



**Yıl: 4, Sayı: 11, Haziran 2017, s. 435-452**

**Sedef ERYİĞİT<sup>1</sup>, Ayşe KAPTAN<sup>2</sup>**

## **EĞİTİM TESİSLERİNE ERİŞİLEBİLİRLİĞİN SOSYAL DIŞLANMIŞLIKTAKİ ROLÜNÜN İRDELENMESİ-KONYA ÖRNEĞİ**

### **Özet**

Kentsel dış mekânda eğitim çağındaki çocukları en çok etkileyen unsurların başında kentsel ulaşım alanları gelmektedir. Ulaşım, kentsel aktivitelere erişimdeki en önemli unsur olduğu kadar, sosyal dışlanmaya sebep olan unsurlarında başında gelmektedir. Kentsel ulaşım ağlarının yalnızca yetişkinlere göre tasarlanmış olması çocukların ulaşımından kaynaklı sosyal dışlanmasına sebep olabilmektedir.

Bu araştırmanın amacı; eğitim çağındaki çocukların ulaşımından kaynaklı sosyal dışlanmışlığın irdelenerek, 7-14 yaş aralığında bulunan çocuklar için güvenli ulaşım imkanlarının sağlanarak sosyal dışlanmışlığın ortadan kaldırılmasına yönelik önerilerin geliştirilmesidir. Araştırmada çalışma grubu olarak Konya kent merkezinde bulunan 2 ilkokul (İhsan Özkaşıkçı İlkokulu, Niyaz Usta İlkokulu) seçilmiştir. Eğitim çağındaki çocukların ulaşımından kaynaklı sosyal dışlanmışlıklarının tespit edilebilmesi için örneklem alan ve yakın çevresinde gözlemler ve öğrenciler ile anket çalışması yapılmıştır. Yapılan gözlem ve anket bulguları sonucunda eğitim çağındaki çocukların ulaşımından kaynaklı sosyal dışlanmışlığına sebep olan unsurlar belirlenmiş ve elde edilen bulgular doğrultusunda erişilebilirliğin ve yaya yolculuklarında güvenliğin artırılarak sosyal dışlanmışlığın önüne geçilebilmesine yönelik öneriler geliştirilmiştir.

**Anahtar kelimeler:** Kentsel ulaşım planlaması, eğitim tesisleri, erişilebilirlik, sosyal dışlanmışlık, yaş faktörü.

## **THE INVESTIGATION OF THE ROLE OF ACCESSIBILITY TO EDUCATIONAL FACILITIES ON SOCIAL EXCLUSION: KONYA SAMPLE**

### **Abstract**

The urban transportation areas are the leading among the principal factors which effect the children in the age of education the most at the urban outdoor. The transportation, is not only the most important factor for reaching to the urban activities but also the main factor causing to the social exclusion. The fact that the urban transportation networks are only for the adults, could cause the children to be socially excluded in terms of transportation.

The objective of this research; is examining the social exclusion of the children of education era based on the transportation, providing the secure transportation opportunities for the children of 7-14 ages, developing suggestions for resolving the social exclusion. 2 grade schools have been chosen as the study group for the research (İhsan Özkaşıkçı Grade School, Niyaz Usta Grade School) at the Konya city

<sup>1</sup> Yrd. Doç. Dr., Necmettin Erbakan Üniversitesi, Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama ABD, sedef\_sendogdu@hotmail.com

<sup>2</sup> Yüksek Lisans Öğrencisi, Necmettin Erbakan Üniversitesi, Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge ABD, ayseekaptan@gmail.com

center in this research. Survey studies with students and observations at the sample site were carried out in order to determine the transportation based social exclusion of the children of education era. As a result of the conducted observations and survey studies, the factors causing the social exclusion of the children of education era based on the transportation are determined and in line with the obtained findings suggestions are developed for preventing the social exclusion.

**Key words:** Urban transportation planning, educational facilities, accessibility, social exclusion, age factor.

## GİRİŞ

Günümüz toplumunda gelişen teknolojiyle birlikte sosyal yapının değişmesi ve kadın istihdamının artması, çocukların erken yaşlarda sosyal ortam olan kreş ve anaokulu gibi mekânlara gönderilmesini zorunlu kılmaktadır. Bunun doğrultusunda; kentsel mekândan iyice uzaklaştırılıp, kısıtlı mekânlarda vakit geçirmeye zorunlu bırakılan çocuklar teknolojik aletlerin gelişmesiyle birlikte kapalı mekânlara bağımlı hale gelmiştir (Barre, 1984). 7 yaşına kadar zihninde mekânın boyutlarını belirleyen çocuklar, daha ileriki dönemlerde kentsel mekân ile ilişkisi artmaktadır (Akarsu, 1984). Dolayısıyla gelişen ve sürekli değişen kentlerde yaşam kolaylaşıyor olsa da çocukların hareketleri kısıtlanmakta ve bu yaş grubundaki çocukların sosyal ve fiziksel gelişimleri olumsuz etkilenmektedir (Erman, 2014).

Çocukların davranış gelişiminde; onun zekâsı, duygusal karakteri ve kişisel özellikleri gibi etkenlerden çok yaşadığı fiziksel mekân ve oyun oynamak etkili olmaktadır (Tandoğan, 2014). Oyun, çocukların özgüven kazanma, çevresini tanıma, sosyalleşme gibi birçok deneyim kazanmasına da katkı sağlamaktadır (Bulut ve Kılıçaslan, 2009). Çocukların evlerinin dışında rahat hareket edebildiği mekânların olması, kendilerine olan özgüvenin kazanılmasında, sosyal ve fiziksel gelişimlerinde olumlu etkileri olmaktadır.

Çocukların yaşadığı çevre; konut çevresi, okul-ev arası ulaşım güzergâhı ve çocuk oyun alanları gibi mekânlardan oluşmaktadır (Tandoğan, 2014). Çocukluk evresinde kişi hayata dair temel eğitimleri almaktadır ve bu mekânlarda vakit geçirmektedir. Bu nedenle fiziksel çevrenin de bu eğitimi destekler nitelikte ve çocukların ihtiyaçları doğrultusunda olması gerekmektedir (Çukur ve Güller, 2011). Bu kapsamda çocuk dostu kent kavramı ortaya çıkmıştır. Ancak; çocuk oyun alanlarını duvarlar ile çevreleyerek etrafına hızlı akan bir araç yolu tasarlanması çocuk odaklı planlama anlayışına ters düşmektedir. Çocuklara kent içerisinde özgürlüğü kısıtlanmadan, çevresini keşfetmesi ve sosyalleşmesi sağlandığında hem fiziksel gelişimi desteklenmekte hem de sosyal dışlanması ortadan kaldırılmaktadır (Selçuk Kirazoğlu, 2012). Dolayısıyla mekân içerisinde fiziksel ve güvenlik ihtiyaçları karşılanan bireylerin sosyalleşmeye yatkın oldukları görülmektedir (Hırca, 2008).

7 yaşından itibaren çevresini rahat algılamaya ve özgürlüklerine düşkün olmaya başlayan çocukların bu dönemden itibaren eğitim çağına girdikleri için, aksiyon çapları genişlemeye ve ev mekânına kentsel mekân da dahil olmaktadır. İnsan algısı kavramı genel olarak; hakkında konuşmadan, objeleri, çevre ve olayları bilmeyi ifade etmektedir. James Gibson (1966, 1979) algıya ekolojik olarak bilinen yaklaşıma öncülük ederek ekolojik yaklaşımı tanımlayıcı özelliklerden biri, algının, algılayan-çevre sistemlerini içerdiği, diğer bir deyişle, algının günlük yaşamda yararlı olan çevre özellikleri ile uyum içinde olduğunu savunmaktadır. Gibson'un çevre algısı üzerine yapmış olduğu katkılarında en önemlisi algı ve hareketin bir döngü olduğudur. Gibson'a göre; insanlar çevrelerini öğrenmek için hareket halindedir ve

hareketlerine rehberlik edenin ne olduğunu öğrenmek alışkanlığındadırlar. Bu doğrultuda; algının önemli tanımlayıcı özelliği, algılayanın araştırma eylemini kapsadığı ve çevre bilgisinin, bakarken, dinlerken, dokunurken, yürürken kazanılmış olduğudur (Belir, 2012). Gibson (1986), “Görsel Algıya Ekolojik Yaklaşım” adlı çalışmasında görsel algıyı ekolojik perspektifle irdeleyerek; insanlarla çevreleri arasındaki ilişkiye dair birbirine bağımlı olma ya da ekolojik perspektife yönelik desteğini yansıtmıştır (Heft, 2001). Gibson, çevrenin olanaklılıklarını, organizmaya sunduğu faydalı ya da zararlı şeyler olarak tanımlayarak, birey ve çevrenin birbirlerini tamamladığına vurgu yapmaktadır (Gibson, 1986). Çevresel özelliklerin her biri bireye bir eylem için bazı potansiyeller sağlarken, olanaklılıklarda bu potansiyellere karşılık gelmektedir. Heft (1997) bir çevresel özelliğin, farklı işlevlere yönelik, farklı olanaklılıklar olarak görülebileceğini belirtir. Örneğin; açık bir mekanlarda bir merdiven orta yaş ve üzeri bir birey için bir yerden bir yere geçiş amaçlı kullanılırken, çocuklar için oyun mekanına, gençler için oturma ve etraflarını seyretme olanaklılığı olarak algılanabilmektedir. Bu kapsamda; mekânlarda kullanılan mekan bileşen ve öğelerinin ortaya koydukları özelliklerin çeşitliliğinin önemli olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle; açık mekan kullanıcıların özelliklerindeki ve ihtiyaçlarındaki çeşitliliğe karşılık açık mekan özelliklerinin de çeşitlilik sağlaması gerekmektedir. Böylece kişiler özelliklerine uygun olan ve beklentilerine karşılık gelen çevresel özellikleri değerlendirebilirler. İlkokul dönemi olan 7 yaşından itibaren doğal aksiyon çapı 200-400 m. olmakla birlikte, çocuk artık ev sınırlarından çıkarak kent ölçeğinde etkin olmaya başlamaktadır. Bu nedenle; çocukların güvenliğinin, mekânı rahat kullanımının ve olanaklılığın çocuklar lehinde sağlanması için kentsel tasarımın önemi orta çıkmaktadır (Ergen, 2000).

Günümüz mahalle tasarım anlayışı genellikle güvenli sitelerden oluşmaktadır. Bunun sonucunda; sosyal etkileşimin, dayanışmanın ve komşuluk kavramlarının olduğu mahalle anlayışı yok olmuştur. Ayrıca; eğitim çağındaki çocukların ev ve eğitim tesisi arasında, dar bir alanda hareket ediyor olması, mekân ve aidiyet duygusundan yoksun olarak yetişmelerine sebep olmaktadır (Biol Özerk, 2014). Sokak kaldırımlarını çocuklar için ilginç oyun alanları olarak nitelendiren Jacobs, kaldırımları, çocukların hem vakit geçirebileceği alanlar sağlaması hem de rahat ve güvenli erişim sağlaması açısından önemli kentsel mekânlardan birisi olarak tanımlamıştır (Jacobs, 2011). Çocuklar için oyun ve sosyalleşme amaçlı kullanılan bir diğer kentsel mekân ise okul bahçeleridir. Okul bahçeleri, hem konut alanına yakın, hem kamusal bir alan hem de yoğun taşıt trafiğinden arındırılmış olduğu için denetleme konusunda da güvenilir mekânlardandır (Tandoğan, 2016). Çocukların okul bahçesinde iyi vakit geçirmeleri, alana erişimde kullandıkları eğitim-konut arası erişimde kullanılan güzergâhın güvenli, rahat olmasıyla ilişkilidir.

Ülkemizde artan taşıt trafiği neticesinde, gelişen taşıt odaklı planlama yaklaşımları ve taşıt yollarının genişlemesi, çocukların yoğun olarak kullandıkları eğitim-konut amaçlı yolculuk güzergâhlarının güvensiz mekânlar olmasına neden olmaktadır. Ülkemizde eğitim alanlarının yer seçiminde yürüme mesafesi olan 500 metrelik yarıçaplara dikkat edilmesine rağmen, hızlı ve karma trafik içerisinde eğitim çağındaki (7-14 yaş) çocukların yaya güvenliği bulunmamaktadır. Eğitim alanlarına erişimde güvenli mekânların olmaması neticesinde, servis araçlarını kullanan veya aileleri ile eğitim tesisine gelen çocuklar sosyal olarak toplumla kaynaşamama ve toplumla bütünleşememe sorunu yaşamaktadır. Araç hızlarının artması, çocukların fiziksel boyutlarının küçük olması, algılarının tam gelişmemiş olması çocukların,

toplumla bütünleşememe ve ulaşımdan kaynaklı sosyal dışlanmışlığın ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

Sosyal dışlanmışlığın ortaya çıkmasındaki en önemli neden; toplumda yaşayan bireylerin ve grupların toplum olarak kabul edilen olguya erişimlerinin sağlanamaması ya da tam potansiyellerini gerçekleştirememeleridir (De Haan, 1998). Sosyal bağların kopuşu ve sosyal süreçlere katılımın engellenmesi sonucunda topluma entegrasyonun zorlaşması, sosyal dışlanma tanımının temelini oluşturmaktadır. Sosyal dışlanma; Duffy'e (1995) göre ekonomik, sosyal, politik ve kültürel yaşamda yer alamama, yabancılaşma ve toplumun genelinden uzakta kalma olarak tanımlanmaktadır (Walker ve Walker, 1997).

Günümüzde sosyal dışlanma, sadece gelir yoksulluğunun ötesine geçerek refah düzeyi ve kentsel yaşam kalitesinin artırılması ile beraber anılmaktadır. Sosyal dışlanmanın insanlar ve ilişkiler boyutuyla ilgilenen araştırmacılar, dışlanmanın dayanışmanın sağlanamadığı ya da toplumsal yapının çöktüğü yerlerde kendini gösterdiğini ifade etmektedir (Sapancalı 2005). Dışlanmanın nedenlerini çevresel etmenler ve sosyal sistemlerle bağdaştıranlar ise sosyal dışlanmanın açığa çıktığı bu alanları; sosyal (eğitim, sağlık vb. vatandaşlık haklarının eksikliği), ekonomik (işgücü piyasalarına erişememe), yasal ve politik (toplumda demokratik karar alınmaması), kültürel ve ahlaki (geleneksel olarak dil, din ve milliyete ilişkin ortak kültürel pratiklerden dışlanma) boyut olarak sınıflandırmaktadır (Arthurson ve Jacobs, 2004).

Sosyal dışlanılmışlığın kişinin dezavantajlılığı olmayıp mekan dezavantajlılığını olduğunu savunan araştırmacılar ise, “insan yoksulluğu” ve “mekan yoksulluğu” kavramlarını ileri sürerek, insan yoksulluğunun insanların yaşadığı yerden değil toplumun doğal yapısından kaynaklandığını belirtmişlerdir (Smith, 1977). Bireylerin topluma dahil olmasında önemli rol oynayan mekan yoksulluğu; ulaşımın, erişilebilirliğin herkesimden bireye eşit hizmetin sunulmamasıyla mümkün olabilmektedir (Grieco, Turner, ve Hine, 2000). Dolayısıyla; aktivitelere erişimi doğrudan etkilemesi sebebiyle ulaşım sosyal dışlanma sebeplerinin üst sıralarında yer almaktadır. Ulaşımdan kaynaklı sosyal dışlanma; hareketliliğin yetersiz olduğu durumlarda/alanlarda erişimin engellenmesiyle ortaya çıkmaktadır (Kenyon, Rafferty ve Lyons, 2003). Miller'e göre ulaşımdan kaynaklı sosyal dışlanılmışlığın önemli sebeplerinden biri, toplumdan yaşayan her kesimden kişiye hitap eden yeterli ulaşım sisteminin bulunmaması nedeniyle erişilebilirliğin kısıtlı olmasıdır (Miller, 2003).

Günümüzde, çocuklar için güvenli mekânlar tasarlanarak, toplumsal ve sosyal hayata katılımlarının artırılması, olanaklılığın çocuklar lehine geliştirilebilmesi ve ulaşımdan kaynaklı sosyal dışlanmanın önlenmesi için; “woonerf”, “homezone”, “konut-eğitim arası güvenli rotalar (SafeRoutesto Schools)” uygulamaları bulunmaktadır (Tandoğan, 2014). Farklı isimler altında adlandırılmış olan bu uygulamaların temel amacı, sokak trafiğinin ya da trafik hızının azaltılması, sokaklarda çocuklar için oyun mekânlarının geliştirilmesi ve dinlenme, oturma mekânlarının oluşturulmasıdır (Ergen, 2000).

• **Woonerf** uygulaması, ilk olarak Hollanda'da ortaya çıkmış ve çocuklar için güvenli sokaklar oluşturulması hedeflenmiştir. Woonerf uygulaması ile kent sokakları, farklı tasarımlar sayesinde; sokaklardan araçların azaltılarak ve hızını azaltacak önlemler ile insan ölçeğinde, güvenilir ve çocukların hem erişim hem de sosyal aktivitelerini gerçekleştirebilecekleri kullanılabilir sokak tasarımları ortaya çıkmaktadır (Tandoğan, 2014). Woonerf tasarımı, kentsel mekânda otomobilin olumsuz etkilerini

azaltarak, kullanıcılara sosyal açıdan başarılı mekânlar sunmaktadır (Gökmen ve Taşçı, 2010).

• **Home Zone** uygulamasında ise; araç ve insanlar eşit kabul edilerek tasarımlar yapılmakta ve kentsel yaşam kalitesinin artırılması hedeflenmektedir. Uygulamada sokaklar sosyal açıdan güçlendirilerek ve kentte yaşayan her kesimden bireye hizmet verecek şekilde tasarlanmaktadır. Bununla beraber; sokak kullanımları olarak piknik alanları, çocuk oyun alanları, oturma alanları gibi sosyalleşmeyi destekleyecek kullanımlar öngörülmüştür (Anonim, 2008). Home Zone uygulaması ile çocuklar için güvenli mekânlar oluşturularak kent içerisinde rahat hareket edebilecekleri alanlar tasarlanmaktadır. Araç hızının kısıtlandığı ve çocuklara güvenli ulaşımın sağlandığı mekânlar ile ulaşımdan kaynaklı sosyal dışlanmışlığın azaltılması için yapılan önemli uygulamalardan biridir (Anonim, 2002).

• **Okula Güvenli Rotalar uygulaması temelinde, eğitim çağındaki çocuklara yürümek ve** bisiklet kullanmak aktivitelerinin alışkanlığını kazandırmak bulunmaktadır. Dolayısıyla eğitim tesisi-konut arasında araç kullanımının azaltılması ve okul çevresinin araç trafiğinden arındırılması hedeflenmektedir (Anonim, 2013). Bu uygulama; çocuk bireylerin yanında ebeveynleri, eğitimcileri ve okul yöneticilerini de kapsadığı için sosyal bütünleşme açısından başarılı olmakta ve çocukların ulaşımda sosyal dışlanmışlığına engel olmaktadır.

Kentsel mekânla tanışmaya başlayan eğitim çağındaki çocukların (7-14 yaş aralığı) eğitim tesislerine erişilebilirliğinin sosyal dışlanmışlıktaki rolünün irdelendiği çalışmada; kentlerimizde eğitim tesislerine erişilebilirlikte kullanılan güzergâhlarda sağlıklı ve güvenli mekânların tasarlanmasıyla sosyal dışlanmışlığın azaltılmasına yönelik önerilerin geliştirilmesi amaçlanmıştır. Araştırma sonucunda geliştirilen öneriler, eğitim çağındaki çocukların ulaşımdan kaynaklı sosyal dışlanmışlığını azaltarak fiziksel ve sosyal gelişimlerine katkı sağlaması bakımından yönlendirici nitelik taşımaktadır. Araştırma kapsamında elde edilen bulgularının ve geliştirilen önerilerin Konya kentinde ulaşımdan kaynaklı sorunların azaltılarak sosyal dışlanmışlığın engellenmesine katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

## YÖNTEM

Bu araştırmanın temel bilgi kaynağı, eğitim çağındaki çocukların (7-14 yaş aralığı) sosyal dışlanmışlığının ortadan kaldırılması için erişilebilirliğin sosyal dışlanmışlıktaki rolünün tanımlanmasına ilişkin literatür araştırmasına ve Konya İli Meram İlçesinde bulunan, **İhsan Özkaşıkçı İlkokulu** ve **Niyaz Usta İlkokulu'** nda elde edilen verilere dayanmaktadır. Bu bağlamda çalışmanın genel çerçevesini ulaşımın sosyal dışlanmışlıktaki rolü ve özellikle eğitim çağındaki çocukların (7-14 yaş aralığı) erişilebilirliği oluşturmaktadır.

Araştırma eğitim tesislerine erişimde tercih edilen ulaşım türlerinin kullanıcı istemleri doğrultusunda gelişmesinden dolayı göreceli verileri içermektedir. Bu nedenle araştırma; nitel ve nicel yöntemleri bir arada kullanan karma bir yönteme dayandırılmıştır.

Kent genelinde eğitim çağındaki çocukların erişilebilirliğinin sosyal dışlanmışlıktaki rolünün tespit edilmesi için alanda yapılan gözlemlere ve anket uygulamasına dayalı bir yöntem izlenmiştir. Bu kapsamda seçilen örnek alanlarda, gözlemler yapılarak, eğitim tesislerinin kent içindeki konumu, çevresi ile ilişkileri, ulaşım imkânları incelenmiş ve gözlemlerde fotoğraf

tekniklerinden faydalanılmıştır. Ayrıca; eğitim tesislerinde eğitim gören öğrencilerin erişilebilirlikten kaynaklı sosyal dışlanmışlığın ortaya konmasına yönelik olarak veriler öğrenciler ile yapılan anket yoluyla elde edilmiştir. Anket formu hazırlanırken; literatür araştırmasından, alanda yapılan gözlemlerden, öğrenci velileri ve okul idarecilerinin görüşlerinden faydalanılmıştır. Alanda yapılan gözlemlerle eğitim tesislerine erişimde çocukların yaşadıkları sorunlar tespit edilmiş, öğrenci velileri ve okul idarecilerinin eğitim tesislerine erişim sırasında sosyal dışlanmışlığa sebep olan ulaşımdan kaynaklı sorunları ölçmeye yönelik sorular yüz yüze görüşmeler ile temin edilmiştir (İhsan Özkaşıkçı İlkokulunda 15, Niyaz Usta İlkokulunda ise 20 veli ile yüz yüze görüşme gerçekleştirilmiştir). Anket uygulamasına geçilmeden önce örnek anket uygulaması gerçekleştirilerek (25 adet), ulaşımdan kaynaklı sorunlara yönelik olarak sorular geliştirilmiştir. Anket çalışması 2016 yılı Nisan ve Mayıs aylarında eğitim tesislerinin girişlerinde gerçekleştirilmiştir. Çalışma grubuna toplam 83 anket uygulanmıştır. Anketler eğitim tesislerinde rastgele örneklem yöntemi ile 7-14 yaş aralığında ve 1. ve 8. Sınıf öğrencilerine homojen olarak dağıtılarak yapılmıştır. Ankete katılan öğrencilerin % 54,22'si kız, % 45,78'i erkek öğrencidir. Anket verilerinin değerlendirilmesinde SPSS paket programı kullanılmıştır. Araştırmada konu ile ilgili katılımcıların genel sorulara verdikleri cevapların analizinde genel ortalama alınarak değerlendirme yapılmıştır. Ancak, çalışmanın temel amacı olan ulaşımdan kaynaklı sosyal dışlanmışlığın ortaya konulabilmesi için öğrencilere sorulan ulaşımdan kaynaklı sorunlara katılım durumunun tespit edilebilmesi için üçlü likert tipi dereceleme ölçeği kullanılmıştır. Likert ölçeğinin dereceleme maddeleri “(1) Katılıyorum”, “(2) Kararsızım”, “(3) Katılmıyorum” şeklinde sıralanmış ve değerlendirmeler frekans analizi kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Anket değerlendirmesinde; ulaşımdan kaynaklı sorunların güvenilirliğinin değerlendirilmesinde Cronbach Alfa yöntemi kullanılmış ve alfa katsayısı ( $\alpha$ ) 0,86 olarak bulunmuştur. Buna dayalı olarak oluşturulan anket formunun güvenilir bir ölçme aracı olduğu söylenebilir.

## BULGULAR

Araştırma bulguları alanda yapılan gözlemlerden ve Konya kentinde yapılan anket çalışmasından elde edilen verilere dayanmaktadır.

### *Alanda Yapılan Gözlemler*

#### *• İhsan Özkaşıkçı İlkokulu*

Konya kentinin Meram ilçesinde bulunan İhsan Özkaşıkçı İlkokulu, 1070 öğrencisi ile kentin önemli eğitim tesislerinden birisidir.

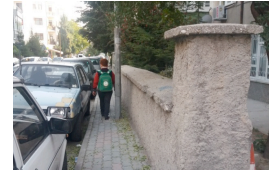


**Resim 1. İhsan Özkaşıkçı İlkokulu ve yakın çevresi**

Eğitim tesisi, erişilebilirlik mesafesi (500 metre) içinde değerlendirildiğinde, kentin önemli kullanım alanlarından olan tren garının bu alan içinde kaldığı tespit edilmiştir. Eğitim tesisi yakın çevresi ulaşım durumunun değerlendirilmesi neticesine, okulun mahalle arası ve genellikle konuta hizmet eden yolların üzerinde bulunduğu belirlenmiştir. Ancak eğitim tesisinin batısında, tren yoluna paralel ve kentin taşıt trafiği açısından önemli ulaşım ana yollarından olan Azerbaycan Caddesi bulunmaktadır. Kentin merkezinde bulunan tren yolunun ve 1. Derece ulaşım aksı olan Azerbaycan Caddesi'nin kent gelişimine eşik oluşturarak, İhsan Özkaşıkçı İlkokulu'nun erişilebilirliğini düşürmektedir. Bununla beraber eğitim tesisini kullanan 7-14 yaş grubundaki çocuklar için trafik güvenliği sorunu ortaya çıkmaktadır (Resim 1).



**Resim 2. Emir Sadrettin Sokak**



**Resim 3. Emir Sadrettin Sokak**

İhsan Özkaşıkçı İlkokulu çevresinde yapılan gözlemler neticesinde; eğitim tesisi girişinin bulunduğu Emir Sadrettin Sokağı'nda hız sınırlayıcı ulaşım elemanlarının bulunduğu gözlemlenmiştir. Ancak sokağın kentin önemli ulaşım akslarını birbirine bağlayıcı rol üstlenmesinden ötürü trafik yoğunluğunun yüksek olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca, Emir Sadrettin Sokağı'nda yoğun yapılaşmanın bulunmasından ötürü, yol üstü otoparklarla birlikte gerek yaya gerekse taşıt trafiğinde güvenlik sorunun olduğu ve kaldırım genişliklerinin talebe cevap veremediği gözlenmiştir (Resim 2) (Resim 3).



**Resim 4. Emir Sadrettin Sokak**



**Resim 5. Emir Sadrettin Sokak**

Eğitim tesisi giriş-çıkış saatlerinde okul girişinin bulunduğu Emir Sadrettin Sokak'ta yoğun araç trafiğinden ötürü yaya güvenliğinin bulunmadığı gözlenmiştir (Resim 4, 5).



**Resim 6. Azerbaycan Caddesi**



**Resim 7. Tren Garı Altgeçidi**

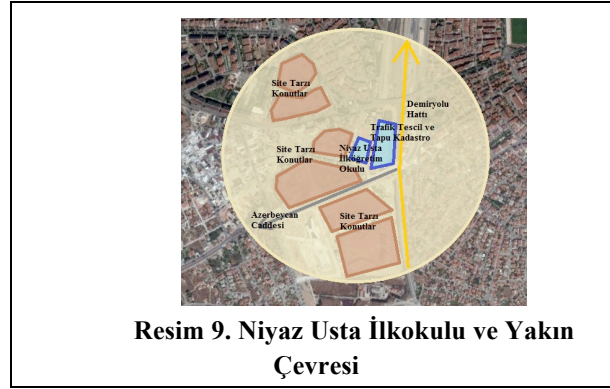


**Resim 8. Tren Garı Kavşağı**

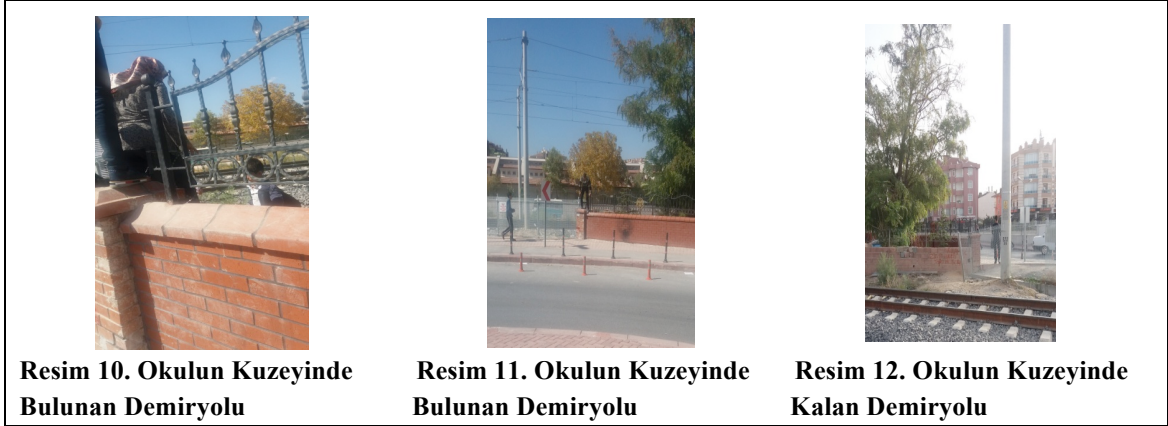
Eğitim tesisinin arka cephesinde Azerbaycan Caddesi bulunmaktadır. Bu cadde kent için önemli bir ulaşım aksı olmakla birlikte, tren seferlerinin bulunduğu saatlerde yoğun bir taşıt trafiğini taşımaktadır (Resim 6). Eğitim tesisinin yakınında bulunan tren garı altgeçidi güvenli bir ulaşım sağlamaktadır (Resim 7). Ancak gar kavşağı taşıt ve yaya trafiği açısından yoğun bir kavşak olmakla birlikte çocuklara yönelik bir düzenlemenin bulunmadığı ve çocuk güvenliğinin bulunmadığı gözlenmiştir (Resim 8).

• **Niyaz Usta İlkokulu**

Niyaz Usta İlkokulu, Konya kentinin Meram ilçesinde bulunmakta ve eğitim tesisinde 2020 öğrenci eğitim görmektedir.



Eğitim tesisinin erişilebilirlik mesafesi olan 500 metrelik çap içerisindeki arazi kullanımının ve ulaşım durumunun incelenmesi neticesinde, eğitim tesisinin yakın çevresinde genellikle site tarzı konut tipinin bulunduğu, kentin önemli ulaşım akslarının, demiryolunun ve kesişim noktalarının bulunduğu tespit edilmiştir (Resim 9).



Alanda yapılan gözlemler neticesinde, Niyaz Usta İlkokulu'nun doğusunda bulunan demiryolu hattının alanın erişilebilirlik mesafesi içinde eşik oluşturmasından dolayı eğitim alanı ile konut alanları arasında entegrasyonun bulunmadığı gözlenmiştir. Ayrıca, demiryolu hattı üzerinde yayalara yönelik düzenlemenin bulunmamasından dolayı, öğrencilerin ve velilerin eğitim tesisine erişimlerini kontrolsüz bir şekilde demiryolu hattının üzerinden sağladıkları tespit edilmiştir (Resim 10, 11,12).





**Resim 13. Okulun Doğusunda Kalan Azerbaycan Caddesi**

Okula (demiryolu hariç) eriřim sadece demiryolunun diđer tarafındaki Azerbaycan Caddesi üzerinde bulunan alt geçitteki yaya yolu ile sađlanabildiđi, ancak; bu yol üzerinde tařıt trafiđinin hızlı olmasından dolayı 7-14 yař aralıđındaki çocukların trafik gűvenliđi ve sosyal gűvenliđinin bulunmadıđı gűzlenmiřtir (Resim 13).



**Resim 14. Kemerli Sokak**



**Resim 15. Kemerli Sokak**



**Resim 16. Kızılırmak Sokak**

Alanda yapılan gűzlemler neticesinde, okulun batısında bulunan Kemerli Sokak'ta okul giriş-çıkış saatlerinde űzel araç ve servis yoğunluğu yaşanmaktadır (Resim 14,15). Okul girişinde bulunan Kızılırmak Sokak'ta ise hız sınırlayıcıları bulunmasına karşın, servis araçları ve velilere ait űzel araçların okul giriş-çıkış saatlerinde yoğun araç trafiği oluşturduğu ve yaya gűvenliđinin bulunmadığı tespit edilmiştir (Resim 16).

### **Anket Bulguları**

Anket çalıřmasında, űđrencilerin konut-eđitim amaçlı yolculuklarında hangi ulařım tűrűnű tercih ettiklerini, okula yalnız gelme durumlarını ve eđitim tesisine eriřimde kullandıkları yol gűzergâhında karřılařtıkları ulařımdan kaynaklı sorunların tespit edilmesine yűnelik sorular sorulmuř ve elde edilen bulgular ařađıda sunulmuřtur.

Eđitim tesisine velileri ile gelme durumlarının deđerlendirilmesi neticesinde; İhsan Őzkařıkçı İlkokulu'nda toplam 30 űđrenci ile gűrűřűlműřtűr. Bu űđrencilerin 12'sinin (%40) okula velisi ile geldiđi, kalan 18'inin (%60) yalnız geldiđi tespit edilmiřtir. Niyaz Usta İlkokulu'nda ise 18 űđrenci (%33,96) okula velisi ile gelirken, kalan 35 űđrenci (%66,04) yalnız gelmektedir.

**Tablo 1. Eğitim tesisine velisi ile gelen öğrencilerin tercih ettikleri ulaşım türü**

Erişimde Tercih Edilen Ulaşım Türü	f	%
<b><i>İhsan Özkaşıkçı İlkokulu</i></b>		
Yaya	9	75
Özel Araç	2	16,7
Minibüs	1	8,3
Toplam	12	100
<b><i>Niyaz Usta İlkokulu</i></b>		
Yaya	11	61,11
Özel Araç	6	33,33
Minibüs	1	5,56
Toplam	18	100

Eğitim tesislerine erişimde tercih edilen ulaşım türünün değerlendirilmesi neticesinde; eğitim tesislerine velisi ile gelen öğrencilerin çoğunlukla yaya olarak eğitim tesislerine erişim sağladıkları tespit edilmiştir. İhsan Özkaşıkçı İlkokulu'nda yapılan anket sonucunda öğrencilerin % 75' inin, Niyaz Usta İlkokulu'nda ise %61,11' inin yaya olarak eğitim tesislerine geldikleri tespit edilmiştir (Tablo 1).

**Tablo 2. Eğitim tesisine velisi ile gelen öğrencilerin eğitim tesisi ile konut arası mesafe durumları**

Eğitim Tesisi-Konut Arası Mesafe	f	%
<b><i>İhsan Özkaşıkçı İlkokulu</i></b>		
0-500 metre	9	75
501-1000 metre	1	8,3
1001-1500 metre	0	0
1501-2000 metre	1	8,3
2000-+ metre	1	8,3
Toplam	12	100
<b><i>Niyaz Usta İlkokulu</i></b>		
0-500 metre	12	66,67
501-1000 metre	3	16,67
1001-1500 metre	2	11,11
1501-2000 metre	1	5,55
2000-+ metre	0	0
Toplam	18	100

Eğitim tesislerine velileri ile gelen öğrencilerin yolculuk mesafelerinin değerlendirilmesi neticesinde öğrencilerin büyük çoğunluğunun konutlarının yürüme mesafesi olan 0-500 metre aralığında olduğu tespit edilmiştir. Yapılan anketler sonucunda İhsan Özkaşıkçı İlkokulu'nda velisi ile gelen öğrencilerden %75' inin, Niyaz Usta İlkokulu'nda ise %66,67' sinin konutlarının 0-500 metrelik mesafede olduğu tespit edilmiştir (Tablo 2).

Eğitim tesislerinde yapılan anketlerin ortalamalarının değerlendirilmesi neticesinde eğitim tesislerine velileri ile birlikte erişim sağlayan çocukların büyük çoğunluğunun tek başlarına yolculuklarını yapmak istediklerini belirtmişlerdir. İhsan Özkaşıkçı İlkokulu'nda yapılan anketler doğrultusunda öğrencilerin %58,33' ünün, Niyaz Usta İlkokulu'nda ise öğrencilerin %55,56' ının yolculuklarını yalnız gerçekleştirmek istediklerini belirtmişlerdir.

Veliler ile yapılan yüz yüze görüşmeler neticesinde sosyal güvenlik endişesi ve karma trafik içerisinde yaya güvenliğinin bulunmaması nedeniyle öğrencilerin yalnız okula gitmelerine izin vermeyecekleri tespit edilmiştir. İhsan Özkaşıkçı İlkokulu'nda görüşülen velilerin %67' inin, Niyaz Usta İlkokulu'nda ise görüşülen %77,78' inin çocuklarının eğitim tesisine yalnız gitmelerine izin vermeyecekleri belirtmişlerdir.

**Tablo 3. Eğitim tesisine yalnız gelen öğrencilerin erişimde tercih ettikleri ulaşım türü**

Erişimde Tercih Edilen Ulaşım Türü	f	%
<i>İhsan Özkaşıkçı İlkokulu</i>		
Servis	15	83,33
Yaya	3	16,67
Toplam	18	100
<i>Niyaz Usta İlkokulu</i>		
Servis	31	88,56
Yaya	2	5,72
Minibüs	2	5,72
Toplam	35	100

Eğitim tesisine yalnız gelen öğrencilerin erişimde tercih ettikleri ulaşım türünün ve yolculuk mesafesinin değerlendirilmesi neticesinde, çoğunlukla öğrencilerin erişimde servis aracını tercih ettikleri tespit edilmiştir (Tablo 3).

**Tablo 4. Eğitim tesisine yalnız gelen öğrencilerin eğitim tesisi-konut arası yolculuk mesafesi**

<b>Eğitim Tesisi-Konut Arası Mesafe</b>	<b>f</b>	<b>%</b>
<b><i>İhsan Özkaşıkçı İlkokulu</i></b>		
0-500 metre	5	27,78
501-1000 metre	2	11,11
1001-1500 metre	2	11,11
1501-2000 metre	4	22,22
2000-+ metre	5	27,78
<b>Toplam</b>	<b>18</b>	<b>100</b>
<b><i>Niyaz Usta İlkokulu</i></b>		
0-500 metre	14	40
501-1000 metre	5	14,29
1001-1500 metre	3	8,57
1501-2000 metre	4	11,43
2000-+ metre	9	25,71
<b>Toplam</b>	<b>35</b>	<b>100</b>

Eğitim tesislerine yalnız erişim sağlayan öğrencilerin anketlerinin değerlendirilmesi neticesinde öğrencilerin büyük çoğunluğunun konutlarının yürüme mesafesi olan 0-500 metre aralığında olduğu tespit edilmiştir (Tablo 4).

446

**Tablo 5. Eğitim Tesisleri ve Yakın Çevresinde Ulaşımdan Kaynaklı Sorunlara Katılım Durumu**

<b>Değerler</b>	<b>Katılıyorum</b>		<b>Kararsızım</b>		<b>Katılmıyorum</b>		<b>Toplam</b>	
	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>f</b>	<b>%</b>
<b><i>İhsan Özkaşıkçı İlkokulu</i></b>								
Taşıt hızının yüksek olması	11	36,67	8	26,66	11	36,67	30	100,00
Yaya yollarının dar olması	15	50,00	5	16,67	10	33,33	30	100,00
Yol üstü otoparklanma	11	36,67	5	16,66	14	46,67	30	100,00
Sosyal güvenliğin bulunmaması	12	40,00	8	26,67	10	33,33	30	100,00
Bisiklet yollarının olmaması	13	43,33	5	16,67	12	40,00	30	100,00
Taşıt sürücülerinin davranışları	16	53,33	6	20,00	8	26,67	30	100,00
Servis araçlarının fazla olmasından dolayı yaya güvenliğinin bulunmaması	10	33,33	7	23,33	13	43,33	30	100,00
Trafik ışıklarının olmaması	12	40,00	3	10,00	15	50,00	30	100,00
Araç yollarının fazla büyük olması	9	30,00	7	23,33	14	46,67	30	100,00

Tablo 5. Eğitim Tesisleri ve Yakın Çevresinde Ulaşımın Kaynaklı Sorunlara Katılım Durumu (Devam)

Değerler	Katılıyorum		Kararsızım		Katılmıyorum		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%
<b><i>Niyaz Usta İlkokulu</i></b>								
Taşıt hızının yüksek olması	33	62,26	9	16,98	11	20,76	53	100,00
Yaya yollarının dar olması	13	24,53	20	37,73	20	37,73	53	100,00
Yol üstü otoparklanma	27	50,94	15	28,30	11	20,76	53	100,00
Sosyal güvenliğin bulunmaması	35	66,04	9	16,98	9	16,98	53	100,00
Bisiklet yollarının olmaması	28	52,83	14	26,42	11	20,75	53	100,00
Taşıt sürücülerinin davranışları	34	64,15	13	24,53	6	11,32	53	100,00
Servis araçlarının fazla olmasından dolayı yaya güvenliğinin bulunmaması	36	67,92	6	11,32	11	20,76	53	100,00
Trafik ışıklarının olmaması	40	75,47	4	7,55	9	16,98	53	100,00
Araç yollarının fazla büyük olması	38	71,70	7	13,21	8	15,09	53	100,00

Eğitim tesisleri ve yakın çevresinde ulaşımdan kaynaklı sorunların değerlendirilmesi neticesinde; taşıt hızının yüksek olması, yaya yollarının dar olması, sosyal güvenliğin bulunmaması, bisiklet yollarının olmaması, taşıt sürücülerinin davranışları sorunlarına katılımın yüksek oranda olduğu tespit edilmiştir (Tablo 5).

Örneklem alanda yapılan anketlerin değerlendirilmesi sonucunda; İhsan Özkaşıkçı İlkokulu'nda görüşülen öğrencilerden %65' inin, Niyaz Usta İlkokulu'nda ise %72' sinin ulaşımdan kaynaklı sorunların giderilmesi durumunda eğitim tesislerine yalnız gelebilecekleri tespit edilmiştir.

### SONUÇ VE ÖNERİLER

Günümüzde yaşanan nüfus artışı ve kentlerin hızla yayılarak sınırlarının genişlemesi neticesinde kentlerde yaşamın gereği olan kentsel fonksiyonlara erişim talebi ulaşım planlaması kavramını ortaya çıkarmaktadır. Ulaşım planlamasında; önceliğin otomobil kullanıcılarına verilmesi ve bu doğrultuda artan trafik sıkışıklığını azaltma, trafik hızını yükseltme çabaları neticesinde kentte yaşayan çocukların, yaşlıların, engellilerin vb. gibi kesimlerin erişilebilirliğinin göz ardı edilmesine ve ulaşımdan kaynaklı sosyal dışlanmışlıklarına sebep olmaktadır. Kentsel dış mekânla ilişkilerin artmaya başladığı dönem olan 7-14 yaş aralığındaki çocukların yolculuklarının büyük bölümünün konut-egitim amaçlı olması ve bu yolculuk sırasında yaşanan sorunlar bu yaş aralığındaki çocukların özgüven kaybına ve sosyal dışlanmışlıklarına sebep olabilmektedir.

Konya kenti örneklem alanlarında yapılan gözlemlerin değerlendirilmesi neticesinde, eğitim tesislerinin kentin ana yolları üzerinde bulunduğu, çocukların erişimlerini rahat ve güvenli sağlayacak düzenlemenin bulunmadığı, okulun giriş ve çıkış saatlerinde çocukların karma trafik içerisinde güvensiz olarak kaldığı ve yol üstü otoparklardan ötürü yayaların rahat hareket edebilecekleri mekanların bulunmadığı ve kaldırımların yetersiz kaldığı tespit edilmiştir. Örneklem alanda öğrenci velileri ile yapılan yüz yüze görüşmeler neticesinde, sosyal güvenlik ve karma trafik içerisinde çocukların güvenli erişim imkanının bulunmaması sebebiyle çocukların okula yalnız gitmelerine izin vermedikleri tespit edilmiştir. Ayrıca; örneklem alanda yapılan anket bulgularının değerlendirilmesi neticesinde ise; eğitim tesisine velisi ile gelenlerin büyük çoğunluğunun yaya olarak erişim sağladıkları ve eğitim tesisi-konut mesafesinin yürüme mesafesi olan 0-500 metre aralığında olduğu tespit edilmiştir. Sosyal güvenlik ve ulaşımdan kaynaklı sorunlardan ötürü velileri ile birlikte eğitim tesislerine erişim sağlayan çocukların kendilerine olan özgüvenin kazanılmasında, sosyal gelişimlerinde olumsuz etkileri olmakta ve sosyal dışlanmışlık yaşamaktadırlar. Eğitim tesislerine yalnız gelen çocukların ise büyük çoğunluğunun konutları eğitim tesislerine yürüme mesafesinde iken eğitim tesisine erişimde servis aracını tercih ettikleri tespit edilmiştir. Günümüzde sürekli olarak gelişen kentlerde ulaşım talebini karşılamaya yönelik lastik tekerlekli araçlar tercih edilmesine rağmen, 7-14 yaş aralığında bulunan çocukların güvenlik endişesi ile servis araçlarını kullanmaya zorunlu hale getirilmesi oyun çağındaki çocukların hareketlerinin kısıtlanmasına, oyun oynayamamalarına ve çevrelerini algılayamamalarına dolayısıyla kentsel mekandan soyutlanarak, sosyal dışlanmışlıklarına sebep olmaktadır. Eğitim tesisini kullanan çocukların ulaşımdan kaynaklı sorunlara katılım durumlarının değerlendirilmesi neticesinde ise, yaya yollarının bulunmaması, taşıt sürücülerinin davranışları, bisiklet yolunun olmaması, taşıt hızının yüksek olması, yol üstü otoparklar ve trafik güvenliğini sağlayan sinyalizasyon sisteminin bulunmaması sorunlarına katılım oranları yüksek olduğu belirlenmiştir. Yapılan analizlerin genel değerlendirilmesi neticesinde; çocuklukların fiziksel çevrelerinin, erişkinler tarafından ve onların düşünce ve isteklerine göre tasarlanmadığı tespit edilmiştir. Bu nedenlerle; çocukların yoğun olarak kullandıkları kentsel mekanlarda çocukların gereksinimlerinin karşılanamadığı, olanaklılık yoksunluğunun bulunduğu, eğitim tesislerine erişilebilirlikte sorunların olduğu ve ulaşımdan kaynaklı sosyal dışlanmışlığın bulunduğu tespit edilmiştir.

Eğitim çağındaki çocukların ulaşımdan kaynaklı sosyal dışlanmışlığın önüne geçilebilmesi için;

- Eğitim tesislerin çevresinde yaya olarak güvenli erişimin sağlanabilmesi için yaya yollarının ve kaldırımların genişliklerinin artırılarak, kaldırımların aynı zamanda oyun mekanı olarak tasarlanması,
- Eğitim alanı çevresinde güvenli otoparkların yapılarak otopark ihtiyacının karşılanması ve yollarda yayalara daha geniş mekânların ayrılması,
- Demiryolu ve ana yollarda güvenli yaya geçişlerin sağlanması için bas-geç sistemler ve sinyalizasyon sistemlerinin yapılarak, karma trafik içinde çocukların güvenliğinin sağlanarak karşıdan karşıya geçmelerinin sağlanması,
- Eğitim tesislerine bisikletleri ile gelen veya gelmek isteyen çocukların güvenli erişim imkânının sağlanabilmesi için konut alanları ve eğitim tesisleri arasında bisiklet yollarının yapılması,

- Eğitim tesislerinde güvenli rotalar uygulamasına yönelik düzenlemenin yapılması ve bu düzenlemelere okul yöneticilerinin, eğitimcilerin ve velilerin katılımının sağlanması,
- Eğitim tesislerinin bulunduğu alanlarda kentle bütünleşmiş Woonerf ve Home Zone uygulamalarının gerçekleştirilerek, trafik hızının düşürülmesi, yeşil alanın artırılması ve çocuklara yönelik oyun alanlarının artırılması,
- Eğitim tesisleri çevresinde çocukların sosyal gelişimlerinin artırılması ve özgüvenlerinin geliştirilmesine yönelik olarak sosyal güvenliğin sağlanarak bireysel yolculuk yapma imkânı tanınması gerekmektedir.

Mekanın, iletişimi artırmada itici bir güç olması sebebiyle; çocuğun mekanla ve çevresindeki kişilerle iletişiminin artırılması, yaşadığı kente, doğaya sevgiyle yaklaşmasında, çevreye duyarlı olmasında ve sosyal dışlanmışlığının önlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır. 7-14 yaş aralığındaki çocuklara güvenli ulaşım imkânının sağlanması, hem çocukların sosyal ve fiziksel gelişimlerini desteklemekte hem de ulaşımdan kaynaklı sosyal dışlanmışlığının azaltılmasına katkı sağlayabilmektedir. Bu nedenle, kentlerimizde eğitim çağındaki çocukların ulaşımdan kaynaklı sosyal dışlanmışlığının önüne geçilebilmesi için eğitim alanları planlamasında etki alanları göz önünde bulundurulmalı ve ulaşım planlamasında, toplumda yaşayan herkese eşit imkânlar tanınarak, sosyal dışlanmışlığın önüne geçilmesi gerekmektedir.

#### KAYNAKLAR

- Akarsu, F. (1984). Piaget' ye göre çocukta mekân kavramının gelişimi. *Mimarlık Dergisi*, sayı: 9, s.31-33, Ankara/Türkiye.
- Anonim, (2002). *Home Zone Design Guidelines*, Institute Of Highway Incorporated Engineers. İngiltere.
- Anonim, (2008). *Supplementary planning guidance 3. Haddington*. The East Lothian Local Plan 2008.
- Anonim, (2013). *Safe Routes To School Travel Plan*. Hanover. ORW Landscape Architects and Planners White River Junction, Vermont ve Engineering Ventures, PC Lebanon.
- Arthurson, K. ve Jacobs, K. (2004). A Critique Of The Concept Of Social Exclusion And Its Utility For Australian Social Housing Policy. *Australian Journal of Social Issues*, cilt:39, sayı:1, s.25-40, Medford/USA.
- Barre, F. (1984). Çocuk Ve Mekân ya da Yitirilmiş Kent. *Mimarlık Dergisi*, sayı:9, s.14-17, Ankara/Türkiye.
- Belir, Ö. (2012). *Görme Engellilerin Mekân Okumasına Etki Eden Parametrelerin Saptanması*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul/Türkiye.
- Birol Özerk, G. (2014). 21. Yüzyıl Kentinde Çocuk Olmak. *Güney Mimarlık Dergisi*, sayı:16, s.14-16, Adana/Türkiye.
- Bulut, Z. ve Kılıçaslan, Ç. (2009). Çocuğa Özgüven Kazandırmada Önemli Bir İlke; Çocuk Oyun Alanlarında Güvenlik. *Artvin Çoruh Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, cilt:10, sayı:1, s.78-85, Artvin/Türkiye.

- Çukur, D. ve Güller Delice, E. (2011). Erken Çocukluk Döneminde Görsel Algı Gelişimine Uygun Mekân Tasarımı. *Aile ve Toplum Eğitim-Kültür ve Araştırma Dergisi*, cilt:7, sayı:24, s.25-36, Ankara/Türkiye.
- De Haan, A. (1998). Social Exclusion: An Alternative Concept For The Study Of Deprivation?. *IDS Bulletin*, cilt: 29, sayı:1, s. 10-19, Brighton, England.
- Ergen, S. (2000). *Sokakların Çocuk Oyun Alanı Olarak Kullanılabilirliğine İlişkin Bir Yöntem Denemesi: Süleymaniye Örneği..* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul/Türkiye.
- Erman, O. (2014). Kent Yaşamında Çocuk. *Güney Mimarlık Dergisi*, sayı:16, s.10-13, Ankara/Türkiye.
- Gibson, J.J. (1986). The Ecological Approach To Visual Perception, *Lawrence Erlbaum Associates, Inc.*, London.
- Gökmen, H. ve Taşçı, B. G. (2010). Çocuklar Adına Woonerf Ve Home Zone'dan Alınacak Dersler. *Mimar.ist Dergisi*, sayı:36, s.72-77, İstanbul/Türkiye.
- Grieco, M., Turner, J., ve Hine, J. (2000). *Transport, Employment And Social Exclusion: Changing The Contours Through In Formation Technology*. LocalWork, 26.
- Heft, H. (1997). The Relevance of Gibson's Ecological Approach to Perception for Environment-Behavior Studies. In G. T. Moore, R. W. Marans (Eds.). *Advances in Environment, Behavior, and Design, Volume 4. Toward the Integration of Theory, Methods, Research, and Utilization*. Plenum Press, New York. 71-106 .
- Heft, H. (2001). Ecological Psychology In Context: James Gibson, Roger Barker and the Legacy of William James' Empiricism. *Mahwah, NJ: L. Erlbaum*, London.
- Hırca, F. F. (2008). *9-11 Yaş Grubunda Resimsel Gelişim Ve Popüler Kültür Etkileşimlerinin Ölçeklendirilmesi*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Bolu/Türkiye.
- Jacobs, J. (2011). Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı. (Çeviren: B. , Doğan). *Metis Yayınları*, İstanbul/Türkiye.
- Kenyon, S., Rafferty, J., ve Lyons, G. (2003). Social Exclusion And Transport In The Uk: A Role For Virtual Accessibility In The Alleviation Of Mobility-Related Social Exclusion?. *Journal of Social Policy*, cilt:32, sayı:3, s.317-338, England.
- Miller, H. J. (2003). Travel Chances And Social Exclusion. *10th International Conference on Travel Behavior Research*, Lucerne, Switzerland, 10-14 August.
- Sapancalı, F. (2005). Avrupa Birliği'nde Sosyal Dışlanma Sorunu Ve Mücadele Yöntemleri. *Çalışma ve Toplum Dergisi*, cilt:3, sayı:6, s.51-106, İstanbul/Türkiye.
- Selçuk Kirazoğlu, F. (2012). *Fiziksel Çevre - Çocuk İlişkileri, Açık Oyun Mekânları Ve Çocuk Dostu Çevre Kriterleri Üzerine Bir Değerlendirme; Bakırköy Ve Beylikdüzü Örnekleri*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi, İstanbul/Türkiye.
- Smith, D. M. (1977). *Human Geography a Welfare Approach*. London.



- Tandoğan, O. (2014). Çocuk İçin Daha Yaşanılır Bir Kentsel Mekân: Dünyada Gerçekleştirilen Uygulamalar. *Megaron Dergisi*, cilt:9, sayı:1, 19-33, İstanbul/Türkiye.
- Tandoğan, O. (2016). Çocuklar İçin Daha Yaşanılır Okul Bahçeleri. *Megaron Dergisi*, cilt:11, sayı:4, 629-636, İstanbul/Türkiye.
- Walker, A. ve Walker, C. (1997). *Britain Divided: The Growth of Social Exclusion in the 1980s and 1990s*. Child Poverty Action Group, London/England.

## GENİŞLETİLMİŞ ÖZET

Günümüzde kentsel yapılaşmanın ve otomobil sahipliğinin hızla artması çocukların sosyal gelişimini olumsuz etkileyen mekânların ortaya çıkmasına sebep olmaktadır. Trafiğin yoğun olduğu ve gereğinden fazla geniş tasarlanan kentler çocuklar tarafından korku odaklı algılanmaktadır. Çevresinden korkan çocuğun duygusal açıdan etkilenmesi de oyun üretmesine ve sağlıklı bir birey olarak gelişmesine engel olmaktadır.

7 yaşından itibaren çevresini rahat algılamaya ve özgürlüklerine düşkün olmaya başlayan çocukların bu dönemden itibaren eğitim çağına girdiklerinden aksiyon çapları genişlemeye ve ev mekânına kentsel mekânda eklenmeye başlanmıştır. Kentsel dış mekânda çocukları en çok etkileyen unsurların başında kentsel ulaşım alanları gelmektedir. Ulaşım, kentsel aktivitelere erişimdeki en önemli unsur olduğu kadar, sosyal dışlanmaya sebep olan unsurlarında başında gelmektedir. Kentsel ulaşım ağlarının yalnızca yetişkinlere göre tasarlanmış olması çocukların ulaşımında sosyal dışlanmasına sebep olabilmektedir.

Bu araştırmanın amacı; eğitim çağındaki çocukların ulaşımından kaynaklı sosyal dışlanmışlığın irdelenerek, 7-14 yaş aralığında bulunan çocuklar için güvenli ulaşım imkanlarının sağlanarak sosyal dışlanmışlığın ortadan kaldırılmasına yönelik önerilerin geliştirilmesidir. Çalışma grubu olarak Konya kent merkezinde bulunan 2 ilkokul okulu (İhsan Özkaşıkçı İlkokulu, Niyaz Usta İlkokulu) seçilmiştir. Eğitim çağındaki çocukların ulaşımından kaynaklı sosyal dışlanmışlıklarının tespit edilebilmesi için örneklem alan ve yakın çevresinde gözlemler ve öğrenciler ile anket çalışması yapılmıştır. Yapılan gözlemler ve anketler sonucunda eğitim çağındaki çocukların ulaşımından kaynaklı sosyal dışlanmışlığına sebep olan unsurlar belirlenmiş ve elde edilen bulgular doğrultusunda erişilebilirliğin ve yaya yolculuklarının güvenliğinin artırılarak sosyal dışlanmışlığın önüne geçilebilmesine yönelik öneriler geliştirilmiştir.

Araştırma kapsamında elde edilen bulgularının ve geliştirilen önerilerin 7-14 yaş aralığındaki çocukların eğitim tesislerine erişilebilirliğinin güvenli hale getirilerek ulaşımından erişimden kaynaklı sosyal dışlanmışlığın giderilmesine katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

**Anahtar kelimeler:** Kentsel ulaşım planlaması, eğitim tesisleri, erişilebilirlik, sosyal dışlanmışlık, yaş faktörü

## EXTENDED ABSTRACT

Nowadays, the fact that the urban structuring and automobile ownership are on the rise, causes the sites influencing the social development of the children negatively. The cities where the traffic is heavy and which are designed unnecessarily large, are perceived as fear based by

the children. The child who is afraid of his environment and affected in terms of emotions, avoids him to create plays and to develop as a healthy individual.

As the children who become to perceive better their environment since the age 7 and to be fond of their freedoms, are entering into their education era since then, their action size starts to enlargen and the urban site is getting added to the site of house. The urban transportation areas are the leading among the principal factors which effect the children in the age of education the most at the urban outdoor. The transportation, is not only the most important factor for reaching to the urban activities but also the main factor causing to the social exclusion. The fact that the urban transportation networks are only for the adults, could cause the children to be socially excluded in terms of transportation.

The objective of this research; is examining the social exclusion of the children of education era based on the transportation, providing the secure transportation opportunities for the children of 7-14 ages, developing suggestions for resolving the social exclusion. 2 grade schools have been chosen as the study group for the research (İhsan Özkaşıkçı Grade School, Niyaz Usta Grade School) at the Konya city center. Survey studies with students and observations at the sample site were carried out in order to determine the transportation based social exclusion of the children of education era. As a result of the conducted observations and survey studies, the factors causing the social exclusion of the children of education era based on the transportation are determined and in line with the obtained findings suggestions are developed for preventing the social exclusion.

The findings of the research and the proposed proposals are expected to contribute to the elimination of social exclusion due to transportation and access by making the accessibility of educational facilities for children between 7-14 years old safe.

**Key words:** Urban transport planning, educational facilities, accessibility, social exclusion, age factor