

Makale türü: Derleme

KENTLERDE ÖĞRENCİLER İÇİN EV İLE OKUL ARASINDAKİ ULAŞIM İMKÂNLARININ İYİLEŞTİRİLMESİ

Dr. Öğretim Üyesi Yalçın KAHYA

Bandırma Onyedü Eylül Üniversitesi, 10200, Bandırma- Balıkesir, ykahya@bandirma.edu.tr

■ **Özet** Kırdan kente göç sonucu oluşan hızlı kentleşme sosyoekonomik sorunlara ve altyapı yetersizliklerine neden olmuştur. Hızlı kentleşme sonucunda ortaya çıkan nüfus artışı ve yoğunluğu beraberinde trafik güvenliği problemini de getirmiştir. Güvensiz kent trafiğinden etkilenen gruplardan biri olan çocuklar, okul yolunda trafik kazalarına maruz kalmaktadırlar. Bu çalışmanın öncelikli amacı okul rotası kavramını betimlemektir. Ayrıca, evden okula yürüyerek giden çocuklar için belirlenen güzergâhı ifade eden okul rotası kavramı, okul yolunu ve yolculuğunu güvenli kılmaya hizmet etmesi bakımından önemlidir. Çalışmada, farklı ülkelerin benzer uygulamalarının incelemesi yapılarak güvenli okul yolu rotası oluşturulduğunda okul yolunda gerçekleşen kazaların azaldığına işaret edilecektir. Ayrıca, okul yolunun güvenli kılınması noktasında çocuklara birbirleriyle ve çevreleriyle sağlıklı, güvenli iletişim kuracakları bir sosyal alan yaratılacağı örneklerle tartışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Kent, ulaşım, okul yolu rotası, trafik

Improvement of Transportation Facilities Between House and School for Urban Students

■ **Abstract** Rapid urbanization as a result of migration from the rural to the urban has resulted in socioeconomic problems and inadequacies of groundwork. Population growth and intensity arising as a result of rapid urbanization have also brought about the problem of traffic safety. Children, one of the groups affected by unsafe city traffic, are exposed to traffic accidents on the road to school. The primary purpose of this study is to describe the school route concept. In addition, the school route concept, which expresses the route determined for children who walk from home to school, is important in terms of serving the school route and making the journey safe. In the study, it will be pointed out that accidents on the road to school are reduced when a safe school route is created by examining similar applications of different countries. It will also be discussed with examples of creating a social space where children will communicate with each other and with their surroundings when a safe school path is established.

Keywords: Urban, transportation, school route, traffic

GİRİŞ

Kent tanımının farklı disiplinler arasında birçok tanımı bulunmakla birlikte kent, “*insan hayatını düzenleyen, yön veren, iktisadi, hukuki, idari ilişkileri içinde barındıran ve yerine getirdiği tüm faaliyetleri birbirine bağlayan ulaşım, alt yapı ve sosyal donanım sistemlerini işleten kuruluşların bir bütünü olarak karşımıza çıkmaktadır*” (Cansever, 2012:125-126). Kent kavramı tarihsel süreç olarak ele alındığında toplumsal faaliyetlerin şekillendirdiği bir unsur olarak karşımıza

çıkılmaktadır (Lefevbre, 2016:100). Hızlı kentleşme kontrolsüz bir şekilde büyümeye sebep olurken diğer yandan yoğun göç ile birlikte demografik yapı ve kent dokusu da değişime uğramakta ve risk kavramını da gündeme getirmektedir (Beck, 2011:21). Bu noktada önemli sorunlardan biri de büyük kentlerin “yaşanabilirlik ve yürünebilirlik” hallerini kaybetmeleridir. Söz konusu bu durumdan en çok da çocuklar etkilenmektedir (Kaypak & Uçar, 2018:17). Bu noktada kentteki yürünebilirlik durumu çocukların okula gidiş ve gelişlerinde trafik kazalarına maruz kalmada önemli bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu çalışmada okul yolu rotası kavramı üzerinde durularak trafik akışının yoğun olduğu kentler başta olmak üzere okula yürüyerek giden her bir öğrenci için de düşünülebilecek olan ‘güvenli okul yolu projesi’ için taslak çizilecektir. Bu taslağın oluşturulmasında ise farklı ülkelerde yapılan benzer projelerin uygulama pratikleri ve bu projelerden sağlanan faydalara değinilecektir. Almanya, İsviçre, Avusturya, İngiltere ve İsveç’te uygulanan “Güvenli Yol Güvenli Okul” ve Almanya’da uygulanan “Çocuklar için Çocuk Kent Haritası” projelerine değinilecek ve önerilecek proje için ülkemizdeki mevcut uygulamaların geliştirilmesi noktasında tartışma zemini oluşturulacaktır. Ardından ise riskli olduğu var sayılan okula yürüme eylemi nazarında önerilecek olan ‘güvenli okul yolu projesi’ uygulama önerileri kapsamında fiziksel çevrenin çocuklar açısından daha uygun hale nasıl getirileceğine ilişkin çözüm önerileri sunulacaktır.

“OKUL YOLU ROTASI” KAVRAMI

Kentdeki sorunlarla başa çıkabilmek ve kent kuramı inşa etmek için yapılan sosyolojik çalışmalar kentin mekansal biçimlenmesini ya da planlanmasını, insan davranışlarının temel belirleyicisi olarak görülmektedir. Fiziksel planlamacılar bu noktada kentin mekansal çevresini değiştirerek yeni bir toplumsal düzen geliştirmektedir. Webber’e göre yeni mekansal düzen, değişen teknoloji ve değişen sosyal şartlara yanıt olarak ortaya çıkmaktadır (akt. Harvey, 2009: 47).

Mekan ve insan ilişkisi bağlamında yapılan tartışmalar göstermektedir ki, kentsel sistemin yörüngesini anlamak istiyorsak birbirini dışlayan değil, birbirini tamamlayan ve toplumsal süreçler ile mekansal biçimler arasındaki karmaşık ilişkiyi çözümlenmek gerekmektedir. Sosyolojide yapılan çalışmalar bizlere toplumsal bir mekan felsefesi oluşturularak sorunlara nasıl çözüm bulunacağı noktasında yol gösterici olacaktır (Harvey, 2009: 34,49).

Bu bağlamda çocukların içinde bulunduğu, vakit geçirdiği mekanlar çocukların sosyalleşmesine ve gelişmesine katkıda bulunmaktadır. Bu mekanlar konut, konut çevresi, parklar, okul vb. mekanlardan oluşmaktadır. Ancak düzensiz kentleşme ile açık alanların azalması, yolların çoğalması, araç sayısının çoğalması ve bunun sonucunda trafik yükünün artması kentsel alanları çocuklar için tehlikeli mekanlar haline getirmektedir. Düzensiz kentleşme çocukların sosyal ve kültürel gelişimini olumsuz şekilde etkilemektedir. Çocukların yaşam kalitesi ve toplumun

geleceği açısından kentlerin daha yaşanabilir hale getirilmesi önem arz etmektedir. Bu noktada “*okul yolu rotası*” başka bir deyişle “*okula giden yol*” çok kısa olsa bile her öğrenci için birçok yönden merkezi bir rol oynamaktadır. Okula giden yol çocuklar için çok uzun, çok yorucu veya çok tehlikeli olup olmadığına bakılmaksızın “*okul yolu rotası*” çalışmalarında bu durum genellikle fiziksel bir sorun olarak görülmektedir. Yapılan araştırmalarda, hem çocuklara hem de gençlere yönelik olan okula giden yol yetişkinler tarafından kontrol edilemeyen bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır (Carquaeville,2016:17).

Bu kapsamda çocuk ve kent ile ilgili yapılan çalışmalara bakıldığında Özservet’in 2015 yılında yaptığı “*Çocuk ve Kent İlişkisine Yönelik Akademik Çalışmaların Değerlendirilmesi*” başlıklı çalışma dikkat çekmektedir. Çalışma kapsamında 1970-2015 yılları arasında çocuk ve kent ile ilgili yapılan çalışmalar tasnif edilmiştir. Tasnif sonucu konu başlıklı olarak iç mekân olarak konut ve benzeri mekânlardan konut önü, sokak ve oyun alanları ölçeğine, tüm kent mekânıyla ilişkiye ve sonra çocuğun çevre algısına, çevrenin çocuğa etkisine, yapıli çevre eğitimi ve tasarım, planlama gibi mekân üretim süreçlerine çocuğun katılımına yönelik konularda çalışmalar yoğunlaşmıştır. Son konu ayrımı ise, çocuğu tarihsel perspektifle mekânla ilişkisi bağlamında inceleyen ve dezavantajlı çocukların kent mekânıyla ilişkisine odaklanan çalışmalardır (Özservet, 2015:23-24).

Bu bağlamda çocukların kişilik gelişimi için okula giden yol çok önemlidir. Deneyim ve öğrenme, okula giden yol ile yakın ilişki içerisindedir. Okula girdikten sonra, okula giden yol çocuğun ihtiyaç duyduğu boş alanlardan biri olmaya devam etmektedir. Bu nedenle ev ile okul arasındaki yol bir yoldan daha fazlasıdır. Okul yolu çocukların kendi başlarına karar verme yetilerini geliştirmektedir. Yine kendi başına hareket etme kabiliyeti noktasında güven kazandığı bir deneyim, öğrenme ve sosyalleşme şeklidir. Bu sebepten ötürü çocuk dostu bir trafik planlaması çocukların öznel görüşlerini ve ihtiyaçlarını başlangıç noktası olarak ele almaktadır (Sauter, 1997).

Çocuklar için hazırlanan güvenli okul yolu rotaları komşuluk ilişkileri ve sosyal değerlerdeki değişimler başlığı altında da değerlendirilmektedir. Aileler çocuklarını evlerine yakın okullara göndermek suretiyle arabadan farklı olarak diğer ulaşım araçlarını tercih etmektedirler. Kentlerde çocukların büyük bir çoğunluğu servis araçlarıyla okullara taşınmaktadır. Arka koltuktan ya da servis penceresinden dünyayı izlemektedirler. Oysa okul yolu güvenliğinin sağlanması ile özel taşıma yerine yaya ya da bisiklet vb. ulaşım olanaklarının kullanılması çocuklar açısından, çevre açısından ve ekonomik açıdan birçok noktada fayda sağlayacaktır (Gökmen, 2013: 826).

“*Güvenli okul yolu rotası*” ile çocukların trafikte güvenliği, yaşam çevreleri, toplumla olan güven ve ilişki duyguları artmakta, çocukların yürüyebilecekleri ve

bisiklete binebilecekleri sokaklar yaratarak çocuklar için rahat mekânlar oluşturmak istenmektedir (Gökmen, 2013: 826).

“Güvenli okul yolu rotası” sadece mesafeleri kapsayan bir alan değildir. Çocuklar bu proje kapsamında deneyim kazanmakta, öğrenmekte ve sosyalleşmektedirler. Günther ve Limbourg’ a göre (2000) çocuklar tek başlarına ya da grup halinde zıplayarak, konuşarak, tartışarak, oynayarak insanlara, hayvanlara, bitkilere, evlere ve araçlara temasta bulunarak hayatı gözlemlemektedirler. Çocuklar yavaş yavaş kendi çevrelerinin bilişsel bir resmini oluştururlar. Yürüyüşlerde, patenlerde veya bisikletlerde, çocuklar psikomotor becerilerini ve bilişsel yeteneklerini geliştirirler. Uzamsal hayal gücü, mesafe, zaman ve hız algısını tecrübe ederek karayolu trafiğinin tehlikelerini algılayıp değerlendirmeyi öğrenmektedirler (Limbourg, 2002: 9). Okul yolu güvenliği nedir? dediğimizde çocukların evden okula giderken kullandıkları yaya yolları başta olmak üzere trafik ışıkları, yaya geçitleri, alt geçitler ve üst geçitlerin kullanımı akla gelmektedir. Bu noktada en önemli husus çocukların okula giderken okul yolunda herhangi bir trafik kazasına maruz kalmamaları noktasında alınan tedbirlerin gözden geçirilmesidir.

ÇOCUK TRAFİK KAZALARI VE ÖNLEYİCİ UYGULAMA ÖRNEKLERİ

Avrupa Komisyonunun verilerine göre trafik kazaları istatistiklerine bakıldığında Avrupa ülkelerinde meydana gelen trafik kazalarında ölümlerin % 2,5’ini çocuklar oluşturmakta, bu oran toplam nüfusun % 16’sına denk gelmektedir. Aşağıdaki tabloya bakıldığında trafik kazalarında % 40’ından fazlası çocuklar arabada yolcu iken, % 38’i çocuklar yaya iken, % 12’si ise çocuklar bisiklet sürerken meydana gelmektedir (European Road Safety Observatory, 2015).

Özellikle %38’lik oran ile karşımıza çıkan çocuklu kazalar, bu çalışmada değinilen güvenli okul yolu yaklaşımı ile doğrudan ilgilidir.

Tablo 1. Tüm Çocuk Ölümünün Avrupa Birliği Ülkeleri Kapsamında Taşınma Şekline Göre Dağılımı.

Otomobil	Motorlu Bisiklet	Motorsiklet	Yaya	Bisiklet	Otobüs	Diğer
%41	%2	%2	%38	%12	%1	%4

Kaynak: European Road Safety Observatory, 2015.

Newson (2010) ve Osborne’ nun (2005) incelemelerine göre, çocukların okul ve ev arasındaki ulaşımının güvenli hale getirilmesi ve trafik kazalarının engellenmesi amacıyla başta Danimarka, İngiltere olmak üzere Avrupa ülkeleri, Kanada ve Amerika’da bir takım uygulamalar yapılmaktadır. Bunlar “Safe Routes to School, SRTS (Okula güvenli rotalar)”, “Traveling to School Initiative (Okula ulaşım girişimi)”, “Walking School Buses (Yürüyen okul otobüsleri)”, “Pilot Yellow School Buses (Sarı Okul Otobüsleri)”, “Healthy Schools (Sağlıklı Okullar)” olarak adlandırılmaktadırlar (akt., Tandoğan, 2014: 28).

KENTLERDE ÖĞRENCİLER İÇİN EV İLE OKUL...

Osborne' a göre (2005) çocukların ev ve okul arasındaki ulaşımının daha güvenli hale getirebilmesi için hayata geçirilen uygulamalar okul ve ev arasında güvenli yürüme ve bisiklet rotalarını kapsamaktadır. Uygulamaların amacı çocukların okula bisiklet ile ya da yürüyerek gitmelerini sağlamak, ayrıca okul gidiş-gelişlerinde meydana gelen ve çocuk ölümleri ile sonuçlanan kazaları azaltmaktır. Yurt dışında yapılan çalışmalar incelendiğinde çocukların güvenli şekilde yürüyebilmeleri için yapılan çalışmalar ve ar-ge faaliyetleri şu şekilde maddeleştirilebilir (akt., Tandoğan, 2014: 29-30):

- Her okul için bir okul gidiş-geliş planı hazırlamak,
- Okul gidiş-gelişleri için yıllık dataları biriktirmek,
- Beş yıllık yerel ulaşım planları içinde okul ulaşım stratejileri ile ilerleme raporları hazırlamak,
- Yaya dostu mekânlar yaratmak amacıyla cadde ve sokaklardaki trafik işaretlerini geliştirmek,
- Okul ulaşım politikasını, kent genelinde yaya ve bisikletli ulaşımına entegre etmeye çalışmak.
- Son olarak, yaya geçitlerinde öğrenci ayak izleri ve isimleri gibi sürücülerin dikkatini çekecek tasarımsal farkındalık projeleri geliştirmek.

Sokakların çocuklar için yaşanabilir kılınması için yapılmış olan bu uygulamalara bakıldığında en önemli unsurun mekânın çocuklar için güvenli hale getirilmesi olduğu görülmektedir. Sokakların çocuklar için güvenli hale getirilmesini, sağlayacağı umulan en yaygın uygulama taşıtlara getirilen bölgesel hız sınırlamalarıdır.

Türkiye'deki kaza istatistiklerine bakıldığında 2013-2016 yılında toplam kaza sayısı 161.306 iken 2016 yılında bu sayı 185.128'e çıkmıştır. ları arasında toplam trafik kaza sayısı artarken, kazaların olduğu yerler olan okul geçidi ve yaya geçitlerinde meydana gelen kaza sayılarında artışlar ve azalışların olduğu görülmektedir.

Tablo 2: 2016 Yılı Kazanın Olduğu Yerdeki Yolun Geometrik Özelliğine Göre Trafik Kazası ve Sonuçları

	Kaza			Yaya	
	A	B	C	D	E
2016 yılı	A	B	C	D	E
Genel Toplam	185128	6347	178781	1705	34573
GEÇİTLER	A	B	C	D	E
Okul Geçidi	965	19 (%0,299)	946	7	386
Yaya Geçidi	12569	448(%7,05)	12121	258	4511

Kaynak: www.tuik.gov.tr (A: Toplam Kaza, B: Ölümlü Kaza, C: Yaralanmalı Kaza, D: Ölü Sayısı, E: Yaralı Sayısı)

Tablo 3 : 2013 Yılı Kazanın Olduğu Yerdeki Yolun Geometrik Özelliğine Göre Trafik Kazası ve Sonuçları

	Kaza			Yaya	
	A	B	C	D	E
2013 yılı					
Genel Toplam	161306	3032	158274	653	32702
Geçitler	A	B	C	D	E
Okul Geçidi	1042	11 (%0,36)	1031	3	382
Yaya Geçidi	10110	122(%4,02)	9988	79	4028

Kaynak: www.tuik.gov.tr (A: Toplam Kaza, B: Ölümlü Kaza, C: Yaralanmalı Kaza, D: Ölü Sayısı, E: Yaralı Sayısı)

Bu kazaları önlemek amacıyla ülkemizde okul yolu güvenliği noktasında 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 134. Maddesi (<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/KanunYonetmelik/2918SayiliKanun.pdf>) ve Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 187. Maddesi gereği (<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.8182&sourceXmlSearch=&MevzuatIliski=0>) ilk ve orta dereceli okul öğrencilerinin okul önlerinde ve geçitlerinde güvenli şekilde okula giriş ve çıkışlarını sağlamak amacıyla istekli öğretmen, veliler ve 11 yaşını bitirmiş öğrenciler ile “Okul Geçidi Görevlisi” uygulaması yapılmaktadır. Adaylara İl Emniyet Müdürlüğü’nün koordinatörlüğünde pratik ve uygulamalı eğitim verildikten sonra başarılı olan adaylara İl Emniyet Müdürlüğü tarafından imzalanan “Okul Geçidi Görevli Belgesi” verilmektedir (<http://www.trafikci.biz/?Syf=26&Syz=68866>). Ancak günlük yaşamda okul geçidi görevlisi uygulamasının düzenli bir şekilde yapılmadığı ve diğer ülkelerde yapılan uygulamalar ile karşılaştırıldığında bazı eksikliklerin olduğu görülmektedir. Bu eksikliklere kısaca bakacak olursak;

- Okul geçit görevlisi olacak velilerin, çocuklarının küçük yaşta olması ya da birden fazla çocuğu olan velilerin bu görevde olması görevin yerine getirilmesinde önemli ölçüde aksaklıklar sebep olmaktadır. Bu aksaklık görevin sürekliliğinde olumsuz etki yaratmaktadır.
- Öğretmenlerin görev yapma durumu ise aynı okulda görev yapan öğretmenlerin bu konuya olan ilgisizlikleri veya zaman kısıtlılıklarının olması zemin oluşturmaktadır.
- En az 12 yaşını dolduran öğrencilerin okul geçit görevlisi olması ise öğrencilerinin yaşlarının henüz küçük olmasından dolayı taşıt sürücülerini tarafından dikkate alınmaması sorununu doğurmaktadır.
- Görev ve sorumlulukların alınmasında görevli gönüllü sayısının az olması, ücret almamaları, konu hakkında kamu ve özel kurumlar arasındaki iş birliği eksikliği, adayların almış oldukları eğitimler, süresi ve başarılı olma kriterleri ile yeni adaylara verilecek eğitimlerde yaşanan gecikmeler,

bürokrasi, kıyafetlerin maddi olarak temini, uygulamanın kontrolünün olmaması bu çalışmanın işlevselliğine olumsuz manada etki etmektedir.

Aşağıda yer alan “Güvenli Yol Güvenli Okul” ve "Çocuklar için Çocuk Kent Haritası" başlıklarında okul yolu rotasının belirlenerek trafik kazalarının azaltılması için uygulama önerileri sunulmuştur.

TÜRKİYE İÇİN GÜVENLİ YOL GÜVENLİ OKUL PROJESİ: ÖRNEKLER, TASLAK UYGULAMALAR VE TARTIŞMALAR

Kentsel mekanın şekillenmesinde yer alan yerel yönetim mekanizmaları, sivil toplum örgütleri, kent plancıları, mimarlar kentsel çevreyi şekillendiren, dönüştürenler olarak en önemli faktör olan kullanıcıları çoğu zaman bu sürecin dışında bırakmaktadırlar. Bu noktada ihmal edilen kesim olan ve dezavantajlı gruplar arasında yer alan çocukların kentsel tasarım süreçlerinde kendilerini temsil edebilecekleri, talep ve ihtiyaçlarını dile getirebilecekleri bir platform bulunmamaktadır. Halbuki bireysel bir hak olan ve kentli olma duygusunun getirmiş olduğu kent hakkı kişisel çıkarları değil kamunun ortak yararını gözetmektedir. Bu noktada çocuklar ve gençler ortak yaşam kültürü bağlamında kendi yaşam alanını etkileyen karar süreçlerine dâhil olmaları gerekmektedir (Arın & Özsoy, 2015:183).

Kentte yaşayan tüm bireyler gibi çocuklarında bazı temel hakları bulunmaktadır. Çocuk kentte yaşayan diğer bireylerle eşit olduğunu hissetmeli, güvenli bir kentsel çevrede yaşayabilmeli, oyun oynayabilmeli, başkalarıyla ya da arkadaşlarıyla buluşabilmeli ve başka çocuklarla birlikte öğrenmeyi gerçekleştirebilmelidir (Biol, 2009:2).

Türkiyede kentleşme ve sanayileşmenin eş zamanlı gelişmesi kırsaldan kentlere göçü hızlandırmaktadır. Bu süreçte çocukların ihtiyaçları ve öncelikleri dikkate alınarak günlük hayatı etkileyen bir çok hizmet çocuklar bağlamında düzenlenmelidir. Yerel yönetimler çocuklar için yaşanabilir çevrelerin oluşmasında ortaya çıkan problemlere çözüm yollarının bulunmasında önemli rol üstlenmektedirler (Çocuk dostu kentler, 2018:5).

Uygulama Önerisi : “Güvenli Yol Güvenli Okul”

“Güvenli Yol Güvenli Okul” projesini gerekli kılan bir çok sebep mevcuttur. Bu sebeplerin başında çocuklar genellikle trafikte bilinçli olmadıklarından trafik durumunu eksik bakış açısıyla değerlendirebilmektedirler. Çocuklar yoldaki eylemleri, kısmen doğru görebilmekte ve farklı hızları ayırt etmeleri neredeyse imkansızdır. Bu noktada çocuklar sürücüyü görünce, sürücü tarafından görüldüklerini inanırlar ve araçların hızlarını doğru tahmin edemezler. Ayrıca fiziksel olarak küçük olduklarından dolayı yoğunlukla park eden araçların ötesini görmekte zorlanmaktadırlar. Çocukların dış etkenleri algılamaları çok zor olduğu görülürken, yetişkinlere nazaran sesin nereden geldiğini de doğru bir şekilde değerlendirememektedirler. Öğrenci sayısının çokluğu ve yoğun nüfusun olduğu

kentler dikkate alındığında, çocukların daha güvenli bir şekilde okula gidip eve dönmelerinde kazalar herkes için bir meydan okuma olarak karşımıza çıkmaktadır (Tombaklar, b.t.: 5).

Bu uygulama Almanya, İsviçre ve Avusturya başta olmak üzere bir çok Avrupa ülkesinde uygulanmaktadır. Uygulamadaki amaçlardan aşağıda bahsedilmiştir ve uygulamanın nasıl işlediği ise bir sonraki başlıkta adım adım, maddeler halinde verilmiştir:

Güvenli yol güvenli okul projesinin birçok farklı amacı bulunmaktadır. En önemli amaç çocukların okula giderken kullandıkları okul yolu güzergahında trafik kazalarını minimize ederek çocukların ölümü ya da yaralanmasıyla son bulacak kazaların sayısını en aza indirmektir. Bu proje kapsamında yol güvenliği eğitimi ve öğretimi ile çocukların trafik kuralları ve davranışlarında bilgi sahibi olmaları sağlanmaktadır. Yol güvenliği bilinci ile vatandaşların bilincini arttırmak ve onları yol güvenliği konusuna dahil ederek sürücülerde ve yayalarda disiplini daha etkili kılmak yine temel hedeflerimiz arasındadır.

Altyapı ve trafik yönetimi ile daha güvenli yollar ve trafik sistemi geliştirmek, yol güvenliği konusunda araştırma ve incelemelerin yapılması ile yol güvenliğini geliştirmek yine bu projede önemli bir hedeftir. Sivil toplum kuruluşlarının desteği alınarak tüm toplumun doğrudan ve etkin katılımını sağlayarak gönüllük esasına göre çalışmanın teşvik edilmesi ve bu uygulamanın kurumlara katkısı kurumların ortak projeler geliştirmesi ile iş yapabilme yetilerini geliştirmek ve bir tek çocuğun kaza geçirmesini engellemek bu projenin en önemli çıktısıdır.

Uygulama Şekli ve Amaçları Amaçları:

- Uygulama hakkında yasal alt zeminin Yerel Yönetimler ile Emniyet Genel Müdürlüğü ile ortaklaşa oluşturulması ve görev yapacak kişilerin belirlenerek okul giriş ve çıkış saati öncesi görev yapacağı yerlerin tespiti ve kişilere verilecek ücretin belirlenmesi,
- Uygulama yapılacak ilçede trafik kazalarının yaşanabileceği yüksek risk olan yerlerdeki okulların belirlenerek (ilkokullar öncelikli olarak) “güvenli okul yolu rotası”nın çizilmesi,
- Bu okullarda görev yapan personellere konu hakkında uzman kişiler tarafından eğitimlerin verilmesi ve kimlik kartlarının dağıtılması. Risk oluşturan araçların tespiti için hazırlanan tutanakların basılarak personele verilmesi. Görevli kişilere görev kapsamında giyecekleri elbiseler ile gerekli materyallerin alınması,
- Proje ile ilgili ilçede veya ülke genelinde tanıtım kampanyası yapılarak farkındalık oluşturulması,
- Okul kayıtlarında konu ile ilgili velilere ve öğrencilere bilgilendirme toplantılarının yapılması,

- “Güvenli Yol Güvenli Okul” kapsamında ebeveynlerin çocukları ile birlikte belirlenen “güvenli okul yolu rotası” nı çalışarak özellikle tehlikeli noktalarda, örneğin yoğun trafiğin bulunduğu veya karşısı görünmeyen dört yol ağızlarında pratikler yapması gerekmektedir. Özellikle okula yeni başlayan çocuklar için bu zor olabilmektedir. Bu nedenle çocuklara özellikle okula başlarken yolda yaya olarak eşlik etmek son derece faydalı olacaktır. Ebeveynler okul yolunda her zaman yaya yollarını ve yaya geçitlerini kullanmalı ve yaya yolunda giderken çocuklarını cadde tarafında değil iç tarafta yürütmesine dikkat etmesi gerekmektedir. Trafik ışıklarında sağa ve sola dönen araçlara dikkat ederek özellikle kamyon sürücüleriyle göz temasına geçip sürücünün “kör noktasında” olmadıklarına dikkat etmeleri gerekmektedir (<http://www.unfallkasse-berlin.de/>).

Uygulama Önerisi: "Çocuklar için Çocuk Kent Haritası"

“Güvenli Yol Güvenli Okul” uygulamasına destek niteliğinde olan “Çocuklar İçin Çocuk Kent Haritası” çocuklar ve velilere kent yaşamında kolaylıklar sunmaktadır. Bir çocuk kent haritasına ihtiyaç var mı? sorusu sorulduğunda kaza istatistiklerine baktığımızda bunun cevabının “evet” olduğu gözükmektedir. Güvenli bir şehrin oluşturulmasında çocuklar için kent haritası planı yine çocuklar tarafından yapılmaktadır. Normal kent haritalarında eksik olan bu bilgiler çocuklar için büyük önem taşımaktadır. Hazırlanacak planda çocuklar için geçiş yerleri, patikalar, özel trafik düzenlemeleri olan yollar, hız bölgeleri, bisiklet veya oyun yolları, çocuklar için toplantı alanları, önemli alışveriş tesisleri, spor ve oyun tesisleri yer almaktadır (Göttsche & Lutz vd., 2005: 3).

Haritalandırılacak olan kentin çocuklar için olan planlaması ve altyapısının amacı, çocukların şimdi ve gelecekte trafik güvenliğini ve sosyalizasyonlarını arttırmaktır. Buna ek olarak “Çocuk Kent Planı” kente yeni gelen ailelerin bölgeyi daha hızlı tanımasını, yetişkinlerin çocuk perspektifinden haberdar olmalarını ve kentteki çocuklar ile ilgili farkındalığı artırmasına yardımcı olmaktadır. Her bir okulun, ebeveyn evi ile okul arasında en güvenli şekilde gösterildiği , ev ve okul arasındaki mesafe olarak tanımlanan “Okula Giden Yol” (Klein, 1971) ya da başka bir deyişle “Güvenli Okul Yolu Rotası” bu haritalarda yer almaktadır (Göttsche & Lutz vd., 2005: 3).

SONUÇ

Günümüzde kentler, sürekli bir şekilde aldığı göçlerle nüfusları artarak büyümektedir. Kentler her gün biraz daha yapılar, yollar ve araçlarla dolmakta; insanlara daha az yaşam alanı kalmakta ve kamusal alanlar, yeşil alanlar azalmaktadır. Günümüzde kentsel mekanda yaşayan çocuklar kentte bir çok sorunla yüz yüze gelmektedir. Yoğun yapılaşma sonucu açık alanların azalması, araç sayılarının artmasına bağlı olarak trafik yükünün artması kenti çocuklar için güvensiz mekanlar haline getirmiştir. Çocukların fiziksel çevresini oluşturan konut

yakın çevresi, sokaklar, oyun alanları, tüm kamusal mekânların çocukların ihtiyaç ve isteklerine cevap veren güvenli yerler haline getirilmesi çocukların kendilerini değerli hissetmelerini sağlayacaktır.

Bu çalışmada genelde kent sorunsalı özel de ise güvenli yol güvenli okul kapsamında sorunun çevresi ve sınırlarına vurgu yapılarak çözüm önerileri sunulmuştur. “*Güvenli Yol Güvenli Okul*” projesinin hayata geçirilmesinde yerel yönetimler, meslek odaları ve kent planlamacılarına büyük sorumluluk düşmektedir. Plansız gelişimin ortaya çıkardığı bu sorunlara çözüm olarak “*Okul Geçit Görevlisi*” uygulaması öneriler kapsamında revize edilerek “*Güvenli Yol Güvenli Okul*” uygulaması hayata geçirilmelidir. Yerel yönetimler diğer kamu kurumları ile birlikte “*Güvenli Okul Yolu Rotası*” belirleyerek, okul öncesi dönemden başlayan trafik konularında görev alacaklara, öğrencilere, ebeveynlere eğitimler vermelidirler. Kent trafiği çocuk öncelikli olacak şekilde planlanarak okul yolu rotalarında yapılacak uygulamalar ile çocuklar trafik içerisinde nasıl hareket edecekleri noktasında tecrübe sahibi olacaklardır.

Sonuç olarak “*Güvenli Yol Güvenli Okul*” projesi çocuklara ve ebeveynlere bir çok noktada katkılar sunmaktadır. Okula yürüyerek gitmek güvenli bir deneyimdir. Çocuklar erken yaşta trafiğin zorluklarını öğrenirlerse, bu konuda kendilerine olan güvenleri artmaktadır. Okula yürüyerek gitmek, çocukların kendi aralarında dostluklar kurmasını sağlamaktadır. Çocuklar kendi çevrelerini ve özgür alanlarını keşfederek kendi inisiyatif ve sorumluluklarının bilincinde olacaklardır. Kısacası: Okul yolu bir tecrübedir. Bu tecrübe çocuğu sadece okula değil, daha ileriye götürmektedir (<http://www.zu-fuss-zur-schule.ch/>). Çocukların okula yürüyerek gitmesi çocuklarda "mekân hissinin" oluşması ve yapısal bağlantıların kavranması açısından büyük önem taşımaktadır. Okula yürüyerek gitmek sağlık açısından değerlendirildiğinde ise hergün ve düzenli yapılan iyi bir antremandır. Okul yolu çocuklara serbest bir alan sağlarken dünyayı kendi başlarına keşfederek sorumluluk duygularını artırmaktadır. Çocukları arabayla taşımak çocuğun arkadaşlarıyla birlikte kazanacakları deneyimlerini sekteye uğratmakta, özgürlüğünü daraltmakta, kişisel gelişimini engellemektedir (<http://www.zu-fuss-zur-schule.ch/>).

“*Güvenli Okul Yolu Rotası*” ile okulların çevresindeki güvenlik durumunu iyileştirmek, okula giderken yürüyüşü ve bisiklet sürmeyi arttırmak, sağlıklı bir yaşam tarzını teşvik etmek, okul yollarındaki araç sayısını azaltmak, çocukların trafik güvenliği konusundaki farkındalıklarını arttırmak hedeflenmektedir. “*Güvenli Okul Yolu Rotası*” araba trafiğini azaltmak ve okula güvenli ve çekici bir yol tasarlamak için gerekli önlemleri açıklayan bir belge olarak tasarlanmaktadır (Funk, 2006:5-8).

Gerçekleştirilen uygulamalar okul yolu rotası belirlendikten sonra okula giden yolda meydana gelen trafik kazalarının azaldığını, okula giden yolun çocuklar ve gençler için bir eylem ve iletişim alanı olduğunu göstermektedir. Bu alan üzerinde

çocuklar ve gençler kendilerini, kültürlerini yeniden inşa ederek eyleme ve iletişime geçmektedirler.

KAYNAKÇA

- Arın, S., & Özsoy, A. (2015). *Kentsel Mekan Tasarımında Çocuk Katılımı*. İdeal Kent Kent Araştırmaları Dergisi, 182-201.
- Beck, U. (2011). *Risk Toplumu* (1. b.). (K. Özdoğan, & B. Doğan , Çev.) İstanbul: İthaki Yayınları
- Biol, G. (2009). *Çocuk Dostu Kent Neresidir?*, Megaron Balıkesir, Mimarlar Odası Balıkesir Şubesi Dergisi, 10-13.
- Cansever, T. (2012). *Kent*. Y. K. Yayınları içinde, *Kent ve Kültürü* (s. 125-131). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları
- Carqueville, I. (2016). *Schulwege in den beiden deutschen Staaten. Kinder- und Jugendkulturen zwischen Elternhaus und Schule*. Bad Heilbrunn : Verlag Julius Klinkhardt. file:///E:/güvenli%20yol%202018/Carqueville_2016_Schulwege.pdf
- Çocuk dostu kentler (2018). file:///D:/güvenli%20yol%202018/ CFC%20 Catalogue-TR.pdf
- Funk, W. (2006). *Schulweg- / Schulmobilitätspläne – Wie machen es unsere europäischen Nachbarn?* Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg. https://www.researchgate.net/profile/Walter_Funk/publication/267304616_Schulweg-_Schulmobilitatsplane_-_Wie_machen_es_unsere_europaischen_Nachbarn/links/549e9ae00cf202801ea7e3f3.pdf Alıntı tarihi: 15. 05. 2018
- Gökmen, H. S. (2013). *Çocuk Dostu Kent Üzerine Stratejiler*. TMMOB 2. İzmir Kent Sempozyumu. s.s.821-829
- Göttsche, J., Lutz,U.,Sprung, Bach,L., Obeling,A., Rath,G.B., Schulze,S. Gessler, M. (2005). *Ein Stadtplan von Kindern für Kinder*. file:///D:/güvenli%20yol%202018/GÜVENLİ%20YOL/Sinsen.pdf
- Harvey, D. (2009). *Sosyal Adalet ve Kent* (3. b.). (M. Morali, Çev.) İstanbul: Metis Yayınları
- Kaypak, Ş., & Uçar, A. (2018). *Çocuk Haklarının Gerçekleşmesi Açısından Çocuk Dostu Kentler*. International Journal of Academic Value Studies, 18(4), 17-29.
- Lefebvre, H. (2016). *Mekanın Üretimi* (4. b.). (I. Ergüden, Çev.) İstanbul: Sel Yayınları
- Limbourg, M. (2002). *Kinder unterwegs im Verkehr - Risiken und Gefahren auf Kinderwegen*. In: Sache-Wort-Zahl 2002, 30. Jg., H. 47, S. 9-16. <http://duepublico.uni-duisburg-essen.de/servlets/DerivateServlet/Derivate-10954/RiskanteWege02.pdf>
- Özservet, Y. Ç. (2015). *Türkiye'de Çocuk ve Kent İlişkisi Üzerine Yapılmış Akademik Çalışmaların Değerlendirilmesi*. Y. Ç. Özservet, & E. Küçük içinde, *Çocukların Şehri Üzerine* (1. b., s. 20-50). İstanbul: Gafa Ajans.
- Sauter, D. (1997). *Zusammen mit Kindern den Schulweg sichern. Ein Leitfaden zur Befragung von Schölerinnen und Schölern*. <https://www.fuss-ev.de/component/content/article/102-literatur/427-zusammen-mit-kindern-den-schulweg-sichern.html>

- Tandoğan, O. (2014). *Çocuk İçin Daha Yaşanabilir Bir Kentsel Mekan: Dünyada Gerçekleştirilen Uygulamalar*. Megaron, 1(9), 19-33.
- Tombaklar, Ö. H. (b.t.). Çocuklar Ve Trafik Kazaları. file:///D:/güvenli%20yol%202018/A6-42.pdf
- Turan, G. (2012). Nerelisiniz? Y. K. Yayınları içinde, *Kent ve Kültürü* (6. b., s. 5-7). <http://www.unfallkasseberlin.de/file:///E:/güvenli%20yol%202018/GÜVENLİ%20YOL/berlin%20güvenli%20okul.pdf>
- http://www.zu-fusszurschule.ch/ile:///E:/güvenli%20yol%202018/Tuerkisch_Okula_yuerueyerek_gitmek..._guevenli_bir_deneyimdir.pdf<http://www.trafikci.biz/?Syf=26&Syz=68866>European Road Safety Observatory, 2015
- <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/KanunYonetmelik/2918SayiliKanun.pdf>
- <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.8182&sourceXmlSearch=&MevzuatIliski=0>
- <http://www.trafikci.biz/?Syf=26&Syz=68866>