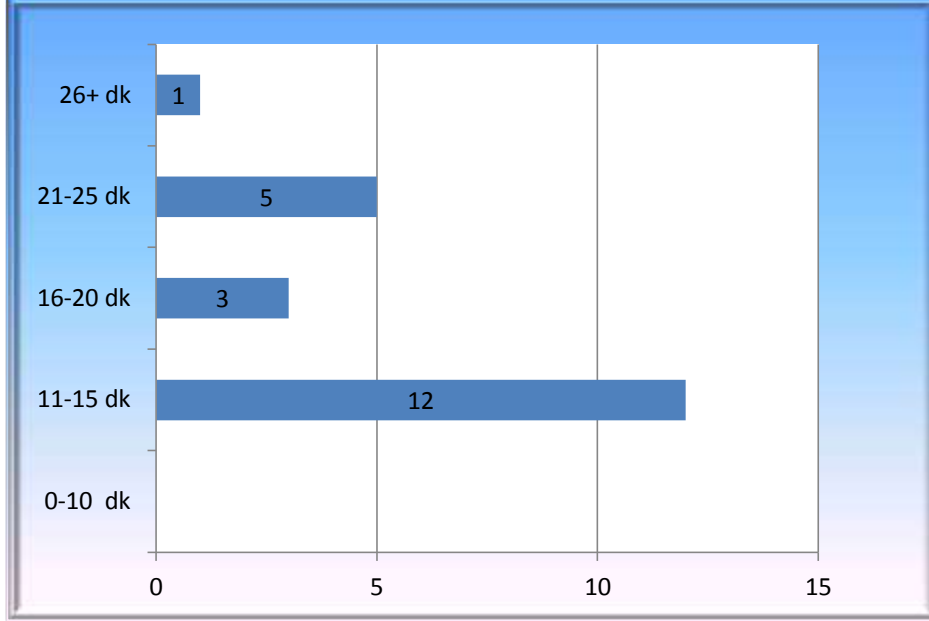
Tablo 1: Tanımlayıcı İstatistikler ve Normallik İncelemesi

	N	Minimum	Maximum	Ortalama	Std. Sapma	Çarpıklık	Basıklık
Türkiye Geneli Yüzdilik Dilimi	180	0,00	99,22	54,21	24,53	-,021	-,913
İl Geneli Yüzdilik Dilimi	180	0,00	99,58	58,67	24,26	-,201	-,822
Merkezi Sınav Puanı	180	0,00	433,68	260,67	55,73	,150	2,382
Mesafe	180	3,00	27,00	11,07	6,47	1,035	,663
Süre	180	6,00	38,00	16,28	7,17	1,282	1,499

4. BULGULAR ve YORUM

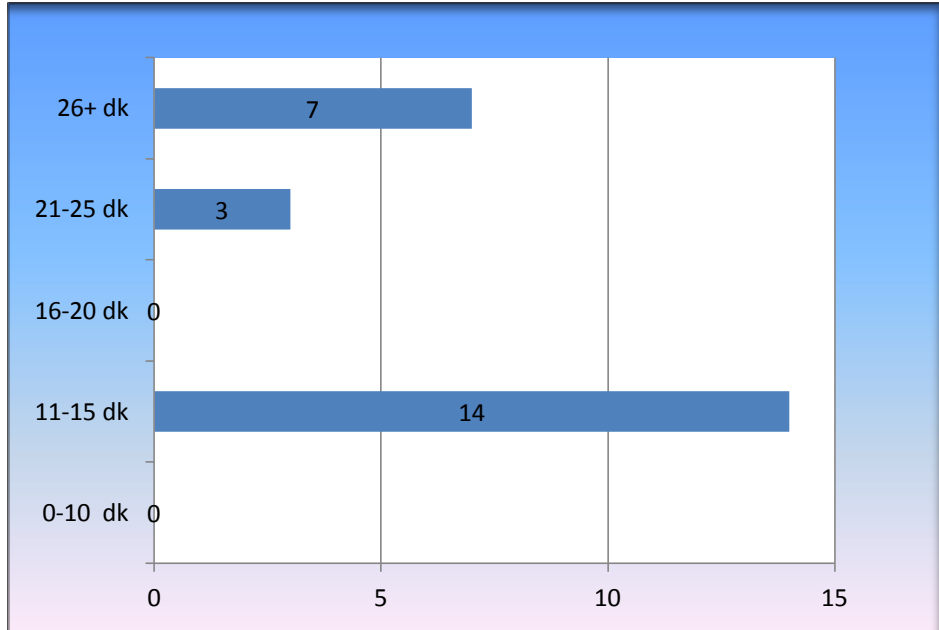
Araştırmanın bu bölümünde, araştırmanın en başında belirlenen amaca göre incelenen dokümanlardaki verilerin analiz edilmesi sonucunda ulaşılan bilgilere ve bulguların sonuçları hakkında bildirilen görüşlere yer verilmiştir.

Tablo 2: 2021 yılı LGS'ye katılan A okulunun taşımalı öğrencilerinin okula varış süreleri.



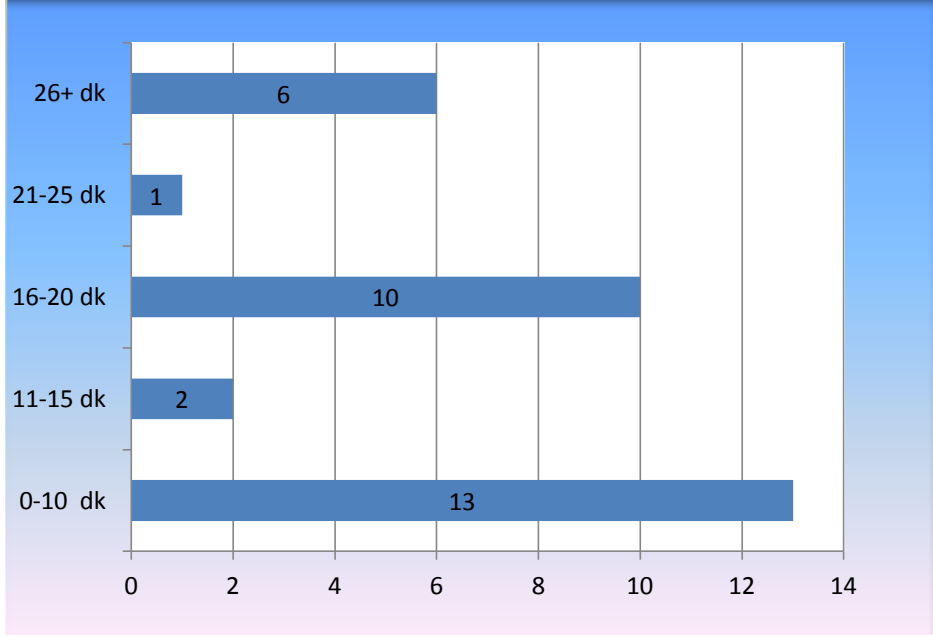
Tablo 2’de görüldüğü gibi 2021 yılında; 0-10 dk arası 0 öğrenci, 11-15 dk arası 12 öğrenci, 16-20 dk arası 3 öğrenci, 21-25 dk arası 5 öğrenci, 26+ dk ve daha fazlası 1 taşımalı öğrenci A okulundan LGS'ye katılım gösterdiği görülmüştür.

Tablo 3: 2021 yılı LGS'ye katılan B okulunun taşımalı öğrencilerinin okula varış süreleri.



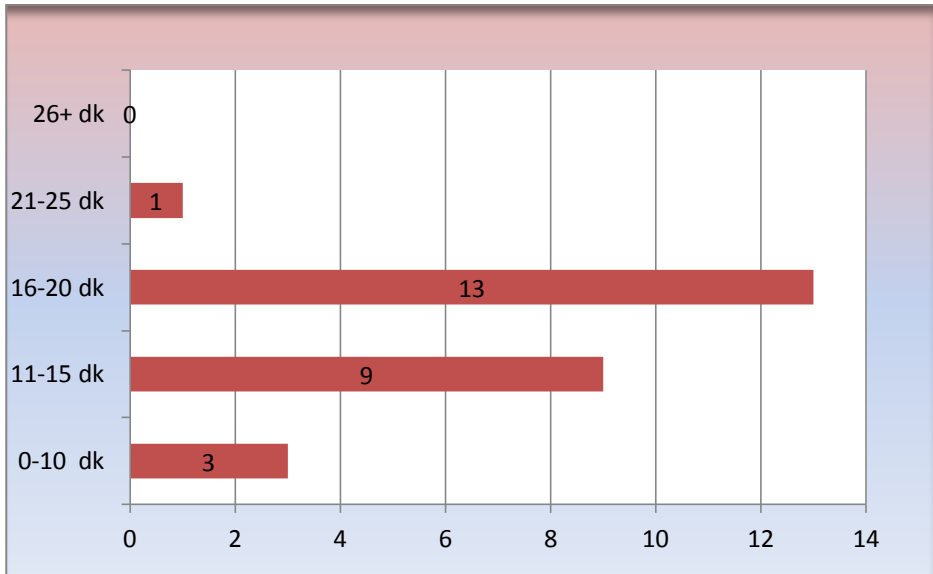
Tablo 3'te görüldüğü gibi 2021 yılında; 0-10 dk arası 0 öğrenci, 11-15 dk arası 14 öğrenci, 16-20 dk arası sıfır öğrenci, 21-25 dk arası 3 öğrenci, 26+ dk ve daha fazlası 7 taşımalı öğrenci B okulundan LGS'ye katılım gösterdiği görülmüştür.

Tablo 4: 2021 yılı LGS'ye katılan C okulunun taşımalı öğrencilerinin okula varış süreleri.



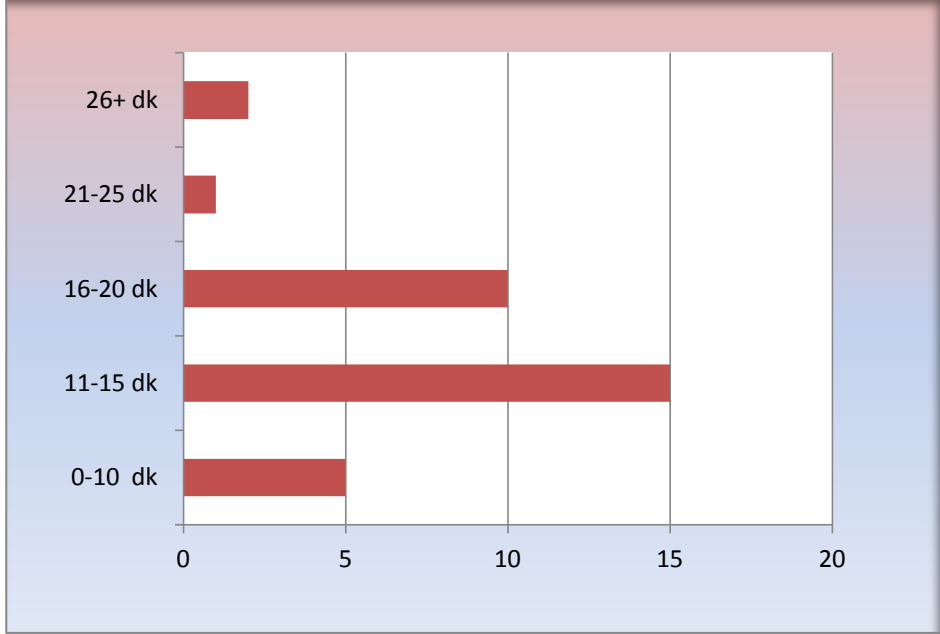
Tablo 4'te görüldüğü gibi 2021 yılında; 0-10 dk arası 13 öğrenci, 11-15 dk arası 2 öğrenci, 16-20 dk arası 10 öğrenci, 21-25 dk arası 1 öğrenci, 26+ dk ve daha fazlası 6 taşımalı öğrenci C okulundan LGS'ye katılım gösterdiği görülmüştür.

Tablo 5: 2022 yılı LGS'ye katılan A okulunun taşımalı öğrencilerinin okula varış süreleri.



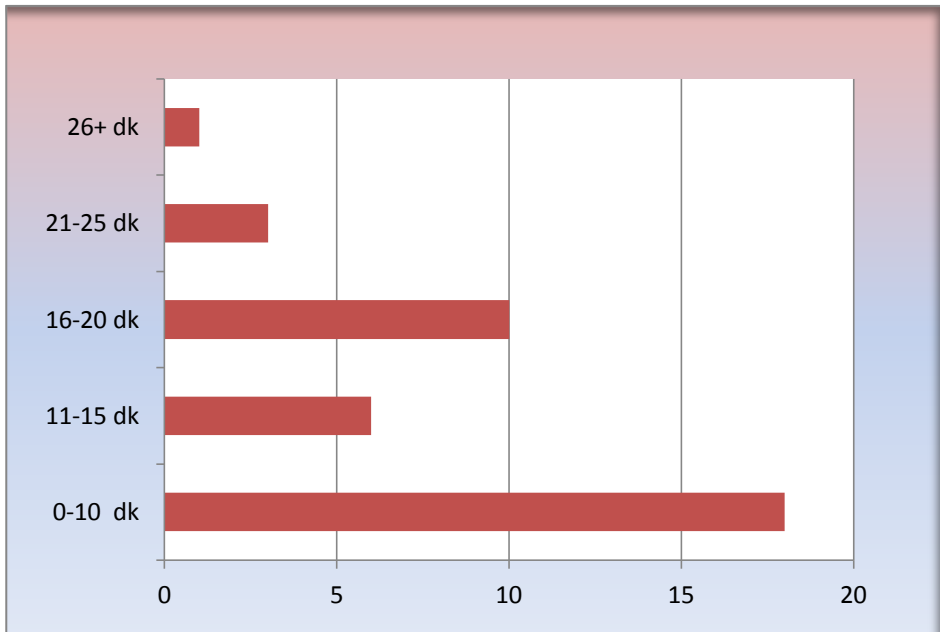
Tablo 5'te görüldüğü gibi 2022 yılında; 0-10 dk arası 3 öğrenci, 11-15 dk arası 9 öğrenci, 16-20 dk arası 13 öğrenci, 21-25 dk arası 1 öğrenci, 26+ dk ve daha fazlası 0 taşımali öğrenci A okulundan LGS'ye katılım gösterdiği görülmüştür.

Tablo 6: 2022 yılı LGS'ye katılan B okulunun taşımali öğrencilerinin okula varış süreleri.



Tablo 6'da görüldüğü gibi 2022 yılında; 0-10 dk arası 5 öğrenci, 11-15 dk arası 15 öğrenci, 16-20 dk arası 10 öğrenci, 21-25 dk arası 1 öğrenci, 26+ dk ve daha fazlası 2 taşımali öğrenci A okulundan LGS'ye katılım gösterdiği görülmüştür.

Tablo 7: 2022 yılı LGS'ye katılan C okulunun taşımali öğrencilerinin okula varış süreleri.



Tablo 7’de görüldüğü gibi 2022 yılında; 0-10 dk arası 18 öğrenci, 11-15 dk arası 6 öğrenci, 16-20 dk arası 10 öğrenci, 21-25 dk arası 3 öğrenci, 26+ dk ve daha fazlası 1 taşımali öğrenci C okulundan LGS’ye katılım gösterdiği görülmüştür.

Tablo 8: 2021 ve 2022 Yılı Verilerine Göre Mesafe ve Okula Varış Süresinin İl Genel Yüzdelik Dilimine Etkisinin İncelendiği SPSS Analiz Raporu.

			Standart Olmayan Katsayılar		Standart Katsayılar	t	p	
Model			B	Std. Error	Beta			
2021	A Okulu	İl geneli Yüzdelik	Sabit	85,327	19,939		4,279	0,000
		Dilimi	Mesafe	-1,324	4,467	-0,198	-0,296	0,770
		F=0,391 ; p=0,682 R2=0,042	Süre	-0,027	2,993	-0,006	-0,009	0,993
	B Okulu	İl geneli Yüzdelik	Sabit	42,482	16,186		2,625	0,014
		Dilimi	Mesafe	-1,224	1,294	-0,638	-0,946	0,352
		F=1,722 ; p=0,198 R2=0,113	Süre	2,160	1,612	0,904	1,340	0,191
	C Okulu	İl geneli Yüzdelik	Sabit	44,611	9,922		4,496	0,000
		Dilimi	Mesafe	6,636	5,905	1,854	1,124	0,270
		F=0,706 ; p=0,502 R2=0,046	Süre	-4,506	4,194	-1,772	-1,074	0,292
2022	A Okulu	İl geneli Yüzdelik	Sabit	72,429	17,887		4,049	0,000
		Dilimi	Mesafe	-0,826	7,416	-0,125	-0,111	0,912
		F=0,100 ; p=0,905 R2=0,009	Süre	0,175	5,928	0,033	0,029	0,977
	B Okulu	İl geneli Yüzdelik	Sabit	20,176	15,916		1,268	0,215
		Dilimi	Mesafe	-4,517	1,646	-1,168	-2,745	0,410
		F=3,768 ; p=0,035 R2=0,201	Süre	4,739	1,857	1,086	2,552	0,016
	C Okulu	İl geneli Yüzdelik	Sabit	27,721	9,481		2,924	0,006
		Dilimi	Mesafe	-2,265	4,157	-0,487	-0,545	0,589
		F=5,935 ; p=0,006 R2=0,253	Süre	3,549	3,244	0,977	1,094	0,031

Elde edilen bu bilgilerle SPSS programı kullanılarak Tekli/Basit Regresyon analizi yapıldığında aşağıdaki bulgulara ulaşılmıştır.

Tablo 8’deki veriler incelendiğinde, 2021 ve 2022 yıllarında mesafe ve okula varış süresinin il genel yüzdelik dilimi üstündeki etkinin incelenmesi amacıyla mesafe ve okula varış süresinin bağımsız, il genel yüzdelik diliminin bağımlı değişken olarak alındığı regresyon modelleri her okul için incelenmiştir. Buna göre 2021 yılında üç okulda da mesafe ve sürenin il geneli yüzdelik dilimi üzerinde anlamlı düzeyde etkisi bulunmamıştır. 2022 yılında ise A Okulunda mesafe ve varış süresinin il geneli yüzdelik dilimi üzerinde etkisi bulunmazken, B Okulu ve C Okulunda da mesafe ve varış süresinin il geneli yüzdelik dilimi üzerinde anlamlı düzeyde etkisi bulunmaktadır ($p<0,05$). Modeldeki parametrelerin anlamlılık düzeyleri incelendiğinde varış süresinin yüzdelik dilimi üzerinde pozitif etkisi olduğu görülmüştür.

Tablo 9: 2021 ve 2022 Yılı Verilerine Göre Mesafe ve Okula Varış Süresinin LGS sınav puanına etkisinin incelendiği SPSS analiz raporu.

			Standart Olmayan Katsayılar		Standart Katsayılar	t	p	
			B	Std. Hata	Beta			
2021	A Okulu	Merkezi Sınav Puanı	Sabit	191,857	43,079		4,454	0,000
			Mesafe	10,852	9,652	0,736	1,124	0,276
			Süre	-5,535	6,466	-0,561	-0,856	0,403
	B Okulu	Merkezi Sınav Puanı	Sabit	279,880	25,584		10,940	0,000
			Mesafe	2,503	2,045	0,817	1,224	0,232
			Süre	-4,103	2,548	-1,075	-1,610	0,119
	C Okulu	Merkezi Sınav Puanı	Sabit	256,620	26,524		9,675	0,000
			Mesafe	-8,459	15,786	-0,900	-0,536	0,596
			Süre	6,142	11,212	0,921	0,548	0,588
2022	A Okulu	Merkezi Sınav Puanı	Sabit	234,363	37,545		6,242	0,000
			Mesafe	-0,662	15,565	-0,048	-0,043	0,966
			Süre	1,976	12,442	0,177	0,159	0,875
	B Okulu	Merkezi Sınav Puanı	Sabit	357,205	35,640		10,023	0,000
			Mesafe	9,654	3,685	1,124	2,619	0,114
			Süre	-10,393	4,158	-1,072	-2,499	0,018
	C Okulu	Merkezi Sınav Puanı	Sabit	345,375	21,683		15,928	0,000
			Mesafe	8,556	9,507	0,804	0,900	0,374
			Süre	-10,620	7,420	-1,279	-1,431	0,161

Tablo 9 incelendiğinde, 2021 ve 2022 yıllarında mesafe ve okula varış süresinin merkezi sınav puanı üstündeki etkisinin incelenmesi amacıyla mesafe ve okula varış süresinin bağımsız, merkezi sınav puanının bağımlı değişken olarak alındığı regresyon modelleri her okul için incelenmiştir. Buna göre 2021 yılında üç okulda da mesafe ve sürenin merkezi sınav puanı üzerinde anlamlı düzeyde etkisi bulunmamıştır. 2022 yılında ise A Okulunda mesafe ve varış süresinin merkezi sınav puanı üzerinde etkisi bulunmazken, B Okulu ve C Okulunda da mesafe ve varış süresinin merkezi sınav puanı üzerinde anlamlı düzeyde etkisi bulunmaktadır ($p < 0,05$). Model içerisindeki parametrelerin anlamlılık düzeyleri incelendiğinde; C Okulunda mesafe ve sürenin etkisinin anlamsız olduğu görülmüştür. B Okulunda ise mesafenin etkisi anlamsız iken sürenin merkezi sınav puanı üzerinde negatif yönlü anlamlı etkisi olduğu görülmüştür.

TARTIŞMA SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu bölümde araştırma neticesinde toplanan veriler ışığında çözümlenmeler, bu çözümlenmelerin tartışılması ve elde edilen sonuçlara istinaden geliştirilen öneriler sıralanmıştır.

5.1. Tartışma ve Sonuç

Samsun ilinde bulunan taşıma merkezi olan üç okulun 2021 ve 2022 yılına ait dokümanlarında bulunan öğrencinin kodlanmış olarak verilen kimlik bilgisi, evi ile okulun hem km hem de dakika cinsinden ulaşım süresi, LGS puanı ve yüzdeler dilimleri incelenmiş ve bulgular bölümündeki verilere ulaşılmıştır.

A, B ve C okullarında yolculuk sürelerinin sınav sonuçlarında anlamlılık ilişkisi farklılık göstermektedir. Bu okullara gelen öğrencilerin ikamet ettikleri yerleşim birimleri coğrafi bakımdan farklılık göstermektedir. A okuluna gelen öğrenciler daha çok ovalarda bulunan yerleşim birimlerinde ikamet ederken B ve C okullarına gelen öğrenciler daha çok dağlık alanlarda bulunan yerleşim birimlerinde ikamet etmektedir. Bu da yolculuk süresinin coğrafi yapıya bağlı olarak uzayabileceği sonucunu doğrulamaktadır. A okulunun LGS başarısının bu sebeple B ve C okullarından yüksek olduğu sonucuna ulaşmaktayız.

Öğrencilerin bahsi geçen bu bilgileri incelendiğinde okula ulaşım sürelerinin öğrencide oluşturduğu fiziksel yorgunluk, uykusuzluk, yeterli beslenememe, ders çalışmak için yeterli zamanın kalmaması gibi sebeplerin öğrencinin başarısının düşüşüne sebep olduğu görülmektedir. Ulaşım süresinin artmasıyla doğru orantılı olarak LGS başarısında da düşüş görülmüştür. Bu sebeplerin azaltılması ya da ortadan kaldırılmasının öğrenci başarısı üzerinde olumlu etki bırakacağı düşünülmektedir. Taşımalı eğitimde gerekli önlemlerin alınması ve eğitimin en iyi şekilde yapılması için Karakütük (1998) tarafından yapılan çalışmada da ifade edildiği gibi devlet politikası gereği önlemler alınması gerektiği düşünülmektedir.

Taşımalı eğitimde ulaşım nedeniyle ortaya çıkan sorunların öğrencilerin LGS başarısına olumsuz etkilerinin görüldüğü bu çalışmada sebeplerin sonuçlar üzerindeki etkisi açıkça görülmektedir. Taşıma servislerinin denetimlerin artırılmasının, hem düzenli hem de düzensiz aralıklarla denetimlerin sıklaştırılmasının, sürücülerin hizmet içi eğitimlere alınmasının, her yerleşim birimi için bir araç tahsis edilmesinin, araç ve sürücülerinin sabit olması ve değiştirilmemesinin, araçlarda rehber personel görevlendirilmesinin

yaşanan sorunları en az seviyeye indireceği düşünülmektedir. Bu önerilerin, taşımalı eğitimde ulaşım nedeniyle ortaya çıkan sorunların çözümüne yardımcı olacağını düşünebiliriz Bu sonuçlar, Çelik (2019) tarafından yapılan çalışmanın sonuçlarına taşıma servislerinin denetimlerinin artırılmasına; servis şoförlerinin eğitimlere tâbi tutulmasına; taşıma merkezlerinin idareci, öğretmen ve diğer personellerinin hizmet içi eğitimlere alınmasına yönelik ifade ettiği sonuçlar bakımından benzerlik göstermektedir.

Liselere Geçiş Sistemi, ilköğretimden ortaöğretime geçişteki önemli bir sınavı içeriyor olması bakımından öğrencilerin geleceğini etkiliyor olduğunu ifade etmiştik. Eğitimde fırsat eşitliği ilkesinden hareketle ortaya çıkan taşımalı eğitim hizmeti fırsat eşitliği bakımından olumlu ve önemli bir etkiye sahiptir. Ancak LGS için olumlu taraflarının yanında bazı düzenlemelerle ve alınacak önlemlerle eğitimde fırsat eşitliğinin daha yüksek oranda hissedileceği bir role bürünebilir. Öğrencilerin yolculukta geçirdiği süreler öğrenciler için kayıp zaman konumuna geldiği, bununla birlikte hava şartlarının olumsuz olduğu günlerde kimi zaman taşımalı eğitimdeki öğrenciler için tatil ilan edildiğinden öğrenme kayıplarının oluştuğu bilindiğinden LGS hazırlığında olan öğrenciler olumsuz etkilenmektedir.

Tuzcu (2021)'nin çalışmasında bölgesel iklim şartları ve coğrafi yapı, ekonomik şartlar, göç ve terör gibi sebeplerle taşımalı eğitimler yapılmakta; bu imkan oluşmuyorsa yatılı okullarda eğitimler verilmektedir. Fırsat eşitliği ilkesinin uygulanabilmesi amacıyla yapılan taşımalı eğitimin anayasal bir hak olduğunu daha önceden de ifade etmiştik. İklim koşullarının olumsuz etkilerinin azaltılması ya da ortadan kaldırılması için yatılı okulların açılmasının gereklilik olduğu, taşımalı eğitimin de yatılı eğitime bir alternatif doğurduğu söylenebilir. Bu ifadelerden yola çıkarak iklim koşullarının olumsuz etkilerinin azaltılması ya da ortadan kaldırılması taşımalı eğitimdeki öğrenme kayıplarının azaltılmasını sağlayarak LGS başarısında olumlu bir artış sağlayacağı düşünülmektedir.

5.2. Öneriler

Taşımalı öğrencilerin yolculuk sürelerinin LGS başarılarına etkisinin incelendiği bu çalışma neticesinde elde edilen bulgulara ve sonuçlara dayalı olarak aşağıdaki belirtilen hususlar öneri olarak sıralanabilir:

- Nicel ve nedensel karşılaştırma modeliyle yapılan bu çalışma daha önceki

nitel çalışmaları da taramış, bu çalışmaların sonuçları ilgili bölümde de işlenmiştir. Bu çalışma daha da genişletilip ülke genelindeki Taşımali Eğitim hakkında raporlaştırılabilir ve ilgili mercilere sunulabilir.

- Taşımali Eğitimde fırsat eşitliğinin daha iyi oranda sağlanabilmesi amacıyla öğrencilerin yolculuk sürelerinin en az düzeye düşürülmesi için gerekli tedbirler ilgili kurumlar tarafından alınabilir.
- Taşıma araçları düzenli/düzensiz aralıklarla kolluk kuvvetleri ve yetkili diğer merciler tarafından denetlenmeye devam edilebilir.
- Taşımali öğrencilerin Destekleme ve Yetiştirme Kurslarından faydalanabilmesi amacıyla taşıma ihalesinde hafta içi ve hafta sonu kurslarına katılabilecekleri bir çalışma yapılabilir.
- Servis şoförleri, taşıma merkezi okul idareci, öğretmen ve diğer personelleri daha sık ve düzenli olarak hizmet içi eğitime alınabilir.
- Taşımali öğrenciler ikametlerine en yakın ve coğrafi koşullardan en az etkilenebileceği okullara alınabilir.
- Taşımali öğrencilerin LGS sonrasında ortaöğretim kurumlarına yerleşme oranlarıyla ilgili de araştırma yapılarak taşımali eğitimin etkileri başka bir boyutta incelenebilir.
- Bu çalışmada öğrencilerin akademik başarılarına yolculuk sürelerinin etkisi üzerinde durulmuş olmasından dolayı öğrencilerin başarısına etki eden fiziksel ve biyolojik nedenlerin de etkisinin inceleneceği başka çalışmalar da yapılabilir.
- Taşıma merkezi olan okullarda akademik başarıya destek olacak yemekhane, kurs sınıfları, soru çözüm ve etüt salonları, kütüphane gibi alanların iyileştirilmesi akademik başarıyı arttırabilir.

KAYNAKÇA

- Açıkalın, A.(1998). “Kaosu Yönetmek”. Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi Dergisi, 4 (14),14
- Ağırkaya, A. (2010). Taşımali eğitim uygulamasında öğretmenler ve öğrencilerin karşılaştıkları güçlükler. Selçuklu Üniversitesi: Yüksek Lisans Tezi.
- Altunsaray, A. (1996). Taşımali ilköğretim uygulamasının değerlendirilmesi (Balıkesir örneği). Balıkesir Üniversitesi: Yüksek lisans Tezi.
- Arı, A., (2003). “Taşımali İlköğretim Uygulaması (Uşak Örneği)”, Gazi Eğitim Fakültesi Dergisi, c.23.
- Baş, G. (2013). Amerika Birleşik Devletleri Eğitim Sistemi: Karşılaştırılmalı Bir Çalışma. Eğitim Bilimleri Dergisi,1, 1.
- Büyüköztürk, Ş., Çakmak, E. , Akgün, Ö., Karadeniz, Ş. , Demirel, F. (2008). Bilimsel Araştırma Yöntemler, Ankara: Pegem Akademi.
- Can, A. (2014). SPSS ile Bilimsel Araştırma Sürecinde Nicel Veri Analizi (3. Baskı), Ankara: Pegem Yayıncılık.
- Cohen, L. & Manion, L. (1994). Research Methods In Education (Fourth Edition), USA: Routledge.
- Çelik, F. (2019). Taşımali eğitim veren ilkokullarda ve ortaokullarda risk ve risk yönetimi. Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi: Yüksek Lisans Tezi.
- Çelik, Z. (2011). Ortaöğretime geçiş sınav sistemleri ve politikaları. 21. yüzyılda Türkiye'nin eğitim ve bilim politikalar. 21. Yüzyılda Türkiye'nin Eğitim ve Bilim Politikaları Sempozyumu'nda sunulmuş sözlü bildiri. 10-11 Aralık 2011, Ankara.
- Demir, S. B. & Yılmaz T. A. (2019). En iyisi bu mu? Türkiye'de yeni ortaöğretime geçiş politikasının velilerin görüşlerine göre değerlendirilmesi. Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi, 19 (1), 164-183.
- Doğusal & Tezel, N., (1987). İlkokul 5. Sınıf Öğrencilerinde Benlik Kavramının Akademik Başarı Üzerindeki Etkisi (Yüksek Lisans Tezi), Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Ensari, H. (2003). 21. Yüzyıl Okulları İçin Toplam Kalite Yönetimi. İstanbul: Sistem Yayınları.
- Güçlü, N. & Bayrakçı, M. (2004). Amerika Birleşik Devletleri Eğitim Sistemi ve Hiçbir Çocuğun Eğitimsiz Kalmaması Reformu. Ahi Evran Kırşehir Eğitim Fakültesi Dergisi.

- Karadağ İ. (2007). İlköğretim Beşinci Sınıf Öğrencilerinin Akademik Başarılarının Sosyal Destek Kaynakları Açısından İncelenmesi (Yüksek Lisans Tezi), Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Adana.
- Karakütük, M. (1996). Taşımali ilköğretim uygulaması ve sorunları 'Sincan ilçesi örneği'. Ankara Üniversitesi: Yüksek Lisans Tezi.
- Koçer, H. A. (1980). Eğitim Tarihi (İlk Çağ). Ankara Üniversitesi Eğitim Fakültesi Yayınları No:89. Ankara.
- Küçük, A. (2010). Taşımali ilköğretim okullarında görev yapan yönetici ve öğretmenlerin karşılaştıkları sorunlar (Aksaray ili örneği). Selçuklu Üniversitesi: Yüksek Lisans Tezi.
- Küçükoğlu, A. (2001). İlköğretimde taşımali ilköğretim uygulamasına ilişkin öğretmen ve yönetici görüşleri. Erzurum Üniversitesi. Yüksek Lisans Tezi.
- MEB. (1994). Temel Eğitim Pilot Projesi Uygulama Programı. Ankara
- Millî Eğitim Bakanlığı (2000). Taşımali İlköğretim Kurumları Yönetmeliği. Ankara: Millî Eğitim Basımevi.
- MEB (2018-1). Ortaöğretim Kurumları Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik.<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/02/2018>
- Millî Eğitim Bakanlığı (MEB) (2018-2). <https://www.meb.gov.tr/lgs-kapsamindaki-merkezi-sinav-1-hazirandayapilacak/haber/17534/tr>
- MEB, (2018). Liselere Geçiş Sistemi (LGS), Merkezi Sınavla Yerleşen Öğrencilerin Performansı,https://www.meb.gov.tr/meb_iys_dosyalar/2018_12/17094056_2018_lgs_rapor.pdf), Erişim: 17.04.2023
- MEB, (2022). Millî Eğitim İstatistikleri - Örgün Eğitim 2021/'22, (http://sgb.meb.gov.tr/istatistik/Metaveri_20212022.pdf), Erişim: 17.04.2023.
- MEB, (2022). Ortaöğretim Kurumlarına İlişkin Merkezi Sınav 2022 Raporu, (https://cdn.eba.gov.tr/icerik/2022/06/2022_LGS_rapor.pdf), Erişim: 17.04.2023
- Memduhoğlu, H. B. & Yılmaz K. (2011). Türk Eğitim Sistemi ve Okul Yönetimi, Pegem Yay.
- Recepoğlu, E. (2006). Taşımali ilköğretim uygulamasında taşıma merkezi olan ilköğretim okullarının sorunları: Çankırı, Karabük ve Kastamonu ili örneği. Gazi Üniversitesi: Yüksek Lisans Tezi.
- Smith, W. O. L., (1967). Çağdaş Eğitim, Çeviren: Nurettin Özyürek, Varlık Yayınevi, İstanbul.

- Şahban, B. (2016). Taşımali eğitim sistemine ilişkin veli görüşleri. Pamukkale Üniversitesi: Yüksek Lisans Tezi.
- Şan, A. (2012). İlköğretimde Taşımali Eğitim Öğrencilerinin Sorunları. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Taşbaşı, A. (2011). Taşımali eğitim ve toplumsal sorunlar. Atatürk Üniversitesi: Yüksek Lisans Tezi.
- Tuzcu, G. (2021). Eğitim Ekonomisi, Pegem A Yayını, Ankara.
- Uluğ, F. (1998). Eğitim Sisteminde Değişime Yapısal Uyum Sorunları. Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi,14,153-166.
- Yeşilyurt, M. Orak, S. Tozlu, N. Uçak, A. Sezer, D. (2007). İlköğretimde taşımali eğitim araştırması: Van ili örneği. Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi.
- Yergök, D. & Acı, M. (2019). Toplu Yemek Üretiminde Günlük Talep Tahmini için Alternatif Bir Yaklaşım: Öğrenci Regresyon. European Journal of Science and Technology, (Özel Sayı), 64-73.