



**BİR KENTLİ HAKKI OLARAK DOLAŞIM HAKKI:
AFYONKARAHİSAR HALKININ ALGISI ÜZERİNE**

BİR ARAŞTIRMA

Hulusi Nusret ÖZSOY

Yüksek Lisans Tezi

Danışman: Doç. Dr. Ethem Kadri PEKTAŞ

Ağustos, 2017

Afyonkarahisar

T.C.
AFYON KOCATEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

BİR KENTLİ HAKKI OLARAK DOLAŞIM HAKKI:
AFYONKARAHİSAR HALKININ ALGISI ÜZERİNE BİR
ARAŞTIRMA

Hazırlayan
Hulusi Nusret ÖZSOY

Danışman
Doç. Dr. Ethem Kadri PEKTAŞ

AFYONKARAHİSAR 2017

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “Bir Kentli Hakkı Olarak Dolaşım Hakkı: Afyonkarahisar Halkının Algısı Üzerine Bir Araştırma” adlı çalışmanın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin Kaynakça’da gösterilen eserlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanmış olduğumu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

14.08.2017

Hulusi Nusret ÖZSOY

TEZ JÜRİSİ KARARI VE ENSTİTÜ ONAYI

JÜRİ ÜYELERİ

Tez Danışmanı : Doç. Dr. Ethem Kadri PEKTAŞ

Jüri Üyeleri : Doç. Dr. Mustafa FİŞNE

: Yrd. Doç. Dr. Erdal BAYRAKÇI

İmza



Kamu Yönetimi Anabilim Dalı Tezli Yüksek Lisans öğrencisi Hulusi Nusret ÖZSOY'un **“Bir Kentli Hakkı Olarak Dolaşım Hakkı: Afyonkarahisar Halkının Algısı Üzerine Bir Araştırma”** başlıklı tezi, 14.08.2017 günü saat 10:00’da Afyon Kocatepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Sınav Yönetmeliği’nin ilgili maddeleri uyarınca yukarıda isim ve imzaları bulunan jüri üyeleri tarafından değerlendirilerek kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Ahmet YARAMIŞ
Sosyal Bilimler Enstitü Müdürü

ÖZET

BİR KENTLİ HAKKI OLARAK DOLAŞIM HAKKI: AFYONKARAHİSAR HALKININ ALGISI ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Hulusi Nusret Özsoy

**AFYON KOCATEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI**

Ağustos 2017

Danışman: Doç. Dr. Ethem Kadri PEKTAŞ

İnsan haklarının kapsamını kesin çizgilerle belirlemek kolay değildir. Çünkü insan hakları düşüncesinin tarihsel gelişimine bakıldığında bu hakların sürekli olarak genişlediği ve yeni hak kategorilerinin insan hakları kapsamına dâhil edildiği görülmektedir. İlk olarak dayanışma hakları kapsamında gündeme gelen kentli hakları, bir bakıma insan haklarının tamamının kent mekânına yansıyan özel bir türüdür.

Günümüzde kentli hakları konusunda bağlayıcılığı olan veya bu hakların tam olarak neler olduğunu gösteren, üzerinde uzlaşılmış herhangi bir uluslararası metin yoktur. Ancak 1992 tarihli Avrupa Kentsel Şartı ve 2008 tarihli Avrupa Kentsel Şartı-2: Yeni Bir Kentlilik İçin Manifesto başta olmak üzere birçok belge kentli haklarını konu edinmektedir. Bu konuda ortaya konulan en önemli uluslararası metin olma özelliğini taşıyan Avrupa Kentsel Şartı’nda benimsenen 20 maddelik bildirgede “dolaşım” hakkı da yer almaktadır.

Türkiye’de kentli haklarına ve özel olarak dolaşım hakkına ilişkin mevzuat araştırması yapıldığında, kentli haklarının gerektirdiği bakış açısıyla düzenlenmiş yasal kuralların mevzuatımızda bulunmadığı görülmektedir.

Afyonkarahisar’da dolaşım hakkının durumunu, kentlilerin düşünceleri ekseninde saptamak üzere yapılan ampirik araştırma neticesinde Afyonkarahisar’da yayalık, bisikletli ulaşım ve toplu taşıma gibi sürdürülebilir ulaşım yöntemlerine ilişkin altyapı, donanım ve hizmetlerin genel olarak kaliteli, yeterli ve güvenli bulunmadığı tespit edilmiştir. Ayrıca kentlilerin çoğunluğunun otomobil merkezli kent içi ulaşım düşüncesine sahip oldukları ancak kaliteli ve güvenli altyapı sağlandığı takdirde yayalık, bisikletli ulaşım ve toplu taşıma gibi ulaşım yöntemlerine de geçişken oldukları belirlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: İnsan Hakları, Avrupa Kentsel Şartı, Kentli Hakları, Dolaşım Hakkı.

ABSTRACT

AS AN URBAN RIGHT “MOBILITY”: A RESEARCH ON THE PERCEPTION OF PEOPLE OF AFYONKARAHİSAR

Hulusi Nusret ÖZSOY

**AFYON KOCATEPE UNIVERSITY
THE INSTITUTE OF SOCIAL SCIENCES
DEPARTMENT OF PUBLIC ADMINISTRATION**

August 2017

Advisor: Assoc. Prof. Ethem Kadri PEKTAŞ

It is not easy to determine the scope of human rights within certain lines because, when we consider the development of human rights thought, it has seen that these rights are getting comprehensive and new right categories are included in the scope of human rights. Urban rights, which firstly became a current issue within the scope of solidarity rights, are kind of a special type of all of human rights that reflected on urban.

Nowadays, there is no completely agreed international document, which has a binding force about urban rights or shows what these rights are. Nevertheless, many lawful documents, notably the European Urban Charter (1992) and European Urban Charter II: Manifesto for a new urbanity (2008) are in definitive quiddity about the topic of urban rights. In the European Urban Charter, which is the most important

international document about urban rights; the 20-artieled declaration mentions the right of mobility.

In Turkey, once the legislation regarding urban rights and especially the right of mobility is searched, it's seen that the legislation does not contain the legal rules that were regulated with urban rights' perspectives.

As a result of the empirical research which was conducted to determine the present situation of the right of mobility in Afyonkarahisar, in the context of urban people's thoughts, it was detected that infrastructure, equipment and services pertaining to sustainable transportation methods such as pedestrianism, cycling and public transportation, were not found quality, sufficient and safe in general. Furthermore it was determined that most urban people have thoughts of car-centred intra-city transportation, but also they tend to switch to sustainable transportation methods such as pedestrianism, cycling and public transportation if they were provided with quality and safe infrastructure.

Keywords: Human Rights, European Urban Charter, Urban Rights, Right of Mobility.

TEŞEKKÜR

Bu araştırmanın hazırlanmasında bana değerli fikirleriyle ve akademik birikimiyle her aşamada yol gösteren değerli danışman hocam Doç. Dr. Ethem Kadri PEKTAŞ'a,

Değerli fikirleriyle tezime katkı sağlayan jüri üyelerim sayın Doç. Dr. Mustafa FİŞNE ve sayın Yrd. Doç. Dr. Erdal BAYRAKÇI'ya,

Bu tezin hazırlanması sürecinde bana sürekli olarak destek olan mesai arkadaşlarım Arş. Grv. Mürşide ŞİMŞEK, Arş. Grv. Atahan DEMİRKOL, Arş. Grv. Mücahid YILDIRIM ve Öğr. Grv. Ömer Osman POYRAZ'a,

Her zaman yanımda olduğunu bildiğim ve benden hiçbir zaman desteğini esirgemeyen kıymetli eşim Hümeysra ÖZSOY'a

Sevgi, saygı ve teşekkürlerimi sunarım.

Hulusi Nusret ÖZSOY

İÇİNDEKİLER

YEMİN METNİ.....	i
TEZ JÜRİSİ KARARI VE ENSTİTÜ ONAYI	ii
ÖZET.....	ii
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜR.....	vii
İÇİNDEKİLER.....	viii
TABLolar LİSTESİ.....	xi
KISALTMALAR DİZİNİ.....	xv
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1. KENT KAVRAMI	3
2. KENTLEŞME	4
3. KENTLİLEŞME	5
4. KENT KÜLTÜRÜ	6
5. KENTLİ VE KENTLİLİK BİLİNCİ	7
6. HAK KAVRAMI	8
7. İNSAN HAKLARI	8
7.1. İNSAN HAKLARININ KAYNAĞI	10
7.2. İNSAN HAKLARININ NİTELİKLERİ	11
7.2.1. İnsan Haklarının Öznesi Birey Olarak İnsandır	11
7.2.2. İnsan Hakları Doğuştan ve Toplum Öncesidir	11
7.2.3. İnsan Hakları Evrenseldir	12
7.2.4. İnsan Hakları Mutlaktır	12
7.2.5. İnsan Hakları Vazgeçilemez veya Devredilemez Niteliktedir	12
7.2.6. İnsan Hakları En Üstün (Temel) Haklardır	13
7.2.7. İnsan Haklarının Öncelikli Muhatabı Devlettir	13
7.3. İNSAN HAKLARI DÜŞÜNCESİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ	13
7.3.1. Eski Çağlarda İnsan Hakları Düşüncesi	13
7.3.2. İnsan Haklarının Felsefi Söylemden Hukuk Düzenine Geçişİ	16
7.3.3. İnsan Haklarının Genişlemesi	18

7.4. İNSAN HAKLARI KATEGORİLERİ.....	22
7.4.1. Kişisel ve Siyasal Haklar	22
7.4.2. Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklar	23
7.4.3. Dayanışma Hakları.....	24

İKİNCİ BÖLÜM

KENTLİ HAKLARI VE DOLAŞIM HAKKI

1. KENTLİ HAKLARINA GENEL BAKIŞ	26
1.1. KENTLİ HAKLARININ TANIMI.....	26
1.2. KENTLİ HAKLARINA İLİŞKİN TARİHSEL SÜREÇ	28
1.3. AVRUPA KENTSEL ŞARTLARI	32
1.4. KENTLİ HAKLARININ İÇERİĞİ.....	35
1.5. TÜRKİYE’DE KENTLİ HAKLARINA İLİŞKİN YASAL DÜZENLEMELER.....	43
1.5.1. 1982 Anayasası.....	44
1.5.2. Belediye Kanunu.....	45
1.5.3. Büyükşehir Belediyesi Kanunu	47
1.5.4. Diğer Düzenlemeler	49
2. BİR KENTLİ HAKKI OLARAK DOLAŞIM HAKKI VE TÜRKİYE.....	51
2.1. DOLAŞIM KAVRAMI.....	51
2.2. BİR KENTLİ HAKKI OLARAK “DOLAŞIM HAKKI”	51
2.3. KENT İÇİ DOLAŞIM ARAÇLARI	55
2.3.1. Sürdürülebilir Ulaşım ve Türleri.....	55
2.3.1.1. Yumuşak Ulaşım	56
2.3.1.1.1. Yaya.....	57
2.3.1.1.2. Bisiklet.....	59
2.3.1.2. Toplu Taşıma.....	60
2.3.2. Otomobil	62
2.4. TÜRKİYE’DE DOLAŞIM HAKKININ YASAL DAYANAKLARI.....	64
2.4.1. 1982 Anayasası.....	65
2.4.2. Belediye Kanunu.....	65
2.4.3. Büyükşehir Belediyesi Kanunu	66
2.4.4. Karayolları Trafik Kanunu.....	67
2.4.5. Çevre Kanunu.....	68
2.4.6. Engelliler Hakkında Kanun	68

2.4.7. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname	69
2.4.8. Şehir İçi Yollarda Bisiklet Yolları, Bisiklet İstasyonları ve Bisiklet Park Yerleri Tasarımına ve Yapımına Dair Yönetmelik.....	70
2.4.9. Diğer Düzenlemeler	72

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

AFYONKARAHİSAR'DA DOLAŞIM HAKKININ DURUMU: KENTLİLERİN ALGISI ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

1. AFYONKARAHİSAR İLİ HAKKINDA GENEL BİLGİLER.....	74
1.1. KISA TARİHÇESİ.....	74
1.2. COĞRAFİ KONUMU VE ARAZİ YAPISI	75
1.3. İKLİM ÖZELLİKLERİ VE BİTKİ ÖRTÜSÜ	75
1.4. NÜFUSU	76
1.5. YÖNETSEL DURUMU.....	78
2. AFYONKARAHİSAR'DA DOLAŞIM HAKKININ DURUMU	79
2.1. ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ.....	79
2.2. ARAŞTIRMANIN EVRENİ VE ÖRNEKLEMİ.....	79
2.3. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ VE ANALİZİ.....	80
2.4. ARAŞTIRMA BULGULARI VE DEĞERLENDİRİLMESİ	81
2.4.1. Demografik Özellikler	81
2.4.2. Özel Bir Motorlu Taşıttan Yararlanma Durumu.....	86
2.4.3. Bisiklet Kullanma Durumu	90
2.4.4. Kent İçi Ulaşımda En Çok Kullanılan Yöntemler.....	93
2.4.5. Sürdürülebilir Ulaşım Yöntemlerine Geçişkenlik Durumu	98
2.4.6. Kentsel Yaşam Memnuniyeti ve Aidiyet Düşüncesi	106
2.4.7. Motorlu Taşıt Kaynaklı Sorunlar	113
2.4.8. Yayaaların Durumu.....	119
2.4.9. Bisikletli Ulaşımın Durumu.....	134
2.4.10. Toplu Taşımanın Durumu.....	137
SONUÇ VE ÖNERİLER.....	164
KAYNAKÇA.....	173
EKLER.....	182

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1. Afyonkarahisar’ın Kırsal ve Kentsel Nüfusu, 2016.....	77
Tablo 2. Yıllara Göre Afyonkarahisar İl ve Afyonkarahisar Belediye Nüfusu.....	77
Tablo 3. Afyonkarahisar Nüfusunun Yaş Gruplarına Göre Dağılımı, 2016	78
Tablo 4. Cinsiyet Dağılımı	81
Tablo 5. Yaş Dağılımı	82
Tablo 6. Medeni Durum	82
Tablo 7. Eğitim Durumu.....	83
Tablo 8. Memleket Durumu	84
Tablo 9. Meslek Durumu.....	84
Tablo 10. Aylık Ortalama Hane Geliri.....	85
Tablo 11. Afyonkarahisar’da Yaşama Süresi	86
Tablo 12. Özel Bir Motorlu Taşıttan Yararlanma Durumu	87
Tablo 13. Yararlanılan Özel Motorlu Taşıttın Türü.....	88
Tablo 14. Özel Motorlu Taşıttan Yararlanma Sıklığı	89
Tablo 15. Bisiklet Kullanma Durumu	90
Tablo 16. Bisiklet Kullanma Amacı.....	90
Tablo 17. Bisiklet Kullanma Sıklığı.....	92
Tablo 18. Kısa Mesafeli Kent İçi Ulaşımında En Çok Kullanılan Yöntemler	93
Tablo 19. Orta Mesafeli Kent İçi Ulaşımında En Çok Kullanılan Yöntemler	94
Tablo 20. Uzun Mesafeli Kent İçi Ulaşımında En Çok Kullanılan Yöntemler.....	96
Tablo 21. “Kent İçinde En İyi Ulaşım Aracı Otomobildir.”	98
Tablo 21.1. Yaş Grubuna Göre	99
Tablo 21.2. Eğitim Seviyesine Göre.....	99
Tablo 22. “Kullanım Bakımından Rahat ve Güvenli; Ayrıca Yeşil Alanlarla Desteklenmiş Kaldırımların Bulunduğu Bir Kentte Yaya Olarak Dolaşmaktan Keyif Alırım.”	100
Tablo 22.1. Eğitim Seviyesine Göre.....	101
Tablo 23. “Güvenli ve Kaliteli Bisiklet Yollarına Sahip Bir Kentte Bisikletli Ulaşımı Tercih Ederim.”	101
Tablo 23.1. Cinsiyet Grubuna Göre	102
Tablo 23.2. Memleket Grubuna Göre.....	102
Tablo 23.3. Yaş Grubuna Göre	103
Tablo 23.4. Eğitim Seviyesine Göre.....	103
Tablo 23.5. Meslek Grubuna Göre.....	104
Tablo 23.6. Gelir Düzeyine Göre	104
Tablo 23.7. Hâlihazırda Bisiklet Kullanma Durumuna Göre	105
Tablo 24. “Kent İçi Ulaşımında Konforlu, Güvenli ve Hızlı Bir Toplu Taşıma Aracını Otomobile Tercih Ederim.”.....	105
Tablo 25. “Kentimizin Sokaklarında Kendimi Özgür ve Güvende Hissediyorum.”.....	106
Tablo 25.1. Cinsiyet Grubuna Göre	107
Tablo 25.2. Memleket Grubuna Göre.....	107
Tablo 25.3. Yaş Grubuna Göre	107
Tablo 25.4. Eğitim Seviyesine Göre.....	108
Tablo 25.5. Meslek Grubuna Göre.....	109
Tablo 25.6. Gelir Düzeyine Göre	109

Tablo 26. “Bu Kentte Yaşamaktan Keyif Alıyorum ve Kendimi Bu Kentin Bir Parçası Olarak Görüyorum.”	110
Tablo 26.1. Cinsiyet Grubuna Göre	110
Tablo 26.2. Memleket Grubuna Göre.....	111
Tablo 26.3. Yaş Grubuna Göre	111
Tablo 26.4. Eğitim Seviyesine Göre.....	112
Tablo 26.5. Meslek Grubuna Göre.....	112
Tablo 27. “Kentimizde Gereğinden Fazla Otomobil Kullanılmaktadır.”	113
Tablo 27.1. Memleket Grubuna Göre.....	113
Tablo 27.2. Yaş Grubuna Göre	114
Tablo 27.3. Eğitim Seviyesine Göre.....	114
Tablo 27.4. Meslek Grubuna Göre.....	115
Tablo 27.5. Özel Bir Motorlu Taşıttan Yararlanma Durumuna Göre ...	115
Tablo 28. “Kentimizde Önemli Ölçüde Trafik ve Park Sorunu Vardır.”	116
Tablo 28.1. Memleket Grubuna Göre.....	116
Tablo 29. “Kentimizde Önemli Ölçüde Motorlu Taşıt Kaynaklı Hava Kirliliği Vardır.”	117
Tablo 30. “Kentimizde Önemli Ölçüde Motorlu Taşıt Kaynaklı Gürültü Kirliliği Vardır.”	117
Tablo 31. “Kentimizde Sürücüler Gereksiz Yere Korna Kullanmaktadır. “	118
Tablo 32. “Kentimizde Yaya Yolları Rahat ve Güvenli Dolaşım İmkânı Tanıyan Kaldırımlar ve Yaya Yolları Bulunmaktadır.”	119
Tablo 32.1. Cinsiyet Grubuna Göre	119
Tablo 32.2. Memleket Grubuna Göre.....	120
Tablo 32.3. Yaş Grubuna Göre	120
Tablo 32.4. Eğitim Seviyesine Göre.....	121
Tablo 33. “Kentimizde Yayaların Taşıt Yollarından Rahat ve Güvenli Bir Şekilde Geçmelerine İmkân Tanıyan Yaya Geçitleri Bulunmaktadır.”	121
Tablo 33.1. Cinsiyet Grubuna Göre	122
Tablo 33.2. Memleket Grubuna Göre.....	122
Tablo 33.3. Eğitim Seviyesine Göre.....	122
Tablo 34. “Kentimizde Yaya Motorlu Taşıtlar Karşısında Güvendedir.”	123
Tablo 34.1. Cinsiyet Grubuna Göre	124
Tablo 34.2. Memleket Grubuna Göre.....	124
Tablo 34.3. Meslek Grubuna Göre.....	124
Tablo 34.4. Eğitim Seviyesine Göre.....	125
Tablo 35. “Kentimizde Bulunan Trafik Işıkları Yer ve Süre Bakımından Yayaların Güvenli ve Rahat Dolaşımını Sağlayacak Niteliktedir.”	125
Tablo 35.1. Memleket Grubuna Göre.....	126
Tablo 35.2. Yaş Grubuna Göre	126
Tablo 35.3. Eğitim Seviyesine Göre.....	127
Tablo 35.4. Özel Bir Motorlu Taşıttan Yararlanma Durumuna Göre ...	128
Tablo 36. “Kentimizin Yolları ve Kaldırımları, Tekerlekli Sandalye Kullananların Güvenli ve Rahat Dolaşımını Sağlayacak Niteliktedir.”	128
Tablo 36.1. Cinsiyet Grubuna Göre	129
Tablo 36.2. Memleket Grubuna Göre	129
Tablo 36.3. Eğitim Seviyesine Göre.....	129

Tablo 37. “Kentimizin Yolları ve Kaldırımları, Görme Engellilerin Güvenli ve Rahat Dolaşımını Sağlayacak Niteliktedir.”	130
Tablo 37.1. Cinsiyet Grubuna Göre	131
Tablo 38. “Kentimizde Yaya Yolları ve Kaldırımlar Gerçek Amacı Dışında da Kullanılmaktadır.”	131
Tablo 39. “Kentimizde Kaldırımlar ve Yaya Yolları Nitelik Bakımından Uygun Kaliteye Sahiptir.”	132
Tablo 39.1. Cinsiyet Grubuna Göre	132
Tablo 39.2. Memleket Grubuna Göre.....	133
Tablo 39.3. Eğitim Seviyesine Göre.....	133
Tablo 40. “Kentimizde Rahat ve Güvenli Bisiklet Ulaşımına İmkân Sağlayan Gerekli Altyapı ve Donanım Mevcuttur.”.....	134
Tablo 40.1. Memleket Grubuna Göre.....	134
Tablo 40.2. Eğitim Seviyesine Göre.....	135
Tablo 41. “Kentimizde Bisikletliler Motorlu Taşıtlar Karşısında Güvendedir.”.....	135
Tablo 41.1. Memleket Grubuna Göre.....	136
Tablo 41.2. Eğitim Seviyesine Göre.....	136
Tablo 42. “Kentimizde Kullanılan Halk Otobüsleri Konfor ve Tasarım Bakımından Uygun Kaliteye Sahiptir.”	137
Tablo 42.1. Cinsiyet Grubuna Göre	138
Tablo 42.2. Memleket Grubuna Göre.....	138
Tablo 42.3. Yaş Grubuna Göre	138
Tablo 42.4. Meslek Grubuna Göre.....	139
Tablo 42.5. Eğitim Seviyesine Göre.....	139
Tablo 43. “Kentimizde Kullanılan Minibüsler (Dolmuşlar) Konfor ve Tasarım Bakımından Uygun Kaliteye Sahiptir.”	140
Tablo 43.1. Memleket Grubuna Göre.....	141
Tablo 43.2. Yaş Grubuna Göre	141
Tablo 43.3. Meslek Grubuna Göre.....	142
Tablo 43.4. Eğitim Seviyesine Göre.....	142
Tablo 44. “Halk Otobüslerinin Kullandığı Güzergâhlar Ulaşım İhtiyacımı Karşulamaktadır.”.....	143
Tablo 44.1. Eğitim Seviyesine Göre.....	143
Tablo 45. “Minibüslerin (Dolmuşların) Kullandığı Güzergâhlar Ulaşım İhtiyacımı Karşulamaktadır.”	144
Tablo 46. “Halk Otobüslerinin Sayısı ve Hareket Saatleri Ulaşım İhtiyacımı Karşulamaktadır.”.....	145
Tablo 47. “Minibüslerin (Dolmuşların) Sayısı ve Hareket Saatleri Ulaşım İhtiyacımı Karşulamaktadır.”.....	145
Tablo 47.1. Memleket Grubuna Göre	146
Tablo 47.2. Yaş Grubuna Göre	146
Tablo 47.3. Eğitim Seviyesine Göre.....	147
Tablo 48. “Halk Otobüslerinin Kullanımı Yaşlılar, Bebekçiler İçin Uygundur.”....	147
Tablo 48.1. Cinsiyet Grubuna Göre	148
Tablo 48.2. Memleket Grubuna Göre.....	148
Tablo 49. “Minibüslerin Kullanımı Yaşlılar ve Bebekçiler İçin Uygundur.”	149
Tablo 49.1. Cinsiyet Grubuna Göre	149
Tablo 49.2. Memleket Grubuna Göre.....	150

Tablo 50. “Halk Otobüslerinin Kullanımı Engelliler İçin Uygundur.”	150
Tablo 50.1. Cinsiyet Grubuna Göre	151
Tablo 51. “Minibüslerin (Dolmuşların) Kullanımı Engelliler İçin Uygundur.”	151
Tablo 51.1. Memleket Grubuna Göre.....	152
Tablo 52. “Halk Otobüsü Şoförlerinin Davranışları Hizmet Kalitesi Bakımından Uygundur.”	152
Tablo 52.1. Memleket Grubuna Göre.....	153
Tablo 53. “Minibüs Şoförlerinin Davranışları Hizmet Kalitesi Bakımından Uygundur.”	153
Tablo 53.1. Memleket Grubuna Göre.....	154
Tablo 53.2. Yaş Grubuna Göre	154
Tablo 53.3. Eğitim Seviyesine Göre.....	154
Tablo 54. “Toplu Taşıma Kullanım Ücretleri Bütçem İçin Uygundur.”	155
Tablo 54.1. Memleket Grubuna Göre.....	156
Tablo 54.2. Yaş Grubuna Göre	156
Tablo 54.3. Meslek Grubuna Göre.....	156
Tablo 54.4. Gelir Düzeyine Göre	157
Tablo 55. “Halk Otobüsleri ile Minibüsler (Dolmuşlar) Birbirleriyle Rekabet Etmektedir.”	158
Tablo 56. “Kentimizde Aktarmalı Toplu Taşıma Hizmeti Başarılı Bir Şekilde Uygulanmaktadır.”	158
Tablo 56.1. Memleket Grubuna Göre.....	159
Tablo 57. “Toplu Taşımada Kullanılan Duraklar Sayıca Yeterlidir.”	159
Tablo 57.1. Memleket Grubuna Göre.....	160
Tablo 58. “Toplu Taşıma Durakları Nitelik Olarak Uygun Kaliteye Sahiptir.”	160
Tablo 58.1. Cinsiyet Grubuna Göre	161
Tablo 58.2. Memleket Grubuna Göre.....	161
Tablo 58.3. Meslek Grubuna Göre.....	161
Tablo 59. “Özel Taşıtlar Toplu Taşıma Duraklarını Park Yeri Olarak Kullanmaktadır.”	162
Tablo 59.1. Eğitim Seviyesine Göre.....	163

KISALTMALAR DİZİNİ

AB : Avrupa Birliği

BM : Birleşmiş Milletler

b.t. : Belirtilmeyen Tarih

Çev. : Çeviren

Ed. : Editör

E.T. : Erişim Tarihi

MÖ : Milattan Önce

MS : Milattan Sonra

Ort. : Ortalama

SPSS : Statistical Package for the Social Sciences (Sosyal Bilimler İçin İstatistik Paketi)

Std. : Standart

TDK : Türk Dil Kurumu

TÜİK : Türkiye İstatistik Kurumu

UBAK: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

UITP : International Association of Public Transport (Uluslararası Toplu Taşıma Birliği)

vb. : ve benzeri

vd. : ve diğeri

GİRİŞ

İnsan hakları, insanların doğuştan getirdikleri, insan kişiliğinden ayrılmaz ve bütün insanların sırf insan olmak itibarıyla sahip oldukları haklardır. İnsanlar etnik, kültürel, dinsel, fiziksel, sosyal, siyasal ve ekonomik bakımdan birbirinden farklılaşabilir, ancak insan hakları bakımından birdirler.

İnsan hakları düşüncesi, tarihsel süreç içinde daha önce tanınmış haklara yeni hakların ilavesi şeklinde süregelmiştir. Bu nedenle insan hakları konusunun kapsamını kesin çizgilerle belirlemek kolay değildir. Günümüzde insan hakları kimi düşünürlerce, niteliklerine bağlı olarak üç kategoriye ayrılmaktadır. Buna göre birinci kategori haklar, kişisel ve siyasal hakları; ikinci kategori haklar ekonomik, sosyal ve kültürel hakları; üçüncü kategori haklar ise dayanışma haklarını içermektedir.

Dayanışma haklarının gündeme gelmesiyle birlikte insan hakları literatürüne giren kentli haklarının öncelikli hedefi kentlilerin insan onuruna yakışan bir yaşam sürdürebilmesidir. Bununla birlikte kentli haklarını insan haklarının kente yansıyan özel bir türü olarak görmek mümkündür. Başka bir ifadeyle kentte yaşayan veya bulunan insanlar için kentli hakları, tüm kategori hakların kent mekânında somutlaşmış halidir.

Günümüzde kentli hakları konusunda bağlayıcılığı olan veya bu hakların tam olarak neler olduğunu gösteren, üzerinde uzlaşmış herhangi bir uluslararası metin bulunmamasına rağmen bu konuya ilişkin ulusal, bölgesel ve uluslararası ölçekte birçok önemli gelişmenin yaşandığını da bilinmektedir. Örneğin Avrupa Kentsel Şartları başta olmak üzere birçok belge kentli hakları konusunu tanımlayıcı niteliktedir. Kentli hakları konusunda ortaya konulan en önemli uluslararası metin olma özelliğini taşıyan 1992 tarihli Avrupa Kentsel Şartı'nda benimsenen 20 maddelik bildirge içinde “dolaşım” hakkından ve “ulaşım ve dolaşım” ana başlığı altında, bu hakka ilişkin kentsel yaşam ilkelerinden bahsedilmektedir.

Tez çalışmasında, Türkiye’de kentli hakları ve özel olarak dolaşım hakkına ilişkin mevzuat araştırmasının ardından; kentlilerin otomobil kullanımından yayalık, bisikletli ulaşım ve toplu taşıma gibi sürdürülebilir ulaşım yöntemlerine geçişkenlik

durumlarını saptamak ve kentlilerin düşünceleri üzerinden Afyonkarahisar’da dolaşım hakkının durumunu tespit etmek üzere bir ampirik araştırma yapılmıştır.

Çalışmanın birinci bölümünde öncelikle kent, kentleşme, kentlileşme, kent kültürü, kentli ve kentlilik bilinci kavramları tanımlanmıştır. Ardından hak ve insan hakları kavramları tanımlanarak, insan haklarının kaynağı ve özellikleri; insan hakları düşüncesinin tarihsel gelişimi ve kategorileri ayrı ayrı başlıklar altında değerlendirilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde öncelikle kentli haklarının tanımı yapılmış; içeriği ve tarihsel gelişim süreci hakkında bilgi verilmiştir. Bununla birlikte kentli haklarına ilişkin başta Avrupa Kentsel Şartları olmak üzere uluslararası birçok belge ve Türkiye’deki yasal düzenlemeler incelenmiştir. Ardından dolaşım hakkının tanımı yapılmış; dolaşım hakkına ilişkin uluslararası metinler ve Türkiye’deki yasal düzenlemeler incelenerek değerlendirilmiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde Afyonkarahisar ili hakkında genel bilgiler verilmiş; ardından Afyonkarahisar Belediyesi sınırları içinde ikâmet eden 419 kentlinin katılımı ile gerçekleştirilen anket çalışmasından elde edilen verilerden hareketle katılımcıların otomobil merkezli kent içi ulaşım düşüncesine katılma düzeyleri, kent içi ulaşımında özel motorlu taşıtlardan sürdürülebilir ulaşım yöntemlerine geçişkenlik durumları, kentsel yaşam memnuniyetleri ve aidiyet düzeyleri ve son olarak Afyonkarahisar’da dolaşım hakkını kullanabilme düzeyleri açıklanarak yorumlanmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Çalışmanın bu bölümünde öncelikle kent, kentleşme, kentlileşme, kent kültürü, kentli ve kentlilik bilinci kavramları tanımlanmaktadır. Ardından hak ve insan hakları kavramları tanımlanarak, insan haklarının kaynağı ve özellikleri; insan hakları düşüncesinin tarihsel gelişimi ve kategorileri ayrı ayrı başlıklar altında değerlendirilmektedir.

1. KENT KAVRAMI

“Kent” sözcüğü, eski Yunan ve Roma dünyasından Batı’ya kalan güçlü ve köklü bir mirasa dayanmaktadır. İngilizce’deki “city” (kent) teriminin, Latince’deki yurttaşlık ve hemşerilik gibi bir dizi kavramdan türediği görülmektedir (Holton, 1999:13). Dilimizde kullanılan “kent” terimi ise, Türk Dil Kurumu’nun Güncel Türkçe Sözlüğü’nde “1. Şehir”, “2. Site” olarak tanımlanmaktadır. Yine aynı sözlükte, Türkçe’ye Farsça’dan geçtiği ifade edilen “şehir” kavramı ise, “nüfusunun çoğu ticaret, sanayi, hizmet veya yönetimle ilgili işlerle uğraşan, genellikle tarımsal etkinliklerin olmadığı yerleşim alanı” şeklinde tanımlanmaktadır (Türk Dil Kurumu [TDK], 2016).

Bir yönetsel, toplumsal ve ekonomik biçimlenme şekli olarak kent, insanların doğayla olan yerleşme ilişkilerinde yeni ve ileri bir aşama olarak kendisini önceki yerleşme biçimlerinden belirgin çizgilerle ayıran özellikler taşımaktadır (Özer, 2004:2). “Kent, (...) uygarlığın filizlendiği yerdir. İnsanlığın tarihiyle birlikte gelişen kent, değişen üretim biçimleri ve buna bağlı olarak değişen yaşam biçimine de paralel olarak farklı tanımlarla anılmıştır” (Binici, 2009:6). Yani, kent ile uygarlık arasında şüpheye yer bırakmayan bir ilişkiden bahsedebiliyorken, evrensel ve ortak bir kent tanımından aynı kesinlik ve kolaylıkla bahsetmek mümkün gözükmemektedir (Mutlu, 2010:32-33).

Her bilim dalı kentin tanımlanmasında kendisine yakın olan ölçütlerin kullanılmasını tercih etmektedir. Nüfus bilimciler, kent terimini nüfusu belli bir

sayıyı aşan yerleşmeler için kullanırken; iktisatçılar söz konusu yerleşim yerlerinde hâkim olan ekonomik faaliyeti dikkate almaktadır. Yönetim bilimi, siyasi iktidarın gerekli düzenlemelerle ortaya koyduğu kent tanımından yola çıkarken; sosyologlar ise kentte yaşayan insanlara özgü bazı davranışlar üzerinde yoğunlaşarak yaşam tarzını ve düşünce yapısını ön plana çıkarmaktadır (Şahin, 2013:3-5).

Kentin tanımını yapan bilim dallarının tamamı, esasen bir bütün olarak kentin niteliklerini ortaya koymaktadır. Yani demografi, iktisat, siyaset, yönetim ve sosyoloji gibi bilim dallarından herhangi birini dikkate almadan ortaya konulacak kent tanımı, nihayetinde eksik bir tanım olacaktır.

Kentler, nüfus yoğunluğu fazla olan yerleşim alanları olmasının yanında (İlsbir, 1991:5) nitelikleri bakımından kırdan kendini ayıran, sosyal, ekonomik, kültürel, siyasal açılardan kendine özgü mekânsal/toplumsal örgütlenme biçimleri bulunan ve belli bir yaşam tarzını içinde barındıran, bununla birlikte medeniyet ile eş zamanlı/mekânlı kullanılan yaşam alanlarıdır (Güler, 2011:51).

Kentbilim Terimleri Sözlüğü'nde ise kent "sürekli toplumsal gelişme içinde bulunan ve toplumun, yerleşme, barınma, gidişgeliş, çalışma, dinlenme, eğlenme gibi gereksinimlerinin karşılandığı, pek az kimsenin tarımsal uğraşılarda bulunduğu, köylere bakarak nüfus yönünden daha yoğun olan ve küçük komşuluk birimlerinden oluşan yerleşme birimi" olarak tanımlanmaktadır (Keleş, 1998:75).

2008 tarihli Avrupa Kentsel Şartı-2'ye göre kentler, medeniyetin kavşakları, bilgi ve kültürün ifade olanağı bulduğu ortamlar, iletişim ve buluşma yerleridir. 1992 tarihli Avrupa Kentsel Şartı'na göre ideal kent, kentli haklarının korunduğu; en iyi yaşam koşullarının sağlandığı; değerini orada yaşayan, ziyaret eden, çalışan ve ticaret yapan, eğlence, kültür ve bilgiyi orada arayan ve orada eğitim gören halktan alan; birçok sektör ve aktiviteyi bir arada uyum içinde barındıran yaşam yeridir.

2. KENTLEŞME

En genel anlamıyla kırsal olandan uzaklaşmayı ve kentsel olana yaklaşmayı (Şahin, 2013: 9) ifade eden kentleşme, kent olgusunun var olmasıyla ortaya çıkan bir kavramdır. Ancak, kent kavramında olduğu gibi kentleşme kavramına da farklı anlamların yüklendiği görülmektedir (Mutlu, 2010:47).

Kentleşme dar anlamıyla, kent sayısının ve kentlerde yaşayan nüfusun artışı ifade eder. Ancak, kentleşmenin sadece bir nüfus hareketi/yoğunluğu olarak görülmesi bu kavramın eksik anlaşılmasına neden olur (Keleş, 2013:31). Örneğin ekonomi değişkenini ön plana çıkaran bir tanımla kentleşme “bir ülkenin yerleşmelerinde tarımsal olmayan üretim oranının artması ve tüm üretimin denetim ve koordinasyonunun yoğunlaşması sonucu, büyüklük, yoğunluk, heterojenlik bütünleşme derecelerinin artması olayıdır” (Tekeli, 2011:20).

Kentleşmenin sosyolojik, ekonomik ve demografik açılardan yapılmış birçok tanımı bulunmaktadır. Bu tanımlardan her biri kentleşmeyi belli bakış açılarıyla ele almaktadır. Oysa kentleşme olgusu, bu bakış açılarının tamamını kapsayan bir muhteviyata sahiptir (Kaya, 2004: 89). Bu nedenle, kentleşmeyi tanımlarken ekonomik, toplumsal ve siyasal yapıdaki değişmelerin tamamını hesaba katan bir yaklaşımın ortaya konması gerekmektedir. Buradan yola çıkarak kentleşmeyi “sanayileşmeye ve ekonomik gelişmeye koşut olarak kent sayısının artması ve bugünkü kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplum yapısında artan oranda örgütlenme, işbölümü ve uzmanlaşma yaratan, insan davranış ve ilişkilerinde kentlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikimi süreci” olarak tanımlamak mümkündür (Keleş, 2013:31).

3. KENTLİLEŞME

Kentlileşme her şeyden önce kent lehine toplumsal bir değişme sürecidir. Yani, kırdan kente göçen bireylerin daha önce sahip oldukları yaşam biçimlerini değiştirmesidir. Bir anlamda kentle bütünleşme, kente uyum sağlama sürecidir (Özer, 2004:121). Bir başka ifadeyle kentlileşme, toplumsal olarak gerçekleşen kentleşme sürecinin birey ölçeğindeki yansımasıdır (Mutlu, 2010:62). Yani ülke kentleşirken, kentleşme akımı içinde yer alan nüfus da kentlileşmektedir (Kartal, 1992:23).

Mekân ağırlıklı bir tanıma göre kentlileşme, kente göçen nüfusun, kentin belli bir kesiminde kararlılık kazanmasına kadar olan süreci ifade eder. Ancak, kentlileşme kentte yaşama veya kentte bulunmanın ötesinde bir olgudur. Kentte yaşamaya karar verme neticesinde kentsel mekâna dâhil olma, kentlileşme için temel zemini oluşturmakta ise de kentliliği ortaya koyan nitelikler daha çok sosyal, kültürel ve ekonomik içeriklidir.

İnsanlar, kırsal alanlarda daha farklı ekonomik ve sosyo-kültürel yaşam biçimine sahiptirler. Kırsal ekonomi daha çok tarım ve hayvancılık üzerinedir. Sosyal ilişkiler ise, aile bağları ve komşuluk ilişkileri üzerine kurulmuştur. Kentlerde ise bu özellikler büyük ölçüde farklılaşmıştır (Kaya, 2004:139-140). Kentlileşme, ekonomik açıdan sadece kente özgü işlerle meşgul olmayı; sosyal bakımdan ise kente özgü tavır ve davranış biçimlerinin geliştirilmesini, değer ve yargıların benimsenmesini gerektirir. Yani kentlileşme kırdan kente göçen insanların ekonomik ve sosyal bakımdan kırsallıktan arınmaları ve kentsel nitelikler kazanmaları sürecidir (Kartal, 1992:21-23).

Genel kabul gören bir başka tanımla kentlileşme “...kentleşme akımı sonucunda, toplumsal değişimin insanların davranışlarında ve ilişkilerinde, değer yargılarında, tinsel (manevi) ve özdeksel (maddi) yaşam biçimlerinde değişiklikler yaratması süreci” dir (Keleş, 1998:80).

4. KENT KÜLTÜRÜ

Kentler sadece kalabalık nüfusun bir arada bulunduğu fiziksel mekânlardan ibaret değildir (Kaya, 2004:42). Kentler ekonomik, sosyal ve kültürel yaşam koşulları bakımından kırsal alanlardan ayrılan yerleşim mekânlarıdır. Gerçekten de kentler ekonomik refahın, özgürlüğün, farklılığın ve birlikte yaşama kültürünün/erdeminin geliştiği yerlerdir. Kentlerde var olan sosyal, kültürel, etnik, dinsel ve toplumsal farklılıklara ve karmaşaya rağmen ortaya çıkan uyum ve ahengin kaynağı buralarda üretilen kültürdür (Mutlu, 2013:64-66).

Kent kültürü, mekân ve zaman boyutuyla kent bünyesinde bulunan insanlarca ortak bir paydada üretilen maddi ve manevi değerlerin tamamını içermektedir. Başka bir ifadeyle kent kültürü, ekonomik, sosyal ve kültürel açılardan birbirinden farklı insanların, bireysel hak ve sorumluluklarının bilincine vararak, yaşadıkları kente özgü görgü ve nezaket kuralları çerçevesinde bir arada yaşama becerilerini anlatır (Kurt, 2011:266).

Kent kültürü her şeyden önce demokratik, uzlaşmacı ve çok renkli bir yapıya sahip olmanın ifadesidir (Kaya, 2004:44). Uygarlaşma, uzmanlaşma, bilim ve sanatın gelişmesi, çoğulcu değerlerin ve hoşgörünün yaygınlaşması kent kimliğini ortaya koyan kent kültürünün en belirgin niteliklerindendir (Mutlu, 2010:57).

5. KENTLİ VE KENTLİLİK BİLİNCİ

Kentli her şeyden önce, kentte yaşamanın sorumluluklarını taşıyan; kentinin kent olma niteliklerini yitirmemesi için elinden geleni yapan, onu yağmacılara ve bilinçsizlere karşı savunan ve ona sahip çıkan kişidir (Bektaş, 2004:108). Bir başka ifadeyle kentli “bir kentte doğmuş, büyümüş ya da yaşamış olan, o kentle kişiliği arasında tarihsel, ekinel (kültürel), duysal bağlar bulunan, bu kimlikle kimi kent haklarından yararlanmaya hak kazanmış olan ve aynı zamanda kentine karşı kimi toplumsal sorumluluk ve yükümlülükler altında olan kişi”dir (Keleş, 1998:84). Kentlilik ise, kentleşme sürecinin tamamlanmasıyla ortaya çıkan kentliliğe özgü tutum ve davranışların kazanılmasına ilişkin bireysel bir durumdur (Mutlu, 2010:72).

Kentlilik bilinci, kentte yaşayan bireylerin kentli oldukları bilinciyle kente özgü tavır ve davranış sergilemeleridir (Biro, 2008:28). Bir başka ifadeyle kentlilik bilinci, kent kültürünü anlamak, kendini kente ait hissetmek ve kentsel oluşumlara karşı sorumluluk sahibi olmaktır (Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, 2009a:17). Kentlilik bilincinin ortaya çıkması, öncelikli olarak mekânsal anlamda kentte bulunmayı gerektirir. Ancak, kentlilik bilinci kentte bulunmakla kendiliğinden ortaya çıkan veya sadece kentsel mekâna bağlı olarak gelişen bir durum olmayıp mekânın yanında sosyal, kültürel, ekonomik ve politik anlamda ortaya konulan birçok aktif sürecin ortak neticesidir (Kaya, 2004:161, 162).

Kentlilik bilincinin gelişmesinin ön koşulu bireylerin yaşadıkları kentle anlamlı ve güçlü bağlar kurabilmeleridir (Biro, 2008:28). Kendisini yaşadığı kentle özdeşleştirmeyen veya kente ait hissetmeyen bir bireyin kendini kente karşı sorumlu hissetmesi de mümkün olmayacaktır. Yani, kentlilik bilincinin oluşması ve gelişmesi, kentte yaşayan bireylerin kentle bütünleşmesine, kendilerini kentin bir parçası olarak görmelerine ve kente karşı sorumluluk hissetmelerine bağlıdır (Kaya, 2004:161, 162). Ayrıca yaş, doğum yeri, mesleki durum ve eğitim durumu gibi bireysel faktörler; boş zamanı değerlendirme biçimi ve içinde bulunulan toplumsal çevre gibi sosyal faktörler; yapılan işin niteliği ve gelir durumu gibi ekonomik faktörler; altyapı eksikliği ve kentsel yerleşime uygun olmayan mekân kurgusu gibi fiziksel faktörler; kırsal ekonomik faaliyetlerin kentsel mekâna taşınması sorunu, kentsel imkânların paylaşımında yaşanan adalet sorunu ve kentsel hizmetlerden

yoksun bırakılan mekânlar sorunu gibi kentsel sorunlar kentlilik bilincinin oluşumunu ve gelişimini doğrudan etkilemektedir (Geyik, 2010:31-38).

6. HAK KAVRAMI

İnsan haklarını anlamak, öncelikli olarak ahlaki ve hukuki açıdan hak kavramını anlamayı gerektirir. “Hak” kavramı ifade ettiği anlam bakımından ahlaki-felsefi bir söylem olmasının yanında hiç şüphesiz hukukun da alanına giren bir kavramdır. Ahlaki söylemde söz konusu hakkın dayanağı ahlaki nedenler iken hukuki açıdan hakların gerekçesi ise yasal düzenlemelerdir (Erdoğan, 2011:8-11).

İnsan hakları kavramında kullanılan hak terimi, ahlaki açıdan doğruluğu, siyasi ve hukuki açıdan izin ve yetki durumunu ifade etmektedir. Birincisinde bir şeyin doğruluğundan, ikincisinde ise siyasi iktidarın öngördüğü ölçüde bir hakka sahip olduğundan bahsedilmektedir (Donnelly, 1995:19).

Bir hakkın varlığı, söz konusu hakkın meşru olarak icra edilebilmesini gerektirir. Bu nedenle, herhangi bir hakkın etkin kılınması ya da desteklenmesi adına, gerektiğinde cebir kullanmak mümkündür. Dolayısıyla hak iddiaları çok güçlü iddialardır. Bir hakka sahip olmak, kişilere hakkın gerçekleşmesini talep etme özel yetisini vermekle birlikte, diğerlerine de çeşitli yükümlülükler yüklemektedir (Kukathas, 2002).

Bir hakkın varlığı aynı zamanda hak sahibi ile ödevli arasındaki ilişkiyi belirler. Bu tür ilişkilerde bir şey hak olarak ileri sürülmediği müddetçe, kişi bir faydadan yararlanıyor olsa da hak sahibi olarak nitelendirilemez. Bir şeyin gerçek anlamda hak sayılabilmesi için, söz konusu yararlanma durumunun tehlike altında olması; sahip olunan hakların ihlal edilmesi halinde ise hak sahibine meşru müdafaa/talep hakkının tanınması gerekmektedir. Yani bir hakka sahip olmayı sırf bir faydadan daha değerli kılan şey, gerektiğinde söz konusu hakkı iddia ile talep edebilme yeteneğidir (Donnelly, 1995:19-22).

7. İNSAN HAKLARI

İnsan haklarının tanımına ve kapsamına ilişkin gerçek anlamda bir uzlaşa sağlanamasa da bu haklar büyük ölçüde özgürlükler olarak varlığını sürdürmektedir (Freedon, 1991:106). İnsan merkezci politik bir düşünce olarak modern çağda ortaya

ıkan insan hakları kavramı, günümüzde gelişigüzel kullanılmakta ve neredeyse iyi olan her şey bu kavramla tanımlanmaktadır. Oysa insan haklarını tanımlamak, düşünüldüğünün aksine, o kadar da kolay değildir.

Genel anlamda hakların özel bir türü olarak ortaya çıkan insan hakları, hukuki haklarla aynı anlama gelmemektedir. Her ne kadar insan hakları zamanla hukuki haklara dönüştürülebiliyor olsa da bu hakların özünde hukuki karşılıklarından önce gelen ahlaki haklar ve değ rler vardır. Bu nedenle bir ahlaki hakkın varlığı, hukukçuların veya siyasi otoritenin varlığına bağlı değildir (Erdoğan, 2011:24-25). Yani insan haklarının varlığı onun hukuken tanınmış olmasını gerektirmez. Hukuki belgelerde insan haklarının tanınması, zaten insanların doğuştan sahip oldukları hakların hukukçular ve siyasi otoriteler tarafından kabulünü gösterir (Jones, 1994:82). Bu durum “insan haklarının ulusal, bölgesel veya uluslararası hukuk bakımından meşru olmadıklarını veya böyle olmaması gerektiğini söylemek değildir. Tam aksine insan haklarının nihai amacı, bu haklara hukuki geçerlilik kazandırılmasıdır.” Ayrıca insan haklarının hukuki olarak tanınması siyasal meşruluğun bir ölçütüdür. Yani siyasi iktidarlar ve onların uygulamaları, insan haklarını tanıdıkları ve korudukları ölçüde meşru sayılabilirler (Donnelly, 1995:25).

İnsan hakları, insanların doğuştan getirdikleri, insan kişiliğinden ayrılmaz ve bütün insanların sırf insan olmak itibariyle sahip oldukları haklardır. Bu haklar insan olarak varoluşun ve kişiliğin ayrılmaz bir parçasıdır. Bu sebeple, bireyler kişisel liyakat ve hakedişleri bakımından farklı olabilirler, ancak insan olarak aynı saygıyı hak ederler. Yani insanlar etnik, kültürel, dinsel, fiziksel, sosyal, siyasal ve ekonomik farklılıklarından ileri gelen statülerine bağlı olarak bazı haklar bakımından değişkenlik gösterebilirler. Ancak bütün insanlar, insan hakları bakımından bir ve eşittirler.

İnsan hakları kişilerin devlet karşısında ileri s rebildikleri iddialar olması bakımından siyasi niteliklidir. Bu haklar hukuki haklar arasında sayılmasa bile siyasi iktidara ve diğer kişilere karşı her zaman ileri sürülebilir. Herkese karşı ileri sürülebilen bu siyasi iddianın içeriği ahlaki olmakla birlikte, bu iddia ile korunan temel değer bizatihi insanın kendisidir (Erdoğan, 2011:26-31, 106-107).

7.1. İNSAN HAKLARININ KAYNAĞI

İnsan hakları genel fikri herkes tarafından kabul görse de bu hakların muhteviyatı ve nereden kaynaklandığı hususunda, yani insanların hangi haklara ve niçin sahip oldukları konusunda farklı görüşler bulunmaktadır (Jones, 1994:95).

İnsan haklarının muhteviyatına dikkat edildiğinde, bu haklara hayatın idamesi için değil, onurlu bir hayat için ihtiyaç duyulduğu görülmektedir. Uluslararası İnsan Hakları Sözleşmelerinde de belirtildiği üzere insan hakları kişinin özündeki onurdan kaynaklanır. İnsan hakları öğretilerine dikkat edildiğinde, insan haklarının ihlali ile insanlığın inkârının aynı anlama geldiği görülmektedir (Donnelly, 1995:27, 29). Bu nedenle, insan haklarının insan onuru ile doğrudan ilgili olduğu söylenebilir (Akıllıoğlu, 2010:6).

Bilindiği üzere hukuki hakların kaynağı hukuki belgeler; akdi hakların kaynağı ise sözleşmelerdir. İnsan hakları teriminin ise kendi içinde bir kaynağa işaret ettiği görülmektedir. Bu işaret edilen kaynak “insanlık, insan doğası, bir kişi veya insan olma” şeklinde ifade edilebilir. Dolayısıyla, insan haklarının kaynağını insan olmaya, insanlığa veya insanın (ahlaki) doğasına bağlamak mümkündür (Donnelly, 1995:27).

Başka bir açıdan, insan doğası ve akıl, doğal hukuk anlayışının felsefi yapısını karakterize eden unsurlardır (Uslu, 2011:91). Böyle bir bakış açısıyla modern insan hakları düşüncesinin en temel kaynağı doğal hukuktur. Doğal hukuk teriminden anlaşılması gereken, doğru ve yanlışın evrensel ilkeleri oldukları kabul edilen bir dizi normatif önermelerdir. Bu nedenle doğal hukukun ilkeleri, insanlar tarafından kurgulanan hukukun her türüsüne yol gösteren üstün ilkeler şeklindedir. Ortaçağ düşüncesinde, bahsi geçen üstün ilkelerin tanrı tarafından konduğu düşüncesi hâkim iken, Yeni Çağ’da genel olarak tanrısal kaynak reddedilmemekle birlikte doğal hakların akıl aracılığıyla laikleştirildiği ve siyasi otoriteye karşı ileri sürülebilen tartışmasız iddialar olarak politikleştirildiği görülmektedir (Erdoğan, 2011:38-39).

Doğal hukuk düşüncesi temelinde insan hakları, insanların doğa halinde sahip oldukları haklar olarak tanımlanabilir (Erdoğan, 2011:38). Geleneksel anlayışa göre doğal haklar, bütün insanların zamana ve mekâna bağlı olmaksızın doğuştan

getirdikleri, devredilemeyen/vazgeçilemeyen haklardır. Evrensel bir değer olan bu hakların reddi insanın/insanlığın reddi anlamına gelmektedir. Doğal haklar, herhangi bir toplumsal/siyasal düzenin/düzenlemenin eseri veya esiri değildir. Yani doğal haklar, toplumun varlığından bağımsızdır. Toplum öncesi var olduğu düşünülen bu haklar aynı zamanda mutlaklardır. Yani herhangi bir düşünceyle geçersiz kılınamayan bu hakların kapsamı dahi değişiklik yapılarak daraltılamaz (Freeden, 1991:27).

7.2. İNSAN HAKLARININ NİTELİKLERİ

İnsan haklarının tanımına ve kapsamına ilişkin tam bir görüş birliği bulunmadığından, bu hakların niteliklerine ilişkin her anlatım elbette bazı düşünürlerce tartışmaya açılacaktır. Ancak geçmişten günümüze kadar gelen, dinamik ve genişleyici bir muhteviyata sahip insan hakları düşüncesinin daha çok doğal hukuk kökenli doğal haklar yaklaşımı ile temellendirilmesi, bu hakların niteliklerinin de belirlenmesine yardımcı olacaktır.

7.2.1. İnsan Haklarının Öznesi Birey Olarak İnsandır

İnsan hakları, bir kişinin sırf insan olmak itibarıyla sahip olduğu haklardır. Bu tanımdan yola çıkarak, istinasız bütün insanların bu haklara sahip oldukları söylenebilir (Donnelly, 1995:30).

“Klasik anlayışa göre, insan haklarının öznesi gruplar veya topluluklar değil, yalnızca birey olarak insanlardır.Bu haklar bireyin ahlaki doğasından kaynaklanan ve doğrudan doğruya onun kişiliğine bağlı olan haklardır.” Yani insan haklarından anlaşılması gereken birey haklarıdır. İnsan hakları kavramının birey dışında toplum, cemaat, grup, sınıf gibi kolektiviteler için kullanılması anlam bakımından doğru değildir. Hatta insan hakları bahsi geçen topluluklar karşısında korunması gereken haklardır. İnsan haklarının bir topluluğa mensubiyetten bağımsız olması, bu hakların topluma ve siyasi iktidara karşı ileri sürülebilmesi demektir (Erdoğan, 2011:113-114).

7.2.2. İnsan Hakları Doğuştan ve Toplum Öncesidir

İnsan hakları, insanların doğuştan sahip oldukları, insan kişiliğinden ayrılmaz, varlığı hukukun tanımına bağlı olmayan veya sonradan kazanılmayan haklardır. Bu haklar insan olarak varoluşun ve kişiliğin ayrılmaz birer parçasıdır.

Dolayısıyla, insan haklarının reddi, insan varlığının inkâr edilmesi anlamına gelmektedir.

İnsan haklarının doğuştan gelmesinin mantıki sonucu onun toplum öncesi olmasıdır. İnsanlar, sırf insan olarak var oldukları için bu haklara sahiptir. İnsan hakları esas itibariyle topluma ve devlete karşı ileri sürülebilen haklar olmasının yanında, toplumsal veya siyasal varoluş biçiminin meşruluk temeli sayılan değerlerdir (Erdoğan, 2011:106-107).

7.2.3. İnsan Hakları Evrenseldir

İstisnasız bütün insanlar toplumsal aidiyetine, kültürel kimliğine, ırkına, diline, dinine ve sınıfına bakılmaksızın; ayrıca zamana ve mekâna da bağlı olmaksızın insan haklarının tamamına sahiptirler (Erdoğan, 2011:106). İnsan haklarının evrensel olması, insanların ahlaki eşitliğine dayanır. Yani insanların tamamı, sahip oldukları nitelikler ve yetenekler farklı olsa da aynı saygıyı hak ederler (Coşkun, 2003:581).

7.2.4. İnsan Hakları Mutlaktır

İnsan haklarının mutlak olduğu düşüncesi doğal haklar anlayışının bir sonucudur. Bu düşünce bağlamında insan hakları herhangi bir kayda veya şarta bağlı değildir. Bunun yanında bu haklar hiçbir gerekçeyle inkâr veya iptal edilemez. İnsan haklarının varlığı hiçbir şeye bağlı olmadığı gibi kapsamı dahi pazarlık konusu edilerek daraltılamaz.

Her ne koşulda olursa olsun bir bütün olarak insan haklarına istisnasız saygı gösterilmelidir. Ancak bir insan hakkının kullanımı, başka bir insan hakkının kullanımına engel teşkil ediyorsa veya bu haklar varlık şartlarını ortadan kaldıracak şekilde kullanılıyorsa, insan haklarında kısıtlamaya gidilebilir (Erdoğan, 2011:108).

7.2.5. İnsan Hakları Vazgeçilemez veya Devredilemez Niteliktedir

İnsan haklarının herhangi bir şekilde bir başkasına devredilmesi mümkün olmadığı gibi bu haklardan vazgeçmek de mümkün değildir. İnsan haklarının vazgeçilmezliği ve devredilmezliği yine doğal haklar anlayışından kaynaklanır. Bir hakkın vazgeçilemez veya devredilemez nitelikte olması, bir kişinin gönüllü olarak bile bu haklardan vazgeçemeyeceği anlamına gelmektedir. Yani bu haklardan feragat

etmek suretiyle vazgeçmek mümkün olmadığı gibi bu hakları herhangi bir sözleşmeyle bir başkasına devretmek de mümkün değildir. Bunun nedeni ise insan haklarının doğrudan doğruya insan kişiliğine bağlı olmasıdır (Erdoğan, 2011:111-112).

7.2.6. İnsan Hakları En Üstün (Temel) Haklardır

İnsanın ahlaki doğasından kaynaklanan insan hakları aynı zamanda en üstün haklardır. Bu nedenle insan hakları pozitif hukuktan bağımsız ve üstündür. Toplumun veya iktidarın bu hakları görmezden gelmesi, bu hakları ortadan kaldırmaz (Nuttall, 1997:206).

İnsan haklarının varlığı egemenin iradesine bağlı değildir. Aksine bu haklar, egemen irade ile oluşan anayasal düzenin temelini oluşturmalıdır. İnsan hakları düşüncesi kamu politikalarını belirlemeli; yasal ve idari düzenlemeler bu haklara aykırı olmamalıdır (Erdoğan, 2011:116).

7.2.7. İnsan Haklarının Öncelikli Muhatabı Devlettir

İnsan hakları düşüncesi ortaya çıktığı ilk dönem itibariyle devletin varlığı ile birlikte tartışıla gelmiştir. İlk olarak bu haklar devletin veya diğer kişilerin müdahale edemeyeceği korunaklı alanlar olarak görülmüştür. Ancak sanayi devrimi sonrasında meydana gelen işçi sınıfı hareketliliğine bağlı olarak ortaya çıkan sosyo-ekonomik gelişmelerle birlikte, insan haklarının gerçek anlamda uygulanabilmesi için devletin sosyal ve ekonomik içerikli bir takım ödevler yüklenmesi gerektiği düşünülmüştür. Yani insan hakları düşüncesinin ortaya çıktığı erken dönemlerde devlete daha çok bu hakları tanıma ve ihlal etmeme ödevi yüklenirken, daha sonra bunlara ilaveten koruma, temin ve tedarik etme gibi devlet müdahalesini gerektiren ödevler de eklenmiştir. Sonuç olarak devletin insan haklarına ilişkin sorumlulukları; tanıma, ihlal etmeme, koruma, temin ve tedarik etme şeklindedir (Erdoğan, 2011:117).

7.3. İNSAN HAKLARI DÜŞÜNCESİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

7.3.1. Eski Çağlarda İnsan Hakları Düşüncesi

İnsan hakları düşüncesinin izlerini eski çağlardan itibaren özellikle eski Yunan şehir devletlerinde (MÖ 756-MÖ 146) aranabileceği görüşü zaman zaman ileri sürülmüş olsa da bu dönemde birey olarak insanın toplumdan bağımsız varlık

alanı oluşmadığı ve bu nedenle kişilerin toplum/devlet karşısında ileri sürebileceği haklarının da hiçbir zaman var olmadığı görülmektedir. Ayrıca her ne kadar bu devletlerde yaşayan vatandaşlar için kanun önünde eşitlik öngörülmüş olsa da vatandaşlık statüsü sadece küçük bir kesim için tanınmıştır. Başta kadınlar ve köleler olmak üzere büyük bir çoğunluk bu haklardan tamamen mahrum bırakılmıştır (Ünal, 1997:25; Kapani, 2013:17-21).

Eski Yunan şehir devletlerinde insan hakları düşüncesinin ortaya çıkmasını engelleyen bu toplumsal ve siyasal düzenin en önemli eleştirisi Stoa felsefe okulunca yapılmıştır. Bu okulun ortaya koymuş olduğu Stoacı felsefe ile insanın sadece insan olma özelliği üzerinde durulmuş ve bu durum insanlar arası eşitlik düşüncesini geliştirmiştir (A.M. Kocaoğlu ve S.S. Kocaoğlu, 2007:107).

Stoacıların, devleti her şeyin üstünde tutan klasik Yunan düşüncesinden uzaklaştıkları görülmektedir. Her şeyin üstünde evrensel bir aklın ve doğal bir kanunun bulunduğu düşüncesine sahip olan Stoacıların ortaya koyduğu doğal hukuk anlayışına göre, devlet dâhil bütün varlıklar doğal hukuka uygun hareket etmek zorundadır (Kapani, 2013:18). Doğal hukuk anlayışına göre insanların yaptıkları kanunlar mükemmel olmadığı için bütün evrene uygulanması da mümkün değildir. Bu nedenle belirli ölçüde kusurlu olan insan yapımı kanunlar ancak doğal hukuka uygunluğu ölçüsünde geçerli sayılacaktır (Eide, 1989:5).

Stoacılar doğal hukuk anlayışından hareketle siyasal doktrin geliştiremedikleri için bu düşünce sadece ahlak felsefesi olarak kalmıştır. Ancak insanların eşitliğini ve kardeşliğini savunması ve insana devletten ayrı bir varlık olarak manevi değer tanınması, Stoacı felsefenin insan hakları düşüncesinin en eski felsefi kaynaklardan birisi olduğunu göstermektedir (Kapani, 2013:19).

Roma İmparatorluğu döneminde (MÖ 27-MS 395) insan haklarına ilişkin siyasi veya hukuki açıdan herhangi bir gelişmenin yaşandığı söylenemez. Bu dönem, toplumsal ve siyasal düşünce/yapı itibariyle Eski Yunan'ın devamı niteliğindedir (A.M. Kocaoğlu ve S.S. Kocaoğlu, 2007:107). Yani Eski Yunan ve Roma'da kişilerin devlet karşısında bazı haklara sahip olduğunu, devletin mutlak iradesinin sınırlandırıldığını söylemek mümkün değildir (Kapani, 2013:22).

Ortaçağ'da (5.yy.-15.yy.) kişinin devlet karşısındaki durumuna ilişkin bir değişimin yaşandığı görülmektedir. Bu dönemde göze çarpan en önemli gelişmelerden birisi Hristiyanlık inancının ilahi otorite anlayışıyla ilk aşamada birey olarak insana değer kazandırmaya çalışmasıdır. Bunun yanında, iktidar otoritesinin ilahi öğretiler doğrultusunda sınırlanabileceği fikri de bu dönemde gelişmeye başlamıştır. Yani bu dönemde kişinin devlet karşısında hiçbir hakkı olmadığı düşüncesi önemli ölçüde sarsılmış ve kişilerin ilahi kaynaklı haysiyeti gereğince bazı haklara sahip olabileceği fikri ortaya çıkmıştır (Kapani, 2013:22-23).

Ortaçağ'da siyasal iktidarı sınırlama yolunda önemli gelişmelerin yaşandığı görülmektedir. 13. yüzyılda Thomas Aquinas tarafından ortaya konulan ilahi kanun fikrine göre, ister hükümdar ister sıradan insan olsun, herkes tanrının iradesine tabidir. St. Thomas'ın siyasal doktrininin temelinde, zalim ve keyfi iktidarı önleme çabası vardır. Buna göre bireyler, ilahi kanuna aykırı davranan bir devlete itaat etmek zorunda olmadıkları gibi, söz konusu hükümdarın zulmüne direnme hakkına da sahiptirler. Ancak Thomas Aquinas'ın insana insan olarak değer verdiğini iddia etmek mümkün değildir. St. Thomas'ın köleliği açıkça meşru, aynı zamanda doğal ve yararlı bir müessese olarak değerlendirdiği ve vicdan özgürlüğünü kesin olarak reddettiği bilinmektedir (Kapani, 2013:23-25).

Ortaçağ'da feodal beyler ve krallar arasında sürdürülen mücadeleler neticesinde kabul edilen anlaşmalarda kralların mutlak yetkilerinin sınırlandığı ve yönetilenler lehine hak ve özgürlüklerin genişletildiği görülmüştür (Ünal, 1997:27). Bu dönemde kabul edilen ve kralın mutlak yetkisini sınırlayan en önemli anlaşma metni kuşkusuz Magna Carta Libertatum olarak bilinen 1215 tarihli Büyük Şart'tır. Bu belgenin ortaya çıkmasını sağlayan esas neden, kral ile soylular arasındaki yetki çekişmesidir. Bu belge, kralın keyfi yönetimini ve mutlak otoritesini sınırlayan kurallar koyması bakımından önemlidir. Ancak bu şartın içerdiği 63 maddenin tamamına bakıldığında, kral tarafından tanınan hakların, imtiyazlı sınıflar dışında kalan halkı da kısmen ilgilendirdiği, ancak neredeyse tamamının kiliseye, Londra şehrine, feodal beylere ve tüccarlara tanınan imtiyazlar şeklinde olduğu görülmektedir. Bu sebeple, İngiltere'nin anayasal nitelikte ilk belgesi sayılan bu şartı, bir insan hakları belgesi olarak nitelemek çok da mümkün görülmemektedir (Çağırın, 2006:8).

7.3.2. İnsan Haklarının Felsefi Söylemden Hukuk Düzenine Geçişi

Yeniçağ'da insan hakları düşüncesi, siyasi düşünce tarihini ilgilendiren ahlaki-felsefi bir tartışma olmaktan çıkmış; hukuk düzenini ilgilendiren bir konu halini alarak siyasi mücadele alanına girmiştir (Ünal, 1997:27). Bu dönem itibarıyla insan hakları düşüncesi hukuki düzenlemelerde tanınmaya başlanmış; ulusal ve uluslararası belgelerin konusu haline gelmiştir (Erdoğan, 2011:128).

Yeniçağ'da insan haklarının gelişimine ilişkin ilk önemli somut adım, 1689 yılında İngiliz Parlamentosu tarafından Haklar Bildirisi'nin (Bill of Rights) kabul edilmesidir (Erdoğan, 2011:128). İngiltere kralının yetkilerini kısıtlayan ve keyfi davranışlarını engelleyen bu bildirmede serbest seçim hakkı, konuşma özgürlüğü, olağandışı ve zalimane cezaların yasaklanması gibi birtakım temel haklara ilişkin hükümler kabul edilmiş ve parlamentonun onayı olmaksızın kralın bu haklara müdahale edemeyeceği ilan edilmiştir (Ünal, 1997:32).

Bu dönemde yaşanan bir diğer önemli gelişme ise doğal haklar düşüncesinin ortaya çıkmasıdır. İnsan haklarını “doğal haklar” adı altında ele alan ilk kişi İngiliz filozof John Locke (1632-1704) olmuştur. John Locke'un, “Siyasal Yönetim Üstüne İki İnceleme” (Two Treatises of Government) adlı eserinde ortaya koyduğu toplum sözleşmesi varsayımına göre, devlet ortaya çıkmadan önce, yani tabiat halinin hüküm sürdüğü dönemlerde insanlar bir takım doğal haklara sahiptirler. Ancak insanlar tabiat halinden çıkmaya karar verip toplum sözleşmesi vasıtasıyla bir arada yaşamaya başladıklarında, söz konusu doğal hakların korunması karşılığında bazı hak ve yetkilerinden feragat etmek zorunda kalmışlardır.

Locke'a göre insanlar tabiat halinde iken yargılama yetkisini ve kendi can ve mal güvenliğini koruma hakkını bizzat elinde bulunduruyordu. Bireyler toplum sözleşmesi vasıtasıyla, tabiat halinde sahip oldukları haklardan sadece “yargılama” ve “güvenliği sağlama”yı siyasi iktidara devretmiş; buna karşın temel hak ve özgürlüklerin tamamını beraberinde bulundurmaya devam etmiştir. Çünkü bu haklar devredilemez, vazgeçilemez veya ihlal edilemez niteliktedir.

Locke'un ortaya koyduğu toplum sözleşmesi varsayımına göre devletin kuruluş sebebi ve esas görevi insanların güvenliğini sağlamak ve sahip oldukları doğal hakları korumaktır. Eğer siyasi otorite, teminatı olduğu bu hak ve özgürlükleri

ihlal etmeye kalkarsa veya korumaktan aciz düşerse meşruiyetini de kaybetmiş olacaktır (Çağiran, 2006:24; Ünal, 1997:30). Locke'un bu görüşü, insan haklarına ilişkin birçok gelişmeyi doğrudan etkilemiş; başta Amerikan ve Fransız Beyannameleri olmak üzere birçok belgede kendini hissettirmiştir (Kapani, 2013:33).

Locke'un toplum sözleşmesi varsayımına bağlı olarak ortaya koyduğu doğal haklar teorisi Batı dünyasında büyük yankı uyandırmıştır. 12 Haziran 1776 tarihinde Virginia Temsilciler Meclisi tarafından kabul edilen Virginia İnsan Hakları Bildirisi bu anlayışın bir yansımasıdır (Erdoğan, 2011:128). Bu bildirinin birinci maddesine göre bütün insanlar eşit derecede özgür ve bağımsız doğarlar. Bununla birlikte yaşama, özgürlük, mülk edinme ve güvenlik hakkına sahiptirler (Musulin, 1983:75).

4 Temmuz 1776 tarihinde kabul edilen Amerikan Bağımsızlık Bildirisi insan hakları konusunda tutarlı bir siyasal felsefeye dayanan ilk bildirilerdendir. Bu bildiride insanların eşit yaratıldığından; yaşama, özgürlük ve mutluluğa erişim haklarına sahip olduklarından bahsedilmiştir (Erdoğan, 2011:128-129).

Amerika Birleşik Devletleri tarafından kabul edilen 1787 Anayasası bu topraklarda ortaya çıkan ilk anayasa olmakla birlikte, insan hakları bakımından da önemli bir belgedir. Esasen bu anayasa kabul edildiği ilk haliyle temel hak ve hürriyetleri kapsamlı bir şekilde düzenlemiyordu. Ancak "Bill of Rights" olarak anılan temel haklar listesinin 1791 yılında Anayasa'ya eklenmesi ile insan hakları bakımından oldukça zengin bir belge ortaya çıkmıştır. Bu belge ile şahıs ve konut dokunulmazlığı, ifade hürriyeti, toplanma hürriyeti, basın hürriyeti, din hürriyeti, ibadet hürriyeti, dilekçe hakkı, jüriye mahkemece adil yargılanma hakkı gibi hak ve özgürlükler; aynı suçtan dolayı tekrar cezalandırılmama, kendi aleyhine şahitliğe zorlanmama, olağandışı ve aşırı/zalimane cezaya çarptırılmama gibi ilkeler güvence altına alınmıştır. Ayrıca bu anayasada kabul edilen temel hak ve hürriyetlerin zamanla daha da genişlediği görülmektedir (Çağiran, 2006:10-11; Erdoğan, 2011:128-129).

İnsan haklarına ilişkin Amerika'daki gelişmelerin ardından 1789 yılında Fransız İhtilali gerçekleşmiştir. Bu ihtilalin ardından bir önsöz ve 17 maddeden oluşan İnsan ve Yurttaş Hakları Bildirisi ilan edilmiştir. Bu bildiri ile insanların eşit ve özgür olarak doğdukları ve öyle yaşadıkları kabul edilmiş; doğal, devredilemez ve

kutsal haklara sahip oldukları ilan edilmiştir. Bütün insanlara özgürlük hakkı, mülkiyet hakkı, güvenlik hakkı, baskıya karşı direnme hakkı, düşünce özgürlüğü, inanç ve ifade özgürlüğü gibi bir takım hak ve özgürlükler tanınmıştır. Bunların yanında masumiyet karinesi, kanun önünde eşitlik ilkesi, siyasi temsil ve katılım ilkesi, kanunsuz ceza olmaz ilkesi kabul edilen temel insan hakları ilkelerindendir (Göze, 2005:547-551).

Her ne kadar insan haklarının gelişimine ilişkin, 1789 Fransız Bildirisi'ne çok büyük bir önem atfedilse de esasen bu bildiri içerik olarak daha önce yayınlanmış olan Amerikan bildirilerinin tekrarı mahiyetindedir. Ancak Fransa'da yayınlanan bu bildirinin diğer bildirilere kıyasla çok daha büyük bir etkiye sahip olmasının nedeni, ifade gücüne, üslubunun berraklığına ve dönemi itibarıyla Fransızca'nın yaygınlığına bağlanabilir (Kapani, 2013:46). Buna bağlı olarak, ülke sınırlarını aşan evrensel insan hakları düşüncesinin Fransız İhtilali sonrasında iyice pekiştiği görülmektedir (Ünal, 1997:34).

7.3.3. İnsan Haklarının Genişlemesi

19. yüzyıl itibarıyla insan hakları düşüncesinde genişleme taleplerinin bulunduğu görülmektedir. Sanayi devrimine (18.yy.-19.yy.) bağlı olarak işçi sınıfının ortaya çıkmasının ardından klasik hak ve özgürlüklerin gerçek anlamda yaşama geçirilebilmesi için ekonomik ve sosyal hakların yoğun bir şekilde savunulduğu görülmektedir. Bu dönemde, klasik hak ve özgürlükleri ihlal etmemek için sadece negatif ödevler yüklenen devlet anlayışı yeterli görülmemiş; ekonomik, sosyal ve kültürel hakların gerçekleşmesinden sorumlu olan ve bunun için pozitif ödevler yüklenen aktif bir devlet anlayışı ortaya çıkmıştır (Coşkun, 2006:92-93).

1848 Fransız Anayasası, sosyal hak anlayışını önemli ölçüde yansıtan bir belge niteliğindedir. Bu anayasa, insan hakları ve devletin ödevleri bakımından yenilikler getirmektedir. Bu ödevler arasında, vatandaşın refahını artırmak, vatandaşa kardeşçe yardımda bulunmak, işsizleri istihdam etmek, çalışamayacak durumda olan yoksulları korumak, parasız ilköğrenim sağlamak, meslek eğitimi vermek, işçi ve işveren ilişkilerinde eşitliği gözetmek, çalışanları korumak, yardım ve kredi kuruluşlarını teşvik etmek, kimsesiz çocuklara, geçimini sağlayamayan engellilere ve yaşlılara yardımda bulunmak sayılmaktadır. Ancak 1848 Fransız Anayasası sosyal

haklar konusunda yeni bir çığır açamamış ve bu alanda döneminin tek örneği olarak kalmıştır (Kapani, 2013:53).

Sosyal ve ekonomik hakların anayasalarda yer almaya başlaması ve yayılması Birinci Dünya Savaşı sonrasında gerçekleşmiştir. Bu dönem itibariyle anayasalarda klasik haklar listesinin yavaş yavaş genişlediği ve yeni hakların insan hakları listesine ilave edildiği görülmektedir.

1917 Meksika Birleşik Devletleri Anayasası, kişisel hak ve özgürlüklere özen göstermekle birlikte sosyal ve ekonomik haklara da önemli ölçüde yer ayırmıştır. Bu anayasa içinde çalışan kadın ve çocukların korunması ve çalışma şartlarının düzenlenmesi, dinlenme hakkı, asgari ücret, işveren tarafından çalışanlara sağlıklı konut sağlanması, sendika ve grev hakkı, işçi sigortaları, kooperatifler tarafından korunma ve yardım konularında hükümlerin bulunduğu görülmektedir.

1919 Alman Cumhuriyeti (Weimar) Anayasası, sosyal ve ekonomik haklar konusunda daha ileri giderek, devlete önemli ölçüde pozitif ödevler yüklemiştir. Bu açıdan devleti vatandaşın refahını sağlamakla yükümlü kılmakta, yani hizmet devleti anlayışının hayata geçmesini mümkün kılmaktadır. Anayasanın 151. maddesinde “Ekonomik hayat, adalet esaslarına göre ve herkese insanlığa yaraşır bir yaşam tarzı sağlayacak şekilde düzenlenir” denilmektedir. Birinci Dünya Savaşının ardından birçok Avrupa ve Amerika Anayasalarında sosyal ve ekonomik haklara ilişkin hükümlerin yer almaya başladığı görülmektedir (Kapani, 2013:54-56).

20. yüzyıl, insan hakları açısından insanlık tarihinin en hareketli dönemidir. Bu yüzyıl insan haklarının en geniş ve sistematik bir şekilde formüle edildiği, anayasalarda kabul edilerek evrensel nitelik kazandığı dönemdir. Ancak yine bu yüzyıl içinde yaşanan dünya savaşları ve ortaya çıkan totaliter rejimler büyük insan hakları ihlallerin yaşanmasına neden olmuştur (Coşkun, 2006:93).

İkinci Dünya Savaşı sonrasında, dünya savaşlarının ortaya koyduğu yıkım ve baskıcı rejimlere karşı duyulan öfke dolayısıyla, insan hakları düşüncesi yeniden güçlenmeye başlamıştır (Erdoğan, 2011:131). İnsan haklarının uluslararası düzeyde gelişimine ilişkin büyük atılım İkinci Dünya Savaşı sonrası gerçekleşmiştir (Kapani, 2011:20). Bu dönemde kabul edilen ilk uluslararası insan hakları belgesi, Birleşmiş

Milletler Örgütü tarafından kabul edilen 10 Aralık 1948 tarihli İnsan Hakları Evrensel Bildirisi'dir (Gören, 1997:345).

İnsan Hakları Evrensel Bildirisi, yaşama hakkından, sosyal güvenlik hakkına; ülke sınırları içinde serbest dolaşım hakkından, başka ülkelere sığınma hakkına; bilim hakkından, kültür hakkına kadar oldukça geniş bir insan hakları listesine yer vermiştir. İnsanlar arası sözde eşitliğin gerçek eşitliğe dönüşebilmesi için insanların sosyal ve ekonomik engellerden kurtarılması gerektiği yolundaki modern görüşle, klasik hakların yanında sosyal ve ekonomik haklar da bu bildiride insan hakları listesine dâhil edilmiştir (Hekimoğlu, 2003:80). Hukuki açıdan bağlayıcılığı bulunmayan ve imzacı devletlere yönelik tavsiye niteliğinde olan (Kapani, 2011:26) İnsan Hakları Evrensel Bildirisi'nin devletler tarafından kabul edilmesi bir tür niyet beyanı veya ahlaki bir taahhüt olarak görülmüştür (Erdoğan, 2011:132).

İkiz sözleşmeler olarak da anılan Kişisel ve Siyasal Haklara İlişkin Uluslararası Sözleşme (1966) ve Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklara İlişkin Uluslararası Sözleşme (1966) bir bakıma İnsan Hakları Evrensel Bildirisi'nde tanınan haklara, katılımcı devletler nezdinde bağlayıcı nitelikler kazandırmak üzere kabul edilmiştir (Kapani, 2011:30-32).

Birleşmiş Milletler çatısı altında, İnsan Hakları Evrensel Bildirisi ve ikiz sözleşmeler dışında, insan haklarına ilişkin çeşitli belgelerin kabul edildiği görülmektedir. Bunlardan kimisi bildiri, kimisi karar veya protokol, kimisi ise hukuken bağlayıcı sözleşme niteliğinde olan belgelerdir. Bu belgeleri şu şekilde sıralayabiliriz: Soykırım Suçunun Önlenmesine ve Cezalandırılmasına İlişkin Sözleşme (1948), Mültecilerin Hukuki Durumuna Dair Sözleşme (1950), Kadınların Siyasal Haklarına Dair Sözleşme (1952), Çocuk Hakları Bildirisi (1959), Her Türlü Irk Ayrımcılığının Ortadan Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme (1965), Kadınlara Karşı Her Türlü Ayrımcılığın Önlenmesine İlişkin Sözleşme (1980), Din ve İnanca Dayanan Her Türlü Hoşgörüsüzlüğün ve Ayrımcılığın Tasfiye Edilmesine Dair Bildiri (1981), İşkence ve Diğer Zalimane, Gayriinsanî veya Küçültücü Muamele veya Cezaya Karşı Sözleşme (1984), Gelişme Hakkına Dair Bildiri (1986), Çocuk Hakları Sözleşmesi (1989), Tutuklulara Uygulanacak Muameleler İçin Temel İlkeler (1990), Ulusal veya Etnik, Dinsel veya Dilsel Azınlıklara Mensup Olan

Kişilerin Haklarına Dair Bildiri (1993), Kadınlara Karşı Şiddetin Tasfiye Edilmesine Dair Bildiri (1993) (Kapani, 2011:39-42).

İnsan Hakları Evrensel Bildirisi'nde tanınan hakların Avrupa düzeyinde bağlayıcılık kazandırılmasına yönelik çalışmaların başında, 4 Kasım 1950 tarihli Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi gelmektedir (Engin, 2014:213). İkinci Dünya Savaşı esnasında yaşanan ciddi insan hakları ihlallerine bir tepki olarak kurulan Avrupa Konseyi tarafından kabul edilen bu sözleşmenin amacı ekonomik ve sosyal haklardan ziyade kişisel ve siyasal hakları korumaktır (Leach, 2000:61).

Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi ile Avrupa Konseyi üyesi devletlerden İnsan Hakları Evrensel Bildirisi'nde öngörülen hakları etkin bir şekilde tanımaları ve uygulamaları istenmiştir. İmzacı ülkeler, insan haklarına aykırı düzenleme yapmaları veya uygulamada bulunmaları halinde yaptırımla karşılaşacaklarını bu sözleşme ile peşinen kabul etmişlerdir (Engin, 2014:213). Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi, kabul edilen ek protokollerle birlikte mevcut insan hakları sözleşmeleri içinde en geniş ve etkili olanıdır (Balcı ve Sönmez, 2001:265).

Avrupa Sosyal Şartı (1961), İşkencenin ve Gayriinsanî ya da Küçültücü Ceza veya Muamelenin Önlenmesine Dair Avrupa Sözleşmesi (1987) ve Çocuk Haklarının Kullanılmasına İlişkin Avrupa Sözleşmesi (1996) Avrupa Konseyi tarafından kabul edilerek imzaya açılan insan hakları belgeleri içinde yer almaktadır.

1 Ağustos 1975 tarihinde Helsinki'de gerçekleşen Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Konferansı'nda "Helsinki Nihai Senedi" adı verilen bir dizi karara imza atılmıştır. Bağlayıcılığı ve müeyyidesi bulunmayan bu belgede güvenlik, ekonomi, bilim, çevre, teknoloji ve insan haklarının geliştirilmesi konularında birçok karar bulunmaktadır.

19-21 Kasım 1990 tarihleri arasında Paris'te gerçekleşen Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Konferansı'nda ise "Paris Şartı" olarak anılan anlaşmaya imza atılmıştır. Paris Şartı'nın giriş bölümünde Avrupa'yı insan hakları, demokrasi ve hukukun üstünlüğü temelinde yeniden inşa etmenin amaçlandığı vurgulanmıştır (Balcı ve Sönmez, 2001:357-362).

22 Haziran 1993 tarihinde Avrupa Birliği tarafından kabul edilen Kopenhag Kriterleri, adaylık için başvuruda bulunan ülkelerin tam üyeliğe kabul edilmeden

önce karşılamaları gereken ekonomik ve siyasi ölçütleri ortaya koymaktadır. Bu belgenin insan hakları bakımından önemi demokrasi, hukukun üstünlüğü ve insan haklarına saygı gibi kriterlerin Avrupa Birliği'ne tam üye olabilmek için şart koşulmasıdır (Durdular ve Neziroğlu, 2001:437-438).

13-14 Ekim 2000 tarihli AB Zirvesi'nde kabul edilen Avrupa Birliği Temel Haklar Şartı ile temel hak ve özgürlüklerin daha açık bir şekilde ortaya konulması ve daha güçlü bir şekilde korunması hedeflenmiştir (Balcı ve Sönmez, 2001:398).

7.4. İNSAN HAKLARI KATEGORİLERİ

İnsan haklarını, niteliklerine bağlı olarak, üç döneme/kuşağa/kategoriye ayırmak mümkündür. Birinci kuşak haklar, kişisel ve siyasal hakları; ikinci kuşak haklar, ekonomik, sosyal ve kültürel hakları; üçüncü kuşak haklar ise dayanışma haklarını içermektedir. Üç kuşak olarak kategorize edilen bu hakların ortak felsefesi, insan hak ve özgürlüklerine ilişkin alanların daha fazla genişletilmesi ve güvence altına alınmasıdır.

İnsan haklarının kategorilere ayrılmasını özünde titiz olmayan bir çalışma olarak gören Donnelly'ye göre, bu ayrımın yapılmasının nedeni Batı'nın kendi tarihi serüveninde yaşadığı toplumsal ve siyasal çekişmelerdir. Bu nedenle böyle bir ayrımın yapılması, insan hakları kategorilerinin birbirinin karşıtı olduğu algısını oluşturmaktadır. Oysa insan hakları düşüncesi, tarihsel süreç içinde daha önce tanınmış haklara yeni hakların ilavesi şeklinde süregelmiştir. Örneğin, işçi sınıfı politikalarına/hareketliliğine bağlı olarak ortaya çıkan ekonomik ve sosyal haklar, özünde bir bütün olarak insan hakları alanındaki tarihsel/düşünsel gelişimin doğal bir sonucudur. Bu nedenle kategorilere bağlı olarak insan hakları ayrımının yapılması doğru ve anlamlı değildir (Donnelly, 1995:38-41).

7.4.1. Kişisel ve Siyasal Haklar

İnsanın insan olmasından kaynaklı bazı haklara sahip olduğu söyleminden hareketle ilk defa ileri sürülen bu haklar, 17. ve 18. yüzyıl düşünürleri tarafından sıklıkla dile getirilmiş olsa da ilk olarak Amerikan ve Fransız devrimleri ile birlikte ilan edilen Amerikan Bağımsızlık Bildirisi ve Fransız İnsan ve Yurttaş Hakları Bildirisi ile güvence altına alınmıştır (Engin, b.t.).

Doğal haklar düşüncesine bağlı olarak ortaya çıkan bireyciliğin etkisiyle (Önder, 2007:59) kişileri devletin ve toplumun menfi müdahalelerine karşı koruyan, temel hak ve özgürlükleri tanıyarak güvence altına alan, daha çok özel/kişisel eylem alanını genişletici bir yaklaşımla oluşturulan kişisel ve siyasal haklar (Palabıyık, b.t.); yaşama hakkı, özgürlük hakkı, mülkiyet hakkı, seçme ve seçilme hakkı, din, vicdan, düşünce ve inanç özgürlüğü, konut dokunulmazlığı ve kişi güvenliği gibi klasik hak ve özgürlükleri içermektedir (Tekeli, 2011:194).

Kişisel ve siyasal haklar, devlete tanıma ve müdahale etmeme/dokunmama gibi negatif nitelikli ödevler yüklemesi dolayısıyla negatif haklar olarak da tanımlanmaktadır. Aynı zamanda birinci kuşak haklar olarak da bilinen klasik hak ve özgürlüklerin en temel amacı devletin keyfi güç kullanımını engellemek ve fiili güç kullanımını bireyler lehine sınırlamaktır (Erdoğan, 2011:67).

7.4.2. Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklar

17. ve 18. yüzyıllarda Batı'da ortaya çıkan insan hakları belgelerinde daha çok soyut nitelikli klasik hak ve özgürlüklerin tanınması ve toplumun büyük bir kesimi tarafından söz konusu belgelerde tanınan hakların gerçek anlamda kullanılamaması ikinci kuşak haklar olarak da bilinen ekonomik, sosyal ve kültürel hakların doğmasına neden olmuştur (Önder, 2007:59).

Sanayileşme sonrasında meydana gelen ekonomik ve sosyal tahribat, işçi sınıfının etkin bir siyasal güç olarak doğmasına neden olmuştur. İşçi sınıfının ortaya koyduğu bu toplumsal/kitlese hareketlilik ekonomik ve sosyal haklar düşüncesinin oluşmasında büyük bir öneme sahiptir (Donnelly, 1995:37). Sanayi devrimi sonrasında ortaya çıkan işçi sınıfı hareketliliğine bağlı olarak liberal devlet anlayışı yerine sosyal ve müdahaleci devlet fikri geliştirilmiştir. Örgütlenme hakkı, çalışma hakkı, dinlenme hakkı, sosyal güvenlik hakkı, adil ücret hakkı, sendika hakkı, eğitim ve öğrenim hakkı, sağlık hakkı gibi haklar ekonomik, sosyal ve kültürel haklar içinde yer almaktadır.

Sosyal ve ekonomik hakların ortaya çıkmasındaki temel düşünce, temel hak ve özgürlüklerin tanınmasıyla birlikte şekli anlamda gerçekleşen eşitlik ve özgürlüğün, insan haklarının uygulanabilirliği açısından yeterli olmamasıdır. Yani kişiler şekli anlamda temel hak ve özgürlüklere sahip olsalar bile, kimi insanlar

fiziksel, zihinsel ve ekonomik yetersizliklerden dolayı bu haklardan gerçek anlamda yararlanamazlar. Bu nedenle temel hak ve özgürlüklerin gerçek anlamda kullanılabilmesi için sosyal ve ekonomik hakların tanınması ve güvence altına alınması gereklidir (Sur, 1993:42).

Sosyal ve ekonomik haklara göre bir insan, çevresinden tecrit edilmiş veya tek başına var olan bir birey değildir; aksine, çevresiyle birlikte kendisini tanımlayan toplumsal bir varlıktır. Bir insanın gerçek anlamda insanlık onuruna yaraşır bir şekilde yaşayabilmesi, ihtiyaç duyduğu tüm hizmetleri talep edebilme hakkına sahip olmasını gerektirir (Çağırın, 2006:35). Ekonomik, sosyal ve kültürel hakların gerçekleşebilmesi için devlete birtakım pozitif ödevler yüklenmiştir. Bu niteliği itibariyle ekonomik, sosyal ve kültürel haklara pozitif haklar da denilmektedir. Bu hak anlayışı çerçevesinde insan hakları lehine ekonomik ve sosyal hayata doğrudan müdahale edebilen aktif bir devletin varlığı benimsenmiştir (Kaboğlu, 1997:20).

7.4.3. Dayanışma Hakları

İkinci Dünya Savaşı sonrası yaşanan bilimsel ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak ekonomik, siyasal ve toplumsal değişimin hızlanması ve küreselleşmenin artması neticesinde devlet sınırlarının aşılması, ülkeler arası dayanışmayı gerektiren bir takım hakların gündeme gelmesine neden olmuştur (Önder, 2007:59).

İnsan hakları düşünürleri tarafından ilk olarak 1970’lerde gündeme getirilen bu yeni haklar 1980’ler itibariyle pozitif hukuk düzenlemelerine konu edilmiştir. Devlet sınırlarının ötesinde ülkeler arası dayanışmayı gerektiren ve üçüncü kuşak haklar olarak da bilinen dayanışma hakları içinde çevre hakkı, barış hakkı, insanlığın ortak mirasından yararlanma hakkı ve gelişme hakkı bulunmaktadır (A. Ertan ve Ertan, 2013:52).

Dayanışma hakları sadece bugünün insanlarını değil, gelecek kuşakların da korunması için ortak gözetim ve işbirliğini gerekli görmektedir (Önder, 2007:60). Örneğin, günümüz insanları ile birlikte gelecek nesilleri de ilgilendiren çevre sorunlarına ilişkin çözüm üretmek ve çevre hakkını gerçekleştirmek, nihayetinde kişilerin, kuruluşların ve devletlerin birlikte hareket etmesini gerektirmektedir (Engin, b.t.). Yani dayanışma niteliği çok belirgin bir biçimde ortaya çıkan bu hakların konusu, tüm insanlığı ilgilendiren evrensel değerlerdir (Mourgeon,

1990:66). Bu tez çalışmasının temel konusunu teşkil eden dolaşım hakkının da içinde yer aldığı kentli hakları konusu kentsel dayanışmayı gerektirmesi dolayısıyla dayanışma hakları içinde değerlendirilmektedir.



İKİNCİ BÖLÜM

KENTLİ HAKLARI VE DOLAŞIM HAKKI

Çalışmanın bu bölümünde öncelikle kentli haklarının tanımı yapılarak, içeriği ve tarihsel gelişim süreci hakkında bilgi verilmektedir. Bununla birlikte kentli haklarına ilişkin başta Avrupa Kentsel Şartları olmak üzere uluslararası birçok belge ve Türkiye’deki yasal düzenlemeler incelenmektedir. Ardından dolaşım hakkı tanımlanarak, dolaşım hakkına ilişkin uluslararası metinler ve Türkiye’deki yasal düzenlemeler incelenerek değerlendirilmektedir.

1. KENTLİ HAKLARINA GENEL BAKIŞ

1.1. KENTLİ HAKLARININ TANIMI

İnsan haklarının gelişim sürecine bağlı olarak en son ortaya çıkan hak kategorilerinden birisi olan (Mutlu, 2010:102) kentli hakları konusunda bağlayıcılığı olan veya bu hakların tam olarak neler olduğunu gösteren, üzerinde uzlaşılmış herhangi bir uluslararası metin bulunmamaktadır (Karasu, 2008:41; Ökmen, 2013:29; Tekeli, 2001:174). Ancak kentli haklarına ilişkin doğrudan veya dolaylı olarak ulusal, bölgesel ve uluslararası ölçekte birçok önemli gelişmenin yaşandığını da bilinmektedir. Bu çalışmada ayrı bir başlıkta değerlendirilen “Avrupa Kentsel Şartları” başta olmak üzere birçok hukuki belge kentli haklarına yasal zemin teşkil etmektedir.

İlk olarak üçüncü kuşak insan hakları ile birlikte gündeme gelen kentli haklarının öncelikli hedefi kentlilerin insan onuruna yakışan bir yaşam sürdürebilmesidir. Kentli hakları dayanışma hakları dolayısıyla insan hakları literatürüne girmiş olsa da bu hakları insan haklarının kente yansıyan özel bir türü olarak görmek mümkündür (Önder, 2007:61). Başka bir ifadeyle kentli hakları klasik hakların, ekonomik, toplumsal, kültürel hakların ve dayanışma haklarının kent mekânında somutlaşmış şekilleridir (Pektaş ve Akın, 2010).

Kentli hakları kategorisi içinde birinci ve ikinci kuşak hakların yanında çevre hakkı gibi dayanışmayı zorunlu kılan haklar da bulunmaktadır. Bu hakların

tanınması, uygulanması ve korunması kentte bulunan insanların insan onuruna uygun bir yaşam sürdürebilmesi için zorunludur (Öndül, 2000:87).

Yaşama hakkının bir uzantısı olarak dayanışma hakları kategorisinde değerlendirilen kentli hakları, kentsel yerleşimlerde kentsel yaşam kalitesinin eşit, adil, yeterli ve kesintisiz bir şekilde tüm kentlilere sunulması gerekliliğinin ifadesidir (A. Ertan ve Ertan, 2013:56, 68). İnsan hakları genel ve soyut nitelikte olmasına karşın, kentli hakları yerel niteliği ile kentlerde uygulanabilir bir haklar kategorisi oluşturmaktadır (Mutlu, 2010:102). Yani evrensel boyutta soyut olarak düzenlenen insan haklarının aksine, kentli hakları kentteki insanı temel aldığı için daha somuttur. İnsan haklarının kentlerde uygulamaya geçilmesi ve bu konuda pratik kazanılması, ancak kentli haklarının varlığı ile mümkündür (Tekeli, 1994:29).

Bu hak kategorisinde “kentli”den anlaşılması gereken, kentteki insan ve onun yaşam biçimidir. Kentte bulunma durumu sürekliliği ifade edebileceği gibi, belirli bir süre ile de sınırlı olabilir. Yani herhangi bir nedenle kısa bir süreliğine kentte bulunan bir insanla, devamlı olarak kentte yaşayan bir kent sakini arasında insan onuru bakımından herhangi bir fark yoktur. Kentlerde var olan kirlilik, ulaşım sorunu, güvenlik zafiyeti, sağlıksız mal ve hizmetler gibi olumsuzluklar her iki insanın da kentli hakları bakımından kötü muameleye tabi tutulduğunu gösterir (Öndül, 2000:86). Kentli hakları ekonomik, toplumsal ve fiziksel niteliklerine bakılmaksızın kentte bulunan her bireye kentsel hizmetlerden yeterince yararlanma imkânı tanımaktadır (A. Ertan ve Ertan, 2013:71).

Kentli haklarını çevre hakkının bir uzantısı olarak değerlendiren görüşler bulunmaktadır (Ertan, 1997:38). Ancak kentli haklarını ayrı bir kategori olarak üçüncü kuşak haklar içinde değerlendiren görüşlerin daha ağırlıklı olduğu söylenebilir (Tekeli, 2001:157).

Kentli haklarının içeriğine ve tarihi seyrine dikkat edildiğinde çevre hakkı ile yakın ilişkili olduğu görülmektedir. Ancak bu ilişkinin tam olarak ortaya konulabilmesi adına çevre hakkının ne olduğu sorusunun cevaplanması gerekmektedir.

İnsan sağlıklı ve dengeli bir çevreden yararlanabildiği ölçüde varlığını sürdürebilir (Hamamcı, 1984:174). Bireyin ve toplumun bedensel ve ruhsal

gelişiminin sürdürülebilirliğini sağlamak çevre hakkının doğmasına neden olmuştur. İnsanların doğaya zarar veren etkinlikleri dolayısıyla hava, su ve toprak kirliliğinin artması ve bunlara bağlı olarak ekolojik dengenin bozulması, bitki ve hayvan çeşitliliğinin azalması, ormanların yok olması, iklim değişikliğinin yaşanması gibi birçok sorun dolayısıyla çevre hakkı insan hakları literatürüne dâhil edilmiştir (Ertan, 1997:38).

Çevre hakkı, kentli haklarında olduğu gibi dayanışma niteliği belirgin olan haklardandır. Çevresel sorunların önlenmesi veya giderilmesi yani çevre hakkının gerçekleşebilmesi, hükümetlerin, yerel yönetimlerin, sivil toplum örgütlerinin ve bireylerin işbirliği içinde görev ve sorumluluklarını yerine getirmeleriyle mümkün olabilir (Ertan, 1997:38). Ayrıca bugünün insanlarına ve gelecek kuşaklara sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkının sağlanması da, yaşam için gerekli olan kaynakların bugünden barışçıl ve adil yöntemlerle korunmasına ve geliştirilmesine bağlıdır (A. Ertan ve Ertan, 2013:55).

Çevresel sorunlar önemli ölçüde kent ve sanayi kökenlidir. Ayrıca kentsel alanlar yoğun çevre kirliliğine maruzdur. Ancak bu duruma rağmen kentsel sorunları sadece çevresel nitelikli olarak görmek mümkün değildir. Kentteki sorunların sadece bir kısmı çevresel niteliklidir. Oysa kentli haklarının içeriği ve bu haklara ilişkin sorunlar saymakla bitmeyecek kadar geniştir. Bu nedenle kentli haklarını çevre hakkının uzantısı olarak görmek, kentli haklarını sınırlamak anlamına gelmektedir (Karasu, 2008:39). Yani kentli hakları ve çevre hakkı aynı kuşak hakları içinde yer almalarına veya insan hakları felsefesine uygun olarak gelişmekte olan yeni haklardan olmalarına rağmen bu hakları birbirinin uzantıları olarak tanımlamak doğru değildir (A. Ertan ve Ertan, 2013:54).

1.2. KENTLİ HAKLARINA İLİŞKİN TARİHSEL SÜREÇ

Kentli haklarının tarihsel temellerinin, “Paris Komünü”ne (1871) kadar uzandığı iddia edilmektedir. 19 Nisan 1871 tarihli Paris Komünü Bildirisi’nde yerel özgürlüklerin yanı sıra bireysel özgürlükler, vicdan özgürlüğü, çalışma özgürlüğü, toplumsal olaylara ve karar alma süreçlerine katılım hakkı gibi hak ve özgürlükler ele alınmıştır (A. Ertan ve Ertan, 2013:58).

Sanayi kentlerinde yaşanan sorunlara çözüm bulmak ve kentlerin daha planlı gelişmesini sağlamak amacıyla 1933 yılında Atina’da gerçekleştirilen Milletlerarası Modern Mimari Kongresi’nde kabul edilen Atina Anlaşması’nda temel kentleşme ilkeleri belirlenmiştir. Kent planlamasını insan merkezli bir yaklaşımla ele alan ve toplum ahlâkını ön plana çıkaran Sözleşme’nin hedefi kentsel çevreye evrensel bir düzen getirmektir. Ayrıca insanca yaşanabilir koşullarda barınma gereksinimi olarak tanımlanan konut hakkı ilk kez Atina Sözleşmesi’nde ortaya atılmıştır (A. Ertan ve Ertan, 2013:58-59).

İnsan Hakları Evrensel Bildirisi (1948), Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi (1950), Avrupa Sosyal Şartı (1961), Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklara İlişkin Uluslararası Sözleşme (1966) ve Kişisel ve Siyasal Haklara İlişkin Uluslararası Sözleşme (1966) gibi insan hakları belgeleri, bir bakıma kentte bulunan insanın birinci veya ikinci kuşak haklarını düzenlediği için kentli haklarının gelişimine katkı sağlamıştır.

1948 tarihli İnsan Hakları Evrensel Bildirisi, Atina Anlaşması’nın ardından konut hakkına yer veren ikinci belge olma niteliğine sahiptir (A. Ertan ve Ertan, 2013:59). Ayrıca söz konusu bildiride kişi güvenliği hakkı, mülkiyet hakkı, dolaşma ve oturma hakkı, âdil şartlarda çalışma ve eşit ücret hakkı, sağlık ve sosyal güvenlik hakkı, dinlenme, eğlenme ve boş zamanı değerlendirme hakkı, yönetime katılma hakkı, eğitim, kültür ve sanat hakkı gibi haklar tanınmaktadır. Bildiri’nin 25. maddesine göre, herkesin kendisi ve ailesi için gıda, giyim, konut, tıbbi bakım ve gerekli sosyal hizmetler dâhil olmak üzere sağlığını ve refahını temin edebileceği uygun bir hayat seviyesine sahip olma hakkı bulunmaktadır.

Kent hakkı kavramını ilk kez 1968 tarihli “Kent Hakkı” adlı çalışmasında kullanan Henri Lefebvre, bu hakkı kenti ve kentleşme süreçlerini belirleme ve kontrol etme hakkı olarak tanımlamaktadır (Yalçıntaş ve Çavuşoğlu, 2013:104). Lefebvre, kent hakkını sadece kentsel mekânlarda bulunma hakkı olarak değil, dönüştürülmüş ve yenilenmiş bir kentsel hayat hakkı olarak formüle etmektedir (Yıldırım, 2014:86).

Lefebvre’in kent hakkı, radikal bir paradigmayı amaçlayan kolektif bir haktır. Kentsel mekânda oluşturulan güç ilişkilerinin yeniden yapılanmasını sağlamak için

kentsel mekânın kontrolünü sermaye ve devletten alıp kentlilere aktarmayı amaçlamaktadır. Bu nedenle Lefebvre, hâkim sınıfın ortaya koyduğu sosyal, ekonomik ve politik düzene karşı koymak için bireylerin kolektif eylemler oluşturabilme kapasitesini önemsemektedir. Ona göre kent hakkı kenti değiştirmek ve farklılıkları ortaya koymak adına bir haykırış ve bir taleptir (Sadri, 2013:83).

Kentli haklarının sadece çevre hakkından ibaret olmadığı, ancak her iki hak kategorisinin birbiriyle yakından ilişkili olduğu daha önce belirtilmişti. Bilindiği üzere sürdürülebilir bir kentsel yaşam, insan-çevre ilişkisini zorunlu kılmaktadır. Bu sebeple çevre hakkına ilişkin düzenlemeler aynı zamanda kentli haklarının bir kısmına dayanak teşkil edeceğinden, bu gelişmeleri de dikkate almakta yarar görülmektedir.

1972 yılında Stockholm’de gerçekleştirilen BM Çevre Konferansı’nın ardından ilan edilen Stockholm Bildirgesi çevre hakkını uluslararası ölçekte tanıyan ilk belgedir. Bu bildirme ile özgürlükler hukukuna toplumsal nitelikli yeni bir değer ve özgün bir hak dâhil edilmiştir (Kaboğlu, 1996:32). Gelecek kuşaklara daha iyi yaşam koşullarının sağlanması açısından çevrenin korunması gerekliliği üzerinde duran Stockholm Bildirgesi’nde “insan, onurlu ve iyi bir yaşam sürmeye olanak veren nitelikli bir çevrede, özgürlük, eşitlik ve yeterli yaşam koşulları temel hakkına sahiptir” denilmektedir (Önder, 2007:62).

1976 yılında Vancouver’da gerçekleştirilen BM İnsan Yerleşimleri Konferansı (Habitat I) konut, yerleşme ve kentleşme sorunlarını dünya ölçeğinde ele almıştır. Ayrıca konferans kararları doğrultusunda 1978 yılında Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri Komisyonu kurulmuştur (Ertan, 1997:40-41).

1982 tarihli Dünya Doğa Şartı’nda çevre hakkının bireyler ve devletler nezdinde nasıl uygulanacağına ilişkin daha somut ilkeler öngörülmüştür (Kaboğlu, 1996:33). 1984 yılında düzenlenen BM Tokyo Konferansı’nda gelişme kavramının doğal kaynaklar, insan sağlığı ve kültürel miraslar lehine yeniden gözden geçirilmesi gerektiği belirtilmiştir (Önder, 2007:62).

1987 yılında Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu’nca hazırlanan Brundtland Raporu’nda ilk defa tanımlanan sürdürülebilir kalkınma kavramı, “Bugünün gereksinimlerini, gelecek kuşakların gereksinimlerini karşılama

yeteneğinden ödün vermeden karşılayan kalkınma” olarak tanımlanmıştır (Ağca, b.t.). 1989 tarihli Uluslararası Lahey Bildirisi’nde ise yaşanabilir bir çevrede onurlu bir yaşam hakkından bahsedilmiştir (Ertan, 1997:41).

1985 yılında Avrupa Konseyi’nce kabul edilen Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı kentli haklarının uygulanması ve geliştirilmesi bakımından büyük bir öneme sahiptir. Özerklik Şartı, gerçek demokrasiye ulaşabilmenin yolunu yerel yönetimlerin özerk hale getirilmesine bağlı görmektedir. Yerel yönetimlere hukuki, idari ve mali özerkliğin tanınması ve yerel hizmetlere ilişkin katılımcı demokrasinin işletilmesi kentli haklarının hayata geçirilmesine büyük katkı sağlayacaktır.

1992 yılında Maastricht’te imzalanan Avrupa Birliği Anlaşması’nda kabul edilen yerellik (subsidiarite) ilkesi gereği, kamusal hizmetlerin halka en yakın birim tarafından gerçekleştirilmesi ve halkın karar alma mekanizmasına doğrudan dâhil edilmesi gerekliliği konusunda alınan kararlar neticesinde “yönetime katılım” ilkesi daha somut bir zeminde gerçekleşme imkânına sahip olmuştur (Karasu, 2008:42-43).

1992 ve 2008 tarihli Avrupa Kentsel Şartları kentli hakları konusunda ortaya konulan en önemli uluslararası belgelerdir. Bu belgeler ayrı bir başlık altında detaylı bir şekilde incelenmektedir.

1992 yılında Rio’da düzenlenen BM Çevre ve Kalkınma Zirvesi’nde, ekolojik dengenin korunmasının sadece devletler iradesine bırakılamayacağı, çevrenin korunması ve geliştirilmesi konusunda herkesin sorumlu olması gerektiği ifade edilmiştir (Ertan, 1997:43).

1996 yılında İstanbul’da gerçekleştirilen İkinci BM İnsan Yerleşimleri Konferansı’nda (Habitat II) yerleşme özgürlüğü, konut hakkı ve kentsel yaşam kalitesi vurgusu yapılmıştır. Habitat I ve Habitat II Konferansları, kentsel yerleşim sorunlarının tartışılması ve çeşitli eylem planlarının benimsenmesi noktasında kentli haklarına yönelik duyarlılığın artmasına katkı sağlamıştır (A. Ertan ve Ertan, 2013:61-62).

2000’li yıllardan itibaren gerçekleştirilen konferans ve zirvelerde, kentli hakları konusunda daha somut taleplerin bulunduğu görülmektedir. 2001 yılında Brezilya’da gerçekleştirilen İnsan Hakları Konferansı’nda “Kentte İnsan Hakları Sözleşmesi” önerisi getirilmiştir. Bu sözleşmede kentlilerin tamamının insan

haklarına sahip olması ve kentsel eşitsizliklere karşı mücadele için kentlerde kurumsal ve siyasal değişimlerin gerçekleşmesi gerektiğinden bahsedilmektedir (Güler, 2011:63).

Ayrıca 2000 yılında New York'ta gerçekleştirilen Binyıl Zirvesi, ilk olarak 2001 yılında Porto Alegre'da düzenlenen ve ardından çok defa tekrarlanan Dünya Sosyal Forumu, 2002 yılında Johannesburg'ta düzenlenen Dünya Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi (Rio+10), 2002'de Nairobi'de gerçekleştirilen Dünya Kent Forumu, 2004 yılında Barselona'da gerçekleştirilen Dünya Kent Forumu, 2006 yılında Vancouver'da gerçekleştirilen Dünya Kent Forumu, 2008 yılında Nanjing'de gerçekleştirilen Dünya Kent Forumu, 2010 yılında Rio'da gerçekleştirilen Dünya Kent Forumu, 2012 yılında Napoli'de gerçekleştirilen Dünya Kent Forumu, 2012 yılında Rio'da gerçekleştirilen Sürdürülebilir Kalkınma Konferansı (Rio+20), 2015 yılında New York'ta düzenlenen ve hedeflerinden birisi "Kentleri ve insan yerleşim yerlerini herkesi kucaklayan, güvenli, güçlü ve sürdürülebilir kılmak" olan toplam on yedi tane sürdürülebilir kalkınma hedefi oluşturan BM Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi, 2016 yılında Kito'da gerçekleştirilen Üçüncü BM Konut ve Sürdürülebilir Kentsel Gelişme Konferansı (Habitat III) gibi birçok zirve, konferans veya forum doğrudan veya dolaylı olarak kentli haklarına ilişkin birçok konunun tartışılmasına ve karara bağlanmasına imkân tanımıştır.

1.3. AVRUPA KENTSEL ŞARTLARI

Kentli haklarının uluslararası düzlemde ele alınmasına ilişkin süreç 1980'li yıllara kadar uzansa da bu hakların uluslararası bir metinde yer alması, Avrupa Kentsel Şartı ile gerçekleşmiştir (Pektaş ve Akın, 2010:27). 17-19 Mart 1992 tarihinde Avrupa Konseyi tarafından kabul edilen Avrupa Kentsel Şartı, kentli haklarının içeriğine ilişkin somut tanımlamaların ortaya konulması (Karasu, 2008:40) ve kentli haklarının kurumsallaşması açısından bir başlangıç mahiyetindedir (Tekeli, 2002:15). Ayrıca Avrupa Konseyi'nce ideal kentin tanımı yapılırken kentli haklarını güvenceye alan yerler olduğundan bahsedilmiştir (Keleş, 1994:278).

Avrupa Kentsel Şartı, 1980-1982 yılları arasında Avrupa Konseyi'nce düzenlenen ve "yerleşmelerde daha iyi yaşam" sloganıyla hareket ederek kentsel gelişmenin niceliksel boyutundan ziyade niteliksel boyutuyla ilgilendiğini gösteren

“Kentsel Rönesans İçin Avrupa Kampanyası” kapsamında geliştirilen kentsel politikalardan yola çıkılarak oluşturulmuştur. Yerleşim yerlerinde yaşamın iyileştirilmesini amaçlayan bu kampanya kapsamında geliştirilen dört temel konu: fiziki kentsel çevrenin iyileştirilmesi, mevcut konut stokunun iyileştirilmesi, yerleşim yerlerinde sosyal ve kültürel olanakların sağlanması, toplumsal kalkınma ve halk katılımının özendirilmesi olmuştur.

İyi bir kent yönetimi için gerekli ilkeleri tek bir metinde bir araya getiren bu şartın amacı, yerel yönetimler için uygulanabilir bir kent yönetimi el kitabı oluşturmak; gelecekteki olası bir Kentli Hakları Kongresi için temel ilkeleri oluşturmak; Şart’ın öngördüğü ilkeleri yerine getiren kentler için verilecek uluslararası ödüllere temel oluşturmak; fiziksel çevre ve yasalarıyla ilgili yaptırımlar için Avrupa Konseyi’ne katılım vizesi sağlamak ve aynı zamanda Avrupa Konseyi’nin ve özellikle Avrupa Yerel ve Bölgesel İdareler Daimi Konferansı’nın kent sorunlarına ilişkin tüm çalışma sonuçlarının bir çözümlemesini oluşturmaktır (Yener ve Arapkirlioğlu, 1996).

Avrupa Kentsel Şartı’nda benimsenen en temel ilke “işbirliği ve dayanışma”dır. Şart’a göre; kentsel yerleşimlerdeki yaşam kalitesini yükseltmek, kaynakları ve karar verme mekanizmalarını merkezden yerel birimlere aktarmak ve yerel halkın karar alma süreçlerine katılımını artırmak, ancak tüm Avrupa kentleri arasında işbirliği ve dayanışmanın varlığıyla mümkün olabilir.

Avrupa Kentsel Şartı’nda kentte yaşayan her bireyin şiddetten, her tür kirlilikten, bozuk ve çarpık kent çevrelerinden arınma hakkı; yaşadığı kent çevresini demokratik koşullarda kontrol edebilme hakkı; insanca konut edinme hakkı, sağlık ve kültür hizmetlerinden yararlanma hakkı ve dolaşım özgürlüğü hakkı bulunduğu kabul edilmektedir. Ayrıca söz konusu haklar yaş, cinsiyet, ırk, inanç, kültür, sosyo-ekonomik ve politik statü, ruhsal ve bedensel engel gözetmeksizin tüm kentliler için geçerlidir (Yener ve Arapkirlioğlu, 1996).

1992 yılından sonra yaşanan toplumsal, kültürel ve ekonomik değişimler Avrupa Kentsel Şartı’nda bazı değişikliklerin yapılmasını gerektirmiştir. Avrupa Konseyi Yerel ve Bölgesel Yönetimler Kongresi yerel ve küresel sorunları ve kentsel gelişimleri dikkate alarak, 1992 tarihli Avrupa Kentsel Şartı’nda kabul edilen bazı

ilkeleri/hakları yeniden tanımlama ve güncelleme kararı almıştır. Bu nedenle Avrupa Konseyi'nin 15. Genel Oturumu'nda aldığı 27-29 Mayıs 2008 tarih ve 269 sayılı kararla, "Avrupa Kentsel Şartı-2: Yeni Bir Kentlilik İçin Manifesto" kabul edilmiştir.

Avrupa Kentsel Şartı-2 ile Avrupa Yerel Yönetimlerini sürdürülebilir kentler ve kasabalar inşa etmeye zorlayan "Yeni Bir Kentlilik İçin Manifesto", kentsel yaşama yeni bir yaklaşım sunmayı, kentlerin ve kasabaların günümüzdeki kentsel sorunlarla baş edebilmelerini olanaklı kılacak ortak ilkeler ve kavramlar bütünü oluşturmayı amaçlamaktadır. Şart'a göre; kentler ve kasabalar, kentlilere ait olan ve gelecek nesillere aktarılması gereken sosyal, ekonomik ve kültürel değerler bütünü; geleceğe uzanabilmek için geçmişlerine ve bugünkü çeşitliliklerine ihtiyaç duyulan bilgi, kültür, medeniyet ve iletişim merkezleri; refahın öncü güçleri ve küreselleşme sürecinin önemli aktörleridir. Ayrıca bu kent ve kasabaların tam anlamıyla yaşanabilmesi için bu yerleşimlerde sorumlu, bilgili ve aktif kentlilerin bulunması gerektiği özellikle belirtilmiştir (Erim, 2008).

"Avrupa Kentsel Şartı-2: Yeni Bir Kentlilik İçin Manifesto" başlığı altında bulunan giriş kısmında küreselleşme nedeniyle Avrupa kentlerinde yaşanan değişiklikler/sorunlar; on beş yıllık süreçte değişen toplumsal, kültürel, ekonomik ve demografik koşullar; çevre kirliliği, sosyal eşitsizlik, toplumsal adaletsizlik ve işçi sınıfına ilişkin sorunlar gibi Avrupa Kentsel Şartı'nda güncelleme yapılmasını gerektiren hususlar dile getirilmiştir.

"Avrupa Kent 'Müktesebatı' (Acquis) ve Yeni Bir Kentlilik Olasılığı" başlığı altında, kentlerin ve kentlilerin yaşadığı güncel sorunlara yönelik çözüm niteliğinde bir takım ortak ilkeler oluşturmak ve kent yaşamına ilişkin yeni bir yaklaşım sunmak istenmiştir. "Kentliler Olarak Kent ve Kasaba Halkları" başlığı altında kentsel yerleşimlerde bir kentli olarak varlığını sürdürebilmek için aktif, katılımcı, sorumlu ve bilgili olmak gerektiği vurgulanmıştır. "Sürdürülebilir Kentler ve Kasabalar" başlığı altında kentlerin/kentsel mekânların sürdürülebilirliğine ilişkin faaliyetlerin destekleneceğinden bahsedilmiştir. "Uyumlu Kentler ve Kasabalar" başlığı altında kentlerin sadece coğrafi konumuyla değil, ulusal, bölgesel ve Avrupa ölçeğinde ifade ettiği anlam bakımından değerlendirilmesi istenmiştir. "Bilgi Temelli Kentler ve

Kasabalar” başlığı altında ise kentler bilgi, kültür ve sanatın ifade olanağı bulduğu, ayrıca iletişim ve buluşmanın gerçekleştiği yerler olarak tanımlanmıştır (Erim, 2008).

1.4. KENTLİ HAKLARININ İÇERİĞİ

Kentli haklarının içeriği ilk defa somut olarak 1992 tarihli Avrupa Kentsel Şartı ile belirlenmiştir. 2008 yılında yayınlanan “Avrupa Kentsel Şartı-2: Yeni Bir Kentlilik İçin Manifesto” ile bu haklar daha da geliştirilmiştir.

Kentli hakları konusunda ortaya konulan en önemli uluslararası metin olma özelliğine sahip Avrupa Kentsel Şartı’nda yer alan 20 maddelik bildirge ve 13 ana başlıklı şart ilkeler listesi kentli haklarının neler olduğunun anlaşılması bakımından aydınlatıcı niteliktedir. Avrupa yerleşimlerinde yaşayan kentlilerin sahip olduğu haklar Avrupa Kentli Hakları Bildirgesi’nde şu şekilde sıralanmıştır (Yener ve Arapkirlioğlu, 1996):

1. Güvenlik: Mümkün olduğunca suç, şiddet ve yasa dışı olaylardan arındırılmış emin ve güvenli bir kent;
2. Kirlenmemiş, Sağlıklı Bir Çevre: Hava, gürültü, su ve toprak kirliliği olmayan, doğası ve doğal kaynakları korunan bir çevre;
3. İstihdam: Yeterli istihdam olanaklarının sağlanarak, ekonomik kalkınmadan pay alabilme şansının ve kişisel ekonomik özgürlüklerin sağlanması;
4. Konut: Mahremiyet ve dokunulmazlığın garanti edildiği, sağlıklı, satın alınabilir, yeterli konut stokunun sağlanması;
5. **Dolaşım: Toplu taşıma, özel arabalar, yayalar ve bisikletliler gibi tüm yol kullanıcıları arasında, birbirinin hareket kabiliyetini ve dolaşım özgürlüğünü kısıtlamayan uyumlu bir düzenin sağlanması;**
6. Sağlık: Beden ve ruh sağlığının korunmasına yardımcı çevrenin ve koşulların sağlanması;
7. Spor ve Dinlenme: Yaş, yetenek ve gelir durumu ne olursa olsun, her birey için, spor ve boş vakitlerini değerlendirebileceği olanakların sağlanması;
8. Kültür: Değişik kültürel ve üretici faaliyetlere erişim ve katılım;
9. Kültürler Arası Kaynaşma: Geçmişten günümüze, farklı kültürel ve etnik yapıları barındıran toplulukların barış içinde yaşamalarının sağlanması;

10. Kaliteli Bir Mimari ve Fiziksel Çevre: Tarihi yapı mirasının duyarlı bir biçimde restorasyonu ve nitelikli çağdaş mimarinin uygulanmasıyla, uyumlu ve güzel fiziksel mekânların yaratılması;
11. İşlevlerin Uyumı: Yaşama, çalışma, seyahat işlevleri ve sosyal aktivitelerin olabildiğince birbiriyle ilintili olmasının sağlanması;
12. Katılım: Çoğulcu demokrasilerde; kurum ve kuruluşlar arasındaki dayanışmanın esas olduğu kent yönetimlerinde; gereksiz bürokrasiden arındırma, yardımlaşma ve bilgilendirme ilkelerinin sağlanması;
13. Ekonomik Kalkınma: Kararlı ve aydın yapıdaki tüm yerel yönetimlerin, doğrudan veya dolaylı olarak ekonomik kalkınmaya katkı konusunda sorumluluk sahibi olması;
14. Sürdürülebilir Kalkınma: Yerel yönetimlerce ekonomik kalkınma ile çevrenin korunması ilkeleri arasında uzlaşmanın sağlanması;
15. Mal ve Hizmetler: Erişilebilir, kapsamlı, kaliteli mal ve hizmet sunumunun yerel yönetim, özel sektör ya da her ikisinin ortaklığıyla sağlanması;
16. Doğal Zenginlikler ve Kaynaklar: Yerel doğal kaynak ve değerlerin; yerel yönetimlerce, akılcı, dikkatli, verimli ve adil bir biçimde, beldeye yaşayanların yararı gözetilerek, korunması ve idaresi;
17. Kişisel Bütünlük: Bireyin sosyal, kültürel, ahlaki ve ruhsal gelişimine, kişisel refahına yönelik kentsel koşulların oluşturulması;
18. Belediyeler Arası İşbirliği: Kişilerin yaşadıkları beldenin, beldeler arası ya da uluslararası ilişkilerine doğrudan katılma konusunda özgür olmaları ve özendirilmeleri;
19. Finansal Yapı ve Mekanizmalar: Bu bildirgede tanımlanan hakların sağlanması için, gerekli mali kaynakları bulma konusunda yerel yönetimlerin yetkili kılınması;
20. Eşitlik: Yerel yönetimlerin; tüm bu hakları bütün bireylere cinsiyet, yaş, köken, inanç, sosyal, ekonomik ve politik ayrım gözetmeden, fiziksel veya zihinsel engellerine bakılmadan; eşit olarak sunulmasını sağlamakla yükümlü olması.

“Ulaşım ve Dolaşım” konusunun ilk madde olarak belirlendiği 13 ana başlıklı şart ilkeler listesi ise şu şekildedir (Yener ve Arapkirlioğlu, 1996):

Ulaşım ve Dolaşım

- 1. Özellikle özel araçlarla seyahat hacmi azaltılmalı,**
- 2. Dolaşım, yaşanabilir bir kent oluşturmaya yönelik bir biçimde düzenlenmeli ve çeşitli ulaşım alternatiflerine izin verilmeli,**
- 3. Sokak, sosyal bir arena olarak algılanmalı,**
- 4. Sürekli bir eğitim ve öğretim çabası gerekli.**

Kentlerde Çevre ve Doğa

1. Yerel yönetimler, doğal ve enerji kaynaklarını, uygun ve akılcı bir biçimde, yönetmeli ve idareli kullanmalı,
2. Yerel yönetimler, kirliliğe karşı politikalar uygulamalı,
3. Yerel yönetimler, doğayı ve yeşil alanları korumalı,
4. Doğayı korumanın toplumsal gururu ve bağlılığı artıran bir faktör olması.

Kentlerin Fiziki Yapıları

1. Kent merkezleri, Avrupa’nın kültürel ve tarihi mirasının önemli sembolleri olarak korunmalı,
2. Kentlerde açık alanlar oluşturulmalı ve bu durum kentsel gelişmenin vazgeçilmez bir parçası olmalı,
3. Mimari yaratıcılık ve imar, kentsel görünümün kalitesini artırmalı,
4. Tüm insanlar sağlıklı, güzel ve özendirici bir çevrede yaşamalı,
5. Bir kentin canlılığı, dengeli yerleşik alanların oluşturulması ve merkezdeki konut dokusunun korunmasıyla sağlanmalı.

Tarihi Kentsel Yapı Mirası

1. Kentsel korumada hassas bir yasal çerçevenin gerekliliği,
2. Kentsel mirasın korunması için bilgilendirme politikalarının gerekliliği,
3. Yeterli ve yeni finans mekanizmaları ve ortaklıkların gerekliliği,

4. Eski el sanatları ve yapı tekniklerinin yaşatılması ve canlandırılması gerekliliği,
5. Tarihi kentsel dokunun; planlamaya temel veri biçiminde katılarak, çağdaş yaşamla bütünleştirilmesi,
6. Ekonomik kalkınmanın, kentsel mirasın korunmasıyla canlandırılması.

Konut

1. Konut ve birey mahremiyetinin olması,
2. Güvenli konut edinme hakkı,
3. Yerel yönetimlerin, konut çeşitliliğini ve ulaşılabilirliğini artırması,
4. Sosyo-ekonomik olanakları kısıtlı olan kişilerin haklarının, yalnızca piyasa mekanizması koşullarına terk edilmemesi,
5. Yerel yönetimlerin konut edindirmesi ve kullanım süresi güvencesini sağlaması,
6. Eskimiş konut dokusunun yenilenmesinde bedelin burada oturan, sosyo-ekonomik seviyesi düşük kişilere yüklenmemesi.

Kent Güvenliğinin Sağlanması ve Suçların Önlenmesi

1. Güvenlik ve suç önleme politikalarının; alınacak önlemlere, kanuni yaptırımlara ve müşterek desteğe dayandırılması,
2. Yerel güvenlik politikasının; güncel, kapsamlı istatistik ve sağlam bilgilere dayandırılması,
3. Suçun önlenmesinin toplumun tüm üyelerini ilgilendirmesi,
4. Etkili bir kent güvenlik politikası için, emniyet güçleri ve yerel halkın yardımlaşması,
5. Uyuşturucu karşıtı yerel politikanın oluşturulması ve uygulanması,
6. Suçların tekrarını önleyici programlar ve hapis cezaları yerine alternatif çözümler üretilmesi,
7. Yerel güvenlik politikasının temel unsuru olarak mağdurların kollanması,
8. Suçların önlenmesine öncelik verilmesi ve bunun için mali kaynak oluşturulması.

Engelliler

1. **Kentler, herkesin her yere erişebileceği şekilde tasarlanmalı,**
2. Engellilere ilişkin politikalar, aşırı himayeci değil, toplumla bütünleştirici olmalı,
3. Engellileri ve azınlıkları temsil eden dernekler arasında dayanışma olmalı,
4. Evler ve işyerleri engellilere uyarlanabilir biçimde tasarlanmalı,
5. **Dolaşım, iletişim ve toplu taşıma tüm insanlar için geçerli olmalı.**

Kentsel Alanlarda Spor ve Boş Zamanları Değerlendirme

1. Tüm kentlilerin eğlenme, dinlenme ve spor hakkı,
2. Spor alanları sağlıklı ve güvenli olmalı,
3. Tüm kentliler kişisel tercihlerine/kabiliyetlerine göre istediği sporu yapabilmeli.

Yerleşimlerde Kültür

1. Tüm kentlilerin kültürel faaliyetlerden faydalanma hakkı,
2. Kentlerin kültürel birikimi ekonomik ve sosyal gelişmeye katkı sağlamalı,
3. Farklı bölge ve ülke halkları arasında güçlü bir bağ kurarak kültürel temas sağlanmalı,
4. Kültürel gelişim ve gerçek bir kültürel demokrasi için, yerel yönetimler, toplum birimleri, gönüllü kuruluşlar ve özel sektör arasında dayanışma sağlanmalı,
5. Kültürel çoğulculuk, yenilikleri ve yenilikçi denemeleri öngörmeli,
6. Kültürel turizm yerel yönetimlerce dengeli bir biçimde tesis edilerek toplum üzerinde olumlu etki oluşturmali.

Yerleşimlerde Kültürlerarası Kaynaşma

1. Kent politikalarının temel unsuru olarak ayrımcılık karşıtlığı,
2. Yerel yönetimler göçmenlerin yerel siyasal katılımını sağlamalı,
3. Kentlerde uygulanan kültür ve eğitim politikaları ayrımcı olmamalı,
4. Yerel yönetimler, iş olanaklarından eşit faydalanmayı sağlamalı,

5. Göçmen toplulukların, sosyal ve fiziki çevresiyle bütünleşmesi için kültürlerarası kaynaşma sağlanmalı.

Kentlerde Sağlık

1. Kentsel çevre tüm kentlilere iyi sağlık koşulları sağlamalı,
2. Kişilerin temel ihtiyaç maddeleri güvenilir ve sağlıklı bir biçimde sunulmalı,
3. Yerel yönetimler, toplum merkezli sağlık girişimlerini ve katılımları teşvik etmeli,
4. Kent sağlığı uluslararası bir önem taşıdığından, yerel girişimler uluslararası programlara uygun yürütülmeli.

Halk Katılımı, Kent Yönetimi ve Kent Planlaması

1. Halkın yerel yönetimlerde siyasal katılımını sağlamak için, halkın kendi temsilcilerini özgür ve demokratik bir biçimde seçebilme hakkı,
2. Halkın yerel siyasette etkinliği için; halk yerel yönetimlerde belirleyici olmalı,
3. Toplumsal geleceği etkileyecek her türden önemli projede halka danışılmalı,
4. Kent yönetimi ve planlaması, kent karakterine ve özel niteliklerine uygun olmalı,
5. Kent yönetimine ilişkin kararlar, uzmanlarca hazırlanan planlara dayandırılmalı,
6. Önemli konularda alınan kararlar anlaşılabilir olmalı,
7. Gençlerin toplum yaşamına katılımı yerel yönetimlerce desteklenmeli.

Kentlerde Ekonomik Kalkınma

1. Yerel yönetimler, kendi bölgesinde ekonomik kalkınmasını temin etmeli,
2. Ekonomik kalkınma ile birlikte sosyal kalkınma da gerçekleşmeli,
3. Kentler, bölgesinin ve yakın çevresinin sosyal ve ekonomik bir parçası olmalı,

4. Ekonomik büyüme ve kalkınma için üretimi ve gelişimi teşvik edecek yeterli altyapı bulunmalı,
5. Kent ekonomisinin büyümesi için kamu ve özel sektör işbirliği içinde olmalı.

Keleş'e göre kentli haklarının özünü güvenli, temiz, doğanın ve kaynakların gereği gibi korunduğu, sağlıklı, çalışma fırsatları bol, bireylere ekonomik özgürlük sağlayan, barınma gereksinimlerinin karşılandığı, **dolaşım özgürlüğünün** sağlandığı, kültürel ve yaratıcı etkinliklere imkân tanıyan, spor ve boş zaman etkinliklerinden insanların yeterince yararlandığı, her türlü kültürün bütünleştirilebildiği, kaliteli mimari ve uygun çevre koşullarına sahip, her türlü kentsel işlev arasında uyum sağlayabilen ve insanların yönetime katılımını destekleyen bir kentte yaşama hakkı oluşturmaktadır. Ayrıca Keleş, Avrupa Kentsel Şartı'nda tanımlanan kentli haklarını şu şekilde toplamaktadır (Keleş, 1994:278):

- Nitelikleri ve fiyatı bakımından elverişli bir konut,
- Yeşillik, sessizlik, aydınlık ve güzellik niteliklerine sahip sağlıklı bir çevre,
- Kent yaşamının gerekli kıldığı ve kentsel işlevlerin yeterli düzeyde yerine getirildiği bir yaşam ortamı,
- Kültür, spor, dinlenme ve boş zamanların değerlendirilmesi açısından bireysel doyumu sağlayan bir kent,
- Yoksul veya muhtaç bireylerin korunması açısından toplumsal güvenlik önlemlerinin alındığı bir kent,
- Çalışma, eğitim ve kültür konularında gerekli destek ve güvenceleri sağlayabilen bir kent.

Kentlerin her şeyden önce orada yaşayanlar için oluşturulduğunu ve kentlilere ait olduğunu ifade eden Avrupa Kentsel Şartı-2: Yeni Bir Kentlilik İçin Manifesto'da kentli haklarıyla ilişkilendirilebilecek ilkeler şunlardır (Erim, 2008):

- Avrupa kentlerinin ve kasabalarının paylaştıkları Avrupa değerlerini esas alarak, çoklu kimlikleri ve kültürleri karşılıklı olarak birbirlerini zenginleştirme aracı olarak kullanmak,
- Yerinden yönetim ilkesine bağlılık,

- Kişisel gelişme, öğrenme ve bilgiye erişme açısından uygun bir ortama sahip olmak,
- Çeşitliliği desteklemek ve yenilikçi olmak,
- Çoğulcu demokrasinin yeni taleplerini dikkate alan bir kentsel yönetim modeli inşa etmek,
- Kentlilerin özellikle yerel düzeyde katılım hakkını tam olarak hayata geçirmek,
- Yerel ve küresel çevrenin korunmasında, iyileştirilmesinde ve yönetiminde daha somut analizlerin ve uygulamaların gerçekleştirilmesi,
- Kentsel ekolojiyi geliştirmek; biyolojik çeşitliliği korumak ve zenginleştirmek,
- Kalkınmayı farklı kent formları ve **farklı ulaşım modelleri** etrafında örgütlemek,
- Çevreye zararlı ve enerji israfına yol açan sektör temelli kentsel model yerine, kaynak, toprak, ulaşım ve enerji alanlarında tasarrufa yönelmiş, yoğun ve yayılmamış kentsel formları benimsemek,
- **Sürdürülebilir ve kontrol edilebilir bir ulaşım için otomobile karşı geçerli alternatifler geliştirmek; yürümek ya da bisiklet kullanmak gibi yumuşak ulaşım yöntemlerini ve toplu ulaşımı tercih eden sürdürülebilir ve iyileştirilmiş ulaşım politikalarını teşvik etmek,**
- En üst düzeyde dayanışmayı teşvik etmek,
- Kamu yaşamında etik ilkeleri gerçekleştirmek,
- Yerel siyaset ve yönetimlerde bilgi ve iletişim teknolojilerinden yararlanmak,
- Kentlilerin tamamının özellikle eğitim, sağlık, kültür ve konut sektöründe iyi yaşam kalitesine sahip olmasını sağlamak,
- Sürdürülebilir kentsel gelişmeyi sosyal eşitlikle birlikte gerçekleştirmek,
- Sosyal dışlanmanın önüne geçmek ve her türlü ayrımcılığa karşı mücadele etmek,
- Yerel kültürleri ve kimlikleri küreselleşen dünyada kilit değerler olarak teşvik etmek,
- Bilgi temelli ekonominin oluşturulmasına katkı sağlamak,

- İletişim ve telekomünikasyon altyapılarının geliştirilmesine bağlı olarak internet erişimini artırmak ve akıllı mekânlar oluşturarak e-yönetişimi genel kullanıma sokmak,
- Kalkınma için bir değer olacak dijital kentler ve kasabalar inşa etmek,
- Kentleri ve kasabaları bilgi, kültür ve sanat yuvaları haline getirmek ve onların mimari boyutunu daha fazla dikkate almak,
- Kentlerde canlı bir mimari kültür geliştirmek,
- Kentleri gelecek nesillere aktarılması gereken toplumsal, ekonomik ve kültürel değerler bütünü olarak görmek,
- Kentlerin insan boyutunu dikkate alan bir gelişmeye yönelmek,
- Kentlilerin gereksinimlerine ve gelirlerine uygun konut arzı sağlamak,
- Yerel nitelikli görev ve sorumlulukların yerel yönetim birimlerine aktarılması ve bu sorumlulukların yerine getirilebilmesi için yeterli kaynağın sağlanması.

Kentli hakları düşüncesi kentte yaşayanlara/bulunanlara bazı haklar tanıdığı gibi bazı sorumluluklar da yüklemektedir. Kentli olmanın kişilere yüklediği sorumluluklardan kaçmak suretiyle diğer kentlilerin haklarını gasp etmek kabul edilebilir bir davranış değildir. Kentli haklarının korunması ve geliştirilmesi yönetimin olduğu kadar şüphesiz kentlilerin de duyarlılığını gerektirmektedir (Karasu, 2008:45-46).

1.5. TÜRKİYE'DE KENTLİ HAKLARINA İLİŞKİN YASAL DÜZENLEMELER

Türkiye’de kentli hakları, 1992 tarihli Avrupa Kentsel Şartı’ndan hemen sonra gündeme gelmeye başlamıştır. Özellikle 1996 yılında Avrupa Kentsel Şartı’nın İçişleri Bakanlığı tarafından çevirisinin yapılarak yayınlanması, kentli haklarına ilişkin Türkiye’de yaşanan en önemli gelişmelerin başında yer almaktadır (Mutlu ve Batmaz, 2013:146). Bunun yanında 1985 tarihli Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı’nın 1991 yılında Türkiye tarafından bazı maddelerine çekince konularak kabul edilmesi de yönetime katılma, yerel demokrasi ve yerinden yönetim anlayışının güçlendirilmesi ve yaygınlaştırılması bakımından önemlidir (Ökmen, 2013:36).

Diğer uluslararası anlaşma veya şartlardan farklı olarak, devletlerin değil, yerel yönetimlerin imzasına açılan Avrupa Kentsel Şartı'nın, Türkiye'de kentli haklarının tanınmasında ve uygulanmasında esas teşkil eden bir hukuki norm niteliğinde olmadığı görülmektedir. Ancak Şart'ın mevcut haliyle Türkiye'deki yerel yönetimlere tavsiye niteliğinde olması, özellikle büyük kentlerdeki belediyelerce çok defa referans alınmasına neden olmuştur. Bu durum Türkiye'de yerel yönetimler ölçeğinde kentli haklarının bir gerçeklik olarak var olduğunu ve bu konuda geçmişe kıyasla belirli seviyede bir farkındalığın oluştuğunu göstermektedir.

Türkiye'de 2000'lerden sonra özellikle Avrupa Birliği Müktesebatı'na uyum çalışmaları bağlamında, hukuki mevzuatın kentli hakları bakımından irdelendiği ve farkındalığın yine bu dönem itibarıyla daha da arttığı görülmektedir. Kentli hakları konusunda ortaya konulan ve belli bir bütünlük içinde olmayan yasal düzenlemelerin varlığı, bu hakların gündelik kentsel yaşamda kolayca ve kendiliğinden gerçekleştirilebileceği anlamına gelmemektedir. Türkiye'de kentli haklarıyla ilişkilendirilen mevzuatın etkinlikten uzak olmasının temel nedeni, kentli haklarının içerdiği hak düşüncesinden uzak olması yani kentli haklarının özünde bulunan hak bilincinin yönetim ve toplum nezdinde hâlâ oluşmamış olmasıdır (Mutlu, 2010:137, 144; Mutlu ve Batmaz, 2013:175-177).

1.5.1. 1982 Anayasası

Kentli hakları genel olarak insan haklarının kente yansıyan özel bir türü olması dolayısıyla 1982 Anayasası'nda yer alan bazı maddeler doğrudan kentlere veya kentlilere özgü düzenlemeler olmasalar da dolaylı olarak kentli haklarıyla ilişkilendirilebilir. Örneğin, Anayasa'nın 5. maddesine göre demokrasiyi korumak, refah, huzur ve mutluluğu sağlamak, temel hak ve özgürlükleri sınırlayan siyasal, ekonomik ve sosyal engelleri kaldırmak, insanın maddî ve manevî varlığının gelişmesi için gerekli şartları hazırlamak devletin temel amaç ve görevleri içinde sayılmaktadır.

Anayasa'nın 56. maddesinde herkesin, sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahip olduğundan; 57. maddesinde ise, kentlerin özelliklerini ve çevre koşullarını gözeten bir planlama çerçevesinde konut ihtiyacının karşılanması ve toplu konut teşebbüslerinin desteklenmesi gerekliliğinden söz edilmektedir. Ayrıca kişi

dokunulmazlığını düzenleyen 17. madde; kişi hürriyeti ve güvenliğini düzenleyen 19. madde; özel hayatın gizliliğini düzenleyen 20. madde; konut dokunulmazlığını düzenleyen 21. madde; yerleşme ve **seyahat özgürlüğünü** düzenleyen 23. madde; mülkiyet hakkını düzenleyen 35. madde; eğitim ve öğrenim hakkını düzenleyen 42. madde; kıyıların kullanımını devletin hüküm ve tasarrufuna bırakan ve sahil şeritlerinden yararlanmada kamu yararının gözetilmesini şart koşan 43. madde; sporun geliştirilmesine ve teşvikine ilişkin 59. madde; sosyal güvenlik hakkına ilişkin 60. madde; tarih, kültür ve tabiat varlıklarının korunmasına, desteklenmesine ve teşvik edilmesine ilişkin 63. madde; sanatın ve sanatçının korunmasına ve desteklenmesine ilişkin 64. madde; devletin sosyal ve ekonomik ödevlerinin sınırlarını belirleyen 65. madde; mahalli idareleri düzenleyen 127. madde doğrudan olmasa da dolaylı olarak kentli hakları kapsamında değerlendirilen diğer anayasal hükümlerdir.

Kentli haklarının sağlıklı bir şekilde kullanılabilmesi için gerekli olan hak arama hürriyeti, bilgi edinme ve yargıya başvurma hakkı anayasal ve yasal düzenlemelerle güvence altına alınmıştır. Anayasanın 36. maddesinde hak arama hürriyeti; 125. maddesinde “idarenin her türlü eylem ve işlemlerine karşı yargı yolu açıktır” ifadesiyle yargıya başvurma hakkı; 74. maddesinde ise dilekçe, bilgi edinme ve kamu denetçisine başvurma hakkı düzenlenmiştir.

1.5.2. Belediye Kanunu

Türkiye’de kentsel hizmetlerin topluma yayılması bakımından yerel yönetimlere (özellikle belediyelere) önemli görevler yüklenmiştir. Bu nedenle belediyelerin kentsel hizmetlere erişim hakkını sağlayabilme düzeyi, kentli haklarının ve kentsel yaşam kalitesinin gerçekleşme düzeyinin göstergesidir. Ülkemizde büyük ölçüde belediyelerin sorumluluğunda olan kentsel hizmetler, 2005 tarihli ve 5393 sayılı Belediye Kanunu’nda sayılmaktadır (A. Ertan ve Ertan, 2013:56). Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı ve AB Kriterleri kısmen dikkate alınarak hazırlanan 5393 sayılı kanun, görece kapsamlı bir içeriğe sahiptir. Bu nedenle kentli haklarının gerçekleşmesi açısından bu kanunun önem taşıdığı söylenebilir (Mutlu, 2010:150).

5393 sayılı kanunun 13. maddesine göre aynı beldede yaşayanlar, hemşehri hukuku içinde belediye karar ve hizmetlerine katılma, belediye faaliyetleri hakkında bilgilenme ve belediye yardımlarından faydalanma hakkına sahiptirler. Ayrıca hemşehriler arasındaki sosyal ve kültürel ilişkilerin geliştirilmesi ve kültürel değerlerin korunması belediyelerin görevleri arasında sayılmaktadır.

Belediye Kanunu'nun 14. maddesinin a fıkrasında, mahalli müşterek nitelikte olmak kaydıyla belediyelerin sorumluluğunda olan kentsel hizmetler “imar, su ve kanalizasyon, ulaşım gibi kentsel alt yapı; coğrafi ve kent bilgi sistemleri; çevre ve çevre sağlığı, temizlik ve katı atık; zabıta, itfaiye, acil yardım, kurtarma ve ambulans; şehir içi trafik; defin ve mezarlıklar; ağaçlandırma, park ve yeşil alanlar; konut; kültür ve sanat, turizm ve tanıtım, gençlik ve spor, orta ve yüksek öğrenim öğrenci yurtları; sosyal hizmet ve yardım, nikâh, meslek ve beceri kazandırma; ekonomi ve ticaretin geliştirilmesi hizmetleri...” şeklinde belirlenmiştir. Bununla birlikte aynı kanun maddesinin b fıkrasında, belediyelerin isteğe bağlı görevleri arasında; devlete ait okul binalarının inşaatı ile bakım ve onarımının yapılması, her türlü araç, gereç ve malzeme ihtiyaçlarının karşılanması, sağlıkla ilgili her türlü tesisin açılması ve işletilmesi; mabetlerin yapım, bakım ve onarımı; kültür ve tabiat varlıkları ile tarihi dokunun ve kent tarihi bakımından önem taşıyan mekânların ve işlevlerinin korunması; sporun teşvik edilmesi amacıyla gençlere spor malzemesinin verilmesi, amatör spor kulüplerine yardım yapılması ve gerekli desteğin sağlanması sayılmaktadır. Ayrıca bahsi geçen hizmetlerin vatandaşlara en yakın yerlerde ve en uygun yöntemlerle sunulması gerekliliğinden bahsedilmiştir.

Belediye Kanunu'nun 15. maddesinde içme, kullanma ve endüstri suyunun temini; atık su ve yağmur suyunun uzaklaştırılması; **toplu taşımanın yapılması ve bu amaçla otobüs, deniz ve su ulaşım araçları, tünel, raylı sistem dâhil her türlü toplu taşıma sistemlerinin kurulması;** katı atıkların toplanması ve geri kazanımı; toptancı ve perakendeci hâlleri, otobüs terminali, fuar alanı, mezbaha, yat limanı ve iskele gibi mekânların oluşturulması; çevreye zarar verme potansiyeli bulunan veya halka açık işletmelerin ruhsatlandırılması ve denetlenmesi; çevreye etkisi nedeniyle birtakım işletmelerin kentin belirli yerlerinde toplanması, **her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarının, bilet ücret ve tarifelerinin, zaman ve güzergâhların belirlenmesi; durak yerleri ile araç park yerlerinin tespiti**

belediyenin yetki sınırları içinde sayılmıştır. Ayrıca belediyelerin kanunda öngörülen bu yetkileri kullanırken, mahalli halkın belediye hizmetleriyle ilgili öneri ve düşüncelerini tespit etmek amacıyla kamuoyu yoklaması ve araştırması yapmaları da mümkün kılınmıştır.

5393 sayılı kanunun 69. maddesinde belediyelere düzenli kentleşmeyi sağlamak, beldenin konut, sanayi ve ticaret alanı ihtiyacını karşılamak amacıyla imarlı ve alt yapılı arsalar üretme, konut, toplu konut yapma ve bu amaçlarla arazi satın alma, kamulaştırma yapma ve bu arsaları trampa etme yetkisi verilmiştir. 73. maddesinde ise, kentin gelişimine uygun olarak eskiyen kent kısımlarını yeniden inşa ve restore etme; konut alanları, sanayi ve ticaret alanları, teknoloji parkları ve sosyal donatılar oluşturma; deprem riskine karşı gerekli tedbirler alma veya kentin tarihî ve kültürel dokusunu koruma amacıyla kentsel dönüşüm ve gelişim projelerini uygulama görevleri verilmiştir.

Kent konseyi kapsamında çeşitli kurum, kuruluş ya da sivil toplum örgütlerine kent yönetimine katılma, bilgi edinme ve denetleme hakkı tanıyan 76. maddeye göre, “Kent konseyi, kent yaşamında; kent vizyonunun ve hemşehrilik bilincinin geliştirilmesi, kentin hak ve hukukunun korunması, sürdürülebilir kalkınma, çevreye duyarlılık, sosyal yardımlaşma ve dayanışma, saydamlık, hesap sorma ve hesap verme, katılım ve yerinden yönetim ilkelerini hayata geçirmeye çalışır.” Kent Konseyi Yönetmeliği’nde ise yerel düzeyde demokratik katılımın yaygınlaştırılması ve çok aktörlü yönetim anlayışının benimsenmesi kent konseyinin görevleri arasında sayılmaktadır.

1.5.3. Büyükşehir Belediyesi Kanunu

2004 tarihli ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu içinde 20 maddelik Kentli Hakları Bildirgesi ile ilişkilendirilebilecek birçok hüküm yer almaktadır. Ancak bu hükümler Avrupa Kentsel Şartı’nda tanınan kentli haklarının muhteviyatına oldukça uzaktır. Yani kanun koyucu bunları hak olarak değerlendirmemiş ve kamusal hizmet kapsamında düzenlemiştir.

Kanun’un 7. maddesine göre, büyükşehir belediyesinin görev, yetki ve sorumlulukları arasında; stratejik plânını, yıllık hedeflerini, yatırım programlarını ve bunlara uygun olarak bütçesini hazırlamak; nazım imar plânını yapmak, yaptırmak

ve onaylayarak uygulamak; uygulama imar plânlarını onaylamak ve uygulanmasını denetlemek; işyerlerine ruhsat vermek ve denetlemek; **ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini plânlamak ve koordinasyonu sağlamak, yollar, meydan, bulvar, cadde yapmak, yaptırmak, bakım ve onarımı ile bu yolların temizliği çalışmalarını yürütmek**; coğrafi ve kent bilgi sistemlerini kurmak; sürdürülebilir kalkınma ilkesine uygun olarak çevrenin korunmasını sağlamak; ağaçlandırma yapmak; gayrisıhhî işyerlerini, eğlence yerlerini, halk sağlığına ve çevreye etkisi olan diğer işyerlerini kentin belirli yerlerinde toplamak; katı atık yönetim plânını yapmak, yaptırmak; katı atıkların ve hafriyatın yeniden değerlendirilmesi, depolanması ve bertaraf edilmesine ilişkin hizmetleri yerine getirmek, bu amaçla tesisler kurmak, kurdurmak, işletmek veya işlettirmek; sanayi ve tıbbî atıklara ilişkin hizmetleri yürütmek, bunun için gerekli tesisleri kurmak, kurdurmak, işletmek veya işlettirmek; birinci sınıf gayrisıhhî müesseseleri ruhsatlandırmak ve denetlemek, yiyecek ve içecek maddelerinin tahlillerini yapmak üzere laboratuvarlar kurmak ve işletmek; zabıta hizmetlerini yerine getirmek; sosyal donatılar, bölge parkları, hayvanat bahçeleri, hayvan barınakları, kütüphane, müze, spor, dinlence, eğlence ve benzeri yerleri yapmak, yaptırmak, işletmek veya işlettirmek; gerektiğinde amatör spor kulüplerine nakdî yardım yapmak, malzeme vermek ve gerekli desteği sağlamak, amatör takımlar arasında spor müsabakaları düzenlemek, yurt içi ve yurt dışı müsabakalarda üstün başarı gösteren veya derece alan sporculara, teknik yönetici, antrenör ve öğrencilere belediye meclis kararıyla ödül vermek; gerektiğinde mabetler ile sağlık, eğitim ve kültür hizmetleri için bina ve tesisler yapmak, kamu kurum ve kuruluşlarına ait bu hizmetlerle ilgili bina ve tesislerin her türlü bakımını, onarımını yapmak ve gerekli malzeme desteğini sağlamak; kültür ve tabiat varlıkları ile tarihi dokunun ve kent tarihi bakımından önem taşıyan mekânların ve işlevlerinin korunmasını sağlamak, bu amaçla bakım ve onarımını yapmak, korunması mümkün olmayanları aslına uygun olarak yeniden inşa etmek; **toplu taşıma hizmetlerini yürütmek ve bu amaçla gerekli tesisleri kurmak, kurdurmak, işletmek veya işlettirmek**; su ve kanalizasyon hizmetlerini yürütmek; derelerin ıslahını yapmak; kaynak suyu veya arıtma sonunda üretilen suları pazarlamak; mezarlıklar tesis etmek, defin ile ilgili hizmetleri yürütmek; itfaiye ve acil yardım hizmetlerini yürütmek; patlayıcı ve yanıcı madde üretim ve depolama yerlerini tespit etmek; konut, işyeri,

eğlence yeri, fabrika ve sanayi kuruluşları ile kamu kuruluşlarını yangına ve diğer afetlere karşı alınacak önlemler yönünden denetlemek; sağlık merkezleri, hastaneler, gezici sağlık üniteleri ile yetişkinler, yaşlılar, engelliler, kadınlar, gençler ve çocuklara yönelik her türlü sosyal ve kültürel hizmetleri yürütmek, geliştirmek ve bu amaçla sosyal tesisler kurmak, meslek ve beceri kazandırma kursları açmak, işletmek veya işlettmek gibi kamusal hizmetler yer almaktadır.

Aynı kanun maddesine göre, katı atıkları toplamak ve aktarma istasyonuna taşımak; sıhhi işyerlerini, ikinci ve üçüncü sınıf gayrisihhi müesseseleri, umuma açık istirahat ve eğlence yerlerini ruhsatlandırmak ve denetlemek; otopark, spor, dinlenme ve eğlence yerleri ile parkları yapmak; yaşlılar, engelliler, kadınlar, gençler ve çocuklara yönelik sosyal ve kültürel hizmetler sunmak; mesleki eğitim ve beceri kursları açmak; mabetler ile sağlık, eğitim, kültür tesis ve binalarının yapım, bakım ve onarımı ile kültür ve tabiat varlıkları ve tarihî dokuyu korumak; kent tarihi bakımından önem taşıyan mekânların ve işlevlerinin geliştirilmesine ilişkin hizmetler yapmak; defin ile ilgili hizmetleri yürütmek; afet riski taşıyan veya can ve mal güvenliği açısından tehlike oluşturan binaları tahliye etmek ve yıkmak, ilçe belediyelerinin görev ve yetkileri içinde sayılmaktadır.

1.5.4. Diğer Düzenlemeler

1984 tarihli ve 3071 sayılı Dilekçe Hakkı Kanunu'nda Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne veya yetkili makamlara yazı ile başvurma hakkının muhteviyatı düzenlenmiştir. 2003 tarihli ve 4982 sayılı Bilgi Edinme Hakkı Kanunu'nda ise demokratik ve şeffaf yönetimin gereği olan eşitlik, tarafsızlık ve açıklık ilkelerine uygun olarak kişilerin bilgi edinme hakkını kullanmalarına ilişkin esas ve usuller düzenlenmiştir. Kanunun uygulanmasını göstermek üzere 7189 sayılı Bilgi Edinme Hakkı Kanununun Uygulanmasına İlişkin Esas ve Usuller Hakkında Yönetmelik kabul edilmiştir. Bilgi Edinme Hakkı Kanunu ile yasal altyapıya kavuşturulan ve 2010 yılında anayasal güvence altına alınan bilgi edinme hakkı Türkiye'deki demokrasi anlayışının ve bu anlayışın gereği olan şeffaf, hesap verebilir ve katılımcı bir kamu yönetimi uygulamasının güçlendirilmesine yardımcı olmaktadır.

2001 tarihli ve 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu'nun komşu hakkını düzenleyen 737. maddesine göre, kişiler taşınmaz mülkiyetinden doğan yetkilerini

kullanırken veya işletme faaliyetlerini sürdürürken komşularını olumsuz şekilde etkilememeli ve onlara zarar vermemelidir. 2004 tarihli ve 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu’nda ise, **trafik güvenliğinin tehlikeye sokulması**, çevrenin kirletilmesi, gürültü ve imar kirliliğine neden olunması halinde ceza-i yaptırım öngörülmektedir.

Yukarıda bahsi geçen yasal düzenlemelerin dışında 1985 tarihli ve 3194 sayılı İmar Kanunu, 1984 tarihli ve 2985 sayılı Toplu Konut Kanunu, 1983 tarihli ve 2872 sayılı Çevre Kanunu, 1930 tarihli ve 1593 sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanunu, 2005 tarihli ve 5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanun, 1983 tarihli ve 2911 sayılı Toplantı ve Gösteri Yürüyüşleri Kanunu, 1966 tarihli ve 1966 tarihli ve 775 sayılı Gecekondu Kanunu, 1983 tarihli ve 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, 2004 tarihli ve 5253 sayılı Dernekler Kanunu, 2008 tarihli ve 5737 sayılı Vakıflar Kanunu, 2011 tarihli ve 644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, 2011 tarihli ve 645 sayılı Orman ve Su İşleri Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, 1956 tarihli ve 6831 sayılı Orman Kanunu, 1943 tarihli ve 4373 Sayılı Taşkın Sulara ve Su Baskınlarına Karşı Koruma Kanunu, 2005 tarihli ve 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun, 2005 tarihli ve 5366 sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun; 2015 tarihli Atık Yönetimi Yönetmeliği, 2004 tarihli Hafriyat Toprağı, İnşaat ve Yıkıntı Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, 2006 tarihli Yüzme Suyu Kalitesi Yönetmeliği, 2010 tarihli Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği, 2017 tarihli Egzoz Gazı Emisyonu Kontrolü Yönetmeliği, 2008 tarihli Hava Kalitesi Değerlendirme ve Yönetimi Yönetmeliği, 2009 tarihli Sanayi Kaynaklı Hava Kirliliğinin Kontrolü Yönetmeliği, 2006 tarihli Kentsel Atıksu Arıtımı Yönetmeliği, 2010 tarihli Evsel ve Kentsel Arıtma Çamurlarının Toprakta Kullanılmasına Dair Yönetmelik, 2012 tarihli Yeraltı Sularının Kirlenmeye ve Bozulmaya Karşı Korunması Hakkında Yönetmelik, 2010 tarihli Toprak Kirliliğinin Kontrolü ve Noktasal Kaynaklı Kirlenmiş Sahalara Dair Yönetmelik gibi onlarca düzenleme dolaylı da olsa kentli haklarına ilişkin birçok maddeyi içinde barındırmaktadır. Yani her ne kadar Avrupa Kentsel Şartlarında öngörülen kentli haklarının gerektirdiği bakış açısıyla düzenlenmemiş olsa da

mevzuatımızda kentli hakları ile ilişkilendirilebilecek birçok yasal düzenleme bulunmaktadır.

2. BİR KENTLİ HAKKI OLARAK DOLAŞIM HAKKI VE TÜRKİYE

2.1. DOLAŞIM KAVRAMI

Dolaşım kavramı, sözlük anlamıyla “dolaşma işi” (TDK, 2016), “gezme, seyahat etme” (Parlatır, 2011:358) veya “bir yerleşim yerinde gelip geçmeye ayrılmış yerlerde, sokaklarda ve anayollarda insanların ve taşıtların gidiş gelişi” (Keleş, 1998:43) şeklinde tanımlanabilir.

Kentler, medeniyetin kavşakları; bilgi ve kültürün ifade olanağı bulduğu kusursuz ortamlar; iletişim ve buluşma yerleridir. Bu nedenle günümüz toplumlarında seyahat ve hareket özgürlüğünün daha fazla önem kazanması, dolaşım hizmetlerinin, iyi kent uygulamalarının kilit öğelerinden birisi haline gelmesine ve kentsel yaşam kalitesini belirleyici faktörler arasında yer almasına neden olmuştur (Erim, 2008).

2.2. BİR KENTLİ HAKKI OLARAK “DOLAŞIM HAKKI”

Klasik hakların yanında sosyal ve ekonomik hakların insan hakları kapsamında ele alınmasıyla birlikte seyahat/hareket/dolaşma özgürlüğü uluslararası insan hakları belgelerinde yer almaya başlamıştır. Örneğin, 1948 tarihli İnsan Hakları Evrensel Bildirisi’nin 13. maddesinde devlet toprakları üzerinde serbest dolaşma hakkından; 1966 tarihli Medeni ve Siyasi Haklar Uluslararası Sözleşmesi’nin 12. maddesinde ülke sınırları içinde özgürce hareket etme özgürlüğünden; 1969 tarihli Her Türlü Irk Ayrımcılığının Ortadan Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’nin 5. maddesinde devlet sınırları dâhilinde hareket serbestisinden; 1963 tarihli İnsan Hakları ve Temel Özgürlüklerin Korunmasına İlişkin Sözleşme ile bu sözleşmeye ek Birinci Protokol’de tanınmış bulunan haklardan ve özgürlüklerden başka haklar ve özgürlükler tanıyan 4 Numaralı Protokol’ün 2. maddesinde ise, bir devletin ülkesi içinde usulüne uygun olarak bulunan herkesin orada serbestçe dolaşma hakkına sahip olduğundan bahsedilmektedir. Ayrıca 1990 tarihli Paris Şartı’nda her ferdin seyahat özgürlüğü bulunduğu ifade edilmekle birlikte seyahat özgürlüğünün, vatandaşlar arasındaki temasların gerçekleşmesine; bilgi ve düşüncelerin özgür akışına; özgür toplumların ve kültürlerin devamlılığı ve

gelişimine katkı sağladığı vurgulanmıştır. 2000 tarihli Avrupa Birliği Temel Haklar Bildirgesi'nin 45. maddesine göre birliğin her vatandaşı üye devletlerin ülke sınırları içinde serbest dolaşma hakkına sahiptir.

Yukarıda bahsi geçen insan hakları belgelerinde ortaya konulan dolaşma ya da seyahat etme hakkı, bir devletin kendi sınırları içinde her vatandaşına tanıdığı hareket etme özgürlüğünden başka bir şey değildir. Bu çalışmaya konu olan “dolaşım hakkı” ise 1992 tarihli Avrupa Kentsel Şartı'nda Avrupa yerleşimlerinde bulunan kentlilere tanınmış bir tür kentli hakkıdır.

Dolaşım hakkı, insan haklarının gelişim sürecine bağlı olarak en son ortaya çıkan hak kategorilerinden birisi olan kentli hakları içinde yer almakla birlikte, kentteki insanı temel aldığı için içerik ve kapsam bakımından, birinci ve ikinci kuşak insan hakları belgelerinde yer alan seyahat/hareket/dolaşma özgürlüğünden daha somut bir haktır. Bununla birlikte, bir kentli hakkı olarak dolaşım hakkının tanınması, devletin negatif ödevlerinden ziyade pozitif ödevleriyle ilgilidir. Yani bu hakkın varlığı siyasi iradenin gerekli tüm tedbirleri alarak kentsel hizmetleri yerine getirmesine bağlıdır.

Kentli hakları konusunda ortaya konulan en önemli uluslararası metin olma özelliğini taşıyan 1992 tarihli Avrupa Kentsel Şartı'nda benimsenen 20 maddelik bildirge içinde “dolaşım” hakkından ve “ulaşım ve dolaşım” ana başlığı altında, bu hakla ilişkin kentsel yaşam ilkelerinden bahsedilmektedir.

Kent yaşamının temel işlevlerinden birisi olan dolaşım, Avrupa Kentsel Şartı'nda bir kentli hakkı olarak kabul edilmiştir. Bu nedenle “dolaşım” hakkının içerik ve kapsam bakımından anlaşılabilmesi ancak söz konusu şartın incelenmesiyle mümkündür. Avrupa Kentsel Şartı'na göre, dolaşım “toplu taşıma, özel arabalar, yayalar ve bisikletliler gibi tüm yol kullanıcıları arasında, birbirinin hareket kabiliyetini ve dolaşım özgürlüğünü kısıtlamayan uyumlu bir düzenin sağlanması” demektir. Yani özgür dolaşım ancak tüm yol kullanıcıları arasında uyumlu bir dengenin sağlanmasıyla mümkün olabilir (Yener ve Arapkirlioğlu, 1996).

Avrupa Kentsel Şartı'nda tanımlanan 13 ana başlıklı şart ilkeler içinde “ulaşım ve dolaşım” konu başlığı altında dört temel ilke belirlenmiştir. Birinci ilke

“özellikle özel araçlarla seyahat hacminin azaltılması gerekliliği”dir. Otomobil icat edildiği ilk günden bugüne kentlerin ulaşım politikalarını belirlemiştir. Bu duruma ilişkin yeni düzenlemeler yapılmadığı takdirde, araç trafiği bir taraftan kentleri tahrip ederken diğer taraftan da “sera etkisiyle” tüm çevreye zarar vermektedir. Ayrıca araç sayısının günden güne artması kentsel mekânları hava ve gürültü kirliliği, ruhsal ve fiziksel tehlike, çevre estetiğinin ve sosyal alanların yok olması gibi sorunlarla sürekli olarak tehdit etmektedir (Yener ve Arapkirlioğlu, 1996). Otomobile aşırı bağımlılık yol güvenliğinin azalmasına, mekânın işgalci alt yapıyla parçalanmasına ve kentsel peyzajın bozulmasına neden olmaktadır (Erim, 2008).

Kentlerde yaygın arazi kullanımı ve mekânsal işlevlerin farklılaştırılmasına bağlı olarak ortaya çıkan yaşam, çalışma, mal ve hizmet sunum alanlarının ayrışması; verimli ve ekonomik toplu taşıma hizmetlerinin götürülemediği kentsel mekânların oluşmasına zemin hazırlamıştır. Bu duruma bağlı olarak ortaya çıkan verimsiz ve pahalı ulaşım yükünün ortadan kaldırılması için konut, çalışma ve diğer kullanım alanlarının bir araya getirilmesi ve bunların tamamının yakın çevrelerde oluşturulması gerekmektedir (Yener ve Arapkirlioğlu, 1996).

Avrupa Kentsel Şartı-2’ye göre sektör temelli yayılmış kentsel model, enerji israfına ve çevreye verilen zararın artırmasına neden olduğu için, geleceği olmayan bir kent politikasıdır. Bu nedenle kentler, çeşitli işlevlere ve imkânlara daha kolay erişilebilen; yayılmamış, derli toplu, tasarrufa yönelmiş ve farklı ulaşım modelleri etrafında örgütlenmiş yerler olmalıdır.

Avrupa Kentsel Şartı’nda “ulaşım ve dolaşım” konu başlığı altında kabul edilen ikinci ilkeye göre, “dolaşım, yaşanabilir bir kent oluşturmaya yönelik bir biçimde düzenlenmeli ve çeşitli ulaşım alternatiflerine izin vermeli”dir. Kentler, yaşamanın keyif verdiği ve kentlilere değişik ulaşım alternatiflerinin sunulduğu yerler olmalıdır. Özellikle bireysel ulaşımlarda toplu taşıma, bisiklet ve yaya ulaşımına öncelik verilmeli; ağır trafiğin önlenmesi için yol kullanımına yönelik yenilikçi kontrol kıstasları (yol kullanıcılarının zaman ve mekân dönüşümlü kullanımı vb.) getirilmeli; uygun işaretlemelere sahip ve titizlikle düzenlenmiş bisiklet ve yaya yolları oluşturulmalıdır. Ayrıca kent çevresine kurulan otoparklardan

kent merkezine ulaşımında düşük maliyetli, sık ve güvenli toplu taşıma sistemleri oluşturulmalıdır (Yener ve Arapkirlioğlu, 1996).

Kontrol edilebilir ve sürdürülebilir bir ulaşım anlayışının geliştirilebilmesi için otomobile karşı sosyal yararlılığı daha yüksek alternatifler üretmek gerekmektedir. Bu nedenle, yürümek ya da bisiklet kullanmak gibi “yumuşak” ulaşım yöntemlerini benimseyen ve toplumsal paylaşım açısından her türden toplu taşıma araçlarını tercih ve teşvik eden sürdürülebilir ulaşım politikaları geliştirilmeli; özellikle farklı ulaşım modellerinin devreye sokulması ile mümkün kılınacak iyileştirilmiş ulaşım akışları sağlanmalıdır (Erim, 2008).

“Ulaşım ve dolaşım” konu başlığı altında belirlenen üçüncü ilke, “sokağın sosyal bir arena olarak algılanması”dır. Her şeyden önce sokaklar; ticari, özel veya kamusal aktivitelerin gerçekleştiği, gürültülerin minimize edildiği, kaliteli, çekici ve yaşanabilir nitelikli sosyal mekânlar olmalıdır. Sokağın yaşanabilir bir sosyal mekân olarak algılanması, güvenliğin artmasına ve kentsel bozulmanın önüne geçilmesine bağlıdır. Kentlerde sadece yayalara ayrılmış yollar/alanlar/meydanlar bulunmalı ve taşıt trafiği sürekli olarak kontrol edilmelidir. Bunun yanında yayalara ayrılan açık alanlar yeşillendirilmeli; havuz, çeşme ve anıtlarla donatılarak iyileştirilmelidir.

“Ulaşım ve dolaşım” konu başlığı altında tanımlanan son ilke ise, sokakların durumuna ilişkin “sürekli bir eğitim ve öğretim çabası gerekliliği”dir. Bu ilke kapsamında yerel yönetimlere; kentlileri, sokakların kendilerine ait olduğu konusunda bilinçlendirme; kentlilere sokakların herkes tarafından ortak ve uyumlu kullanılması ve aynı zamanda korunması gerektiği fikrinin aşılması ve sokağın kullanımına ilişkin insanların olumsuz davranış kalıplarını değiştirmeye yönelik bilinçlendirici kampanyalar düzenleme yetki ve sorumluluğu verilmiştir (Yener ve Arapkirlioğlu, 1996).

Avrupa Kentsel Şartı, fiziksel veya sosyo-ekonomik bakımdan engelliler de dâhil olmak üzere tüm kentlilere, kentteki tüm aktivite ve olanaklara kendi özgür iradeleriyle erişebilme hakkı tanınmaktadır. Yani bütün ticari, özel, kamusal binalar/alanlar; eğitim, sağlık, kültür, eğlence, spor ve dinsel faaliyetlere ilişkin mekânlar; yollar ve kaldırımlar; dil, din, ırk, kültür, cinsiyet, yaş, ekonomik durum, fiziksel ve zihinsel kabiliyet vb. hiçbir ayrım gözetmeksizin tüm kentliler için

erişilebilir olmalıdır. Kentler, özellikle hamileler, çocuklar, yaşlılar, hastalar ve engelliler gibi özel ilgi gerektiren kesimlerin tamamına rahat, hızlı ve güvenli dolaşım imkânı sağlayan bütünleşik toplu ulaşım sistemlerine sahip olmalıdır. Bu bağlamda kentler herkesin istediği zaman istediği yere ulaşabildiği mekânlar haline getirilmelidir.

Kentsel alanlarda/mekânlarda rahat dolaşımın gerçekleşebilmesi için yüksek kalite standartlarına sahip kaldırımlar, yaya ve bisiklet yolları, bütünleşik toplu ulaşım sistemleri, her türden engelliler için gerekli tüm donanımlar, yabancılar veya okuması olmayanlar için evrensel resimli anlatımların bulunduğu levha ve panolar bulunmalıdır. Aksi takdirde dolaşım hakkının tüm kentliler tarafından kullanıldığını iddia etmek mümkün olmayacaktır.

2.3. KENT İÇİ DOLAŞIM ARAÇLARI

Avrupa Kentsel Şartı'nda, kent içi yol kullanıcıları toplu taşıma araçları, özel arabalar, yayalar ve bisikletliler olarak belirlenmiştir. Bu tanımdan hareketle kent içi dolaşım yöntemlerini; toplu taşıma, otomobil, bisiklet kullanmak ve yayalık olarak sınıflandırmak mümkündür. Ayrıca Avrupa Kentsel Şartlarında yayalık, bisiklet ve toplu taşıma araçları kullanmak, sürdürülebilir ulaşım politikaları arasında sayılırken; otomobil ise birçok olumsuz neticesi dolayısıyla seyahat hacmi azaltılması gereken ulaşım aracı olarak görülmektedir.

2.3.1. Sürdürülebilir Ulaşım ve Türleri

Sürdürülebilir kalkınma¹ ve sürdürülebilir gelişme² gibi kavramların ardından kalkınmayla ilgili bütün alanlarda sürdürülebilirlik fikri tartışılmaya başlanmıştır. Bu çerçevede tartışılan konulardan birisi de sürdürülebilir ulaşım olmuştur (Cirit, 2014:9).

¹ Avrupa Kentsel Şartı'na göre sürdürülebilir kalkınma "Ekonomik kalkınma ile çevrenin korunması ilkeleri arasında uzlaşmanın sağlanması"dır. Bir başka ifadeyle sürdürülebilir kalkınma "Bugünkü kuşakların gereksinimlerinin, gelecek kuşak gereksinimlerine engel oluşturmayacak biçimde karşılanmasına olanak veren ekonomik büyüme siyaseti"dir (Kırmızı, Kolağasıoğlu ve Çalışkan, 2012:129).

² 1986 yılında Birleşmiş Milletler tarafından yayınlanan 'Ortak Geleceğimiz' adlı raporda ilk kez kullanılan sürdürülebilir gelişme kavramı "Çevre değerlerinin ve doğal kaynakların savurganlığa yol açmayacak biçimde akılcı yöntemlerle, bugünkü ve gelecek kuşakların hak ve yararları da göz önünde bulundurularak kullanılması ilkesinden özveride bulunmaksızın ekonomik gelişmenin sağlanmasını amaçlayan çevreci dünya görüşü" (Keleş, 1998:112) olarak tanımlanabilir.

Sürdürülebilir ulaşım; toplumsal, çevresel, kültürel ve ekonomik etkenleri dikkate alarak; kesintisiz, rahat ve güvenli bir dolaşımın gerçekleşmesidir (Kırmızı vd., 2012:129). Sürdürülebilir ulaşımın temel amacı insan ve çevre sağlığını korumak, ekonomik verimliliği ve toplumsal etkinliği artırmak, nesiller arası adaletin sağlanmasına yardımcı olmaktır.

Sürdürülebilir ulaşım sistemi yenilenebilir olmayan kaynakların tüketimini en aza indirir, yenilenebilir kaynakların tüketimini sürdürülebilirliği sağlayacak düzeyde tutar, atıkların doğal dengeyi bozmasına müsaade etmez, yeniden kullanımı ve geri dönüşümü benimser, arazi kullanımını ve gürültüyü en aza indirir (The Centre for Sustainable Transportation, 2002). Toplu taşıma, yaya ve bisiklet ulaşımı sürdürülebilir ulaşım türleri olarak kabul edilmektedir (Elbeyli, 2012:9-10).

2.3.1.1. Yumuşak Ulaşım

Avrupa Kentsel Şartı-2’de yumuşak ulaşım biçimleri olarak adlandırılan yaya ve bisiklet ulaşımı; herhangi bir motor veya makineye ihtiyaç duymadan, sadece insan hareketine bağlı olarak ortaya çıkan; toplumsal, ekonomik, güvenli, çevre dostu, enerji tüketimi açısından verimli, trafik esnekliği yüksek, insan sağlığına faydalı ve insan merkezli gelişmeyi önceleyen sürdürülebilir ulaşımın en önemli araçlarıdır (Elbeyli, 2012:9-10; Kaya, 2013:12-15; Köş, 2015:11).

Sanayileşmeye ve ekonomik gelişmeye paralel olarak kentlerde yaşayan nüfusun sürekli olarak artması ve kent yerleşimlerinin geniş alanlara yayılması, kent içi yolculuk mesafesinin giderek artmasına neden olmuştur. Bununla birlikte insanların gelir ve refah seviyelerinin yükselmesi, otomobil gibi özel motorlu taşıtların sayısının artmasına ve otomobillerin yumuşak ulaşım vasıtaları aleyhine yollara egemen olmasına neden olmuştur (Arslan ve Murat, 2011:34; Karaşahin, 1999:101-108).

Plansız ve düzensiz bir şekilde sürekli genişleyen kentlerin ulaşım planlarının motorlu taşıt öncelikli ve özel ulaşım odaklı yapılması nedeniyle yaya ve bisikletliler gün boyunca birçok tehlike ve zorluk karşısında savunmasız bırakılmaktadır. Sonuç olarak yollarda yayalara yeterince ve bisikletlilere neredeyse hiç yer ayrılması, otomobile yönelimi daha da artırmaktadır (Elbeyli, 2012:12-13).

2.3.1.1.1. Yaya

Herhangi bir araç kullanmadan yolculuk yapan kişiye (Kırmızı vd., 2012:158) veya başka bir ifadeyle “kent içinde belli uzaklıklara yürüyerek ulaşan kimse”ye yaya denir. Yaya dolaşımı ise “bir kentte, taşıt kullanmayan kimselerin gidiş gelişleri”dir (Keleş, 1998:138).

Diğer ulaşım vasıtalarına kıyasla oldukça yavaş olan yaya ulaşımı, sınırlı mesafeler için geçerli olmakla birlikte hava tesirine de açıktır (Karacasu, 1996:30). Kentlilerin tamamınca kullanılan yaya ulaşımı insan sağlığına katkıda bulunan, otopark gibi yer işgallerine neden olmayan, insan enerjisi dışında kaynak tüketmediği için çevreye zarar vermeyen, hareket esnekliği yüksek olan, toplumsal ilişkilerin ve kentsel kültürün gelişmesine yardımcı olan insan merkezli/odaklı ulaşım biçimidir (İnsan Hakları Derneği [İHD], 1990:1).

Kentlilerin tamamı, ister özel araç sürücüsü olsun ister toplu taşıma yolcusu, söz konusu araçlara binmeden veya bu araçlardan indikten sonra birer yayadır (Sevim, 2006:41). Yani bir insanın, hayatının herhangi bir anında yaya olarak var olmaması veya başka bir ifadeyle dolaşım vasıtalarından yayalığı kullanmaması mümkün değildir. Bu nedenle dolaşımın insana öncelik verecek şekilde gerçekleşmesi için yaya dolaşımı desteklenmeli; yollar, kaldırımlar³ ve diğer kentsel alanlar yayaların dolaşımını kolaylaştıracak şekilde yeniden düzenlenmelidir.

Kent içi ulaşımdan maksat, araçların değil insanların erişimidir. Bu nedenle ulaşımın en temel aktörü olan yayalara yol kullanımında öncelik verilmelidir. Kentsel alanların tamamı yayalar için erişilebilir olmalı; mekân düzenlemelerinde yayaların durumu/ihtiyaçları göz önünde bulundurulmalıdır (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı [UBAK], 2009:6-7).

Avrupa Parlamentosu tarafından 1988 yılında yayınlanan Yaya Hakları Bildirgesi’ne göre, yayanın “fiziksel ve ruhsal sağlığını korumaya uygun koşullar sunan kamu alanlarının nimetlerinden özgürce yararlanma ve sağlıklı bir çevrede yaşama” ve “motorlu taşıt değil, insan ihtiyaçlarına göre şekillenmiş kent

³ 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’na göre, yaya yolu olan kaldırım; karayolunun, taşıt yolu kenarı ile gerçek veya tüzelkişilere ait mülkler arasında kalan ve yalnız yayaların kullanımına ayrılmış olan kısımdır. Başka bir ifadeyle kaldırım “Bir yolun, sokağın kenarında yalnız yayaların gelip geçmesine ayrılan, azıcık yükseltilmiş dar bölüm”dür (Keleş, 1998:68).

merkezlerinde yaşama” hakkı; engellilerin ise “bağımsız hareketliliklerini sağlayacak ulaşım sistemlerine, kamusal düzenlemelere, uyarı, işaretleme sistemlerine ve taşıt araçlarına sahip olmaya” hakları bulunmaktadır.

Yayalar, kentin büyük bir kısmından tecrit edilmiş “yaya bölgelerine”⁴ veya “yaya adacıklarına”⁵ hapsedilmemeli; kısa ve makul bağlantıları olan, ulaşılabilir nitelikte, kentin bütünüyle uyumlu yayalaştırılmış yollara ve alanlara sahip olmalıdır. Bu nedenle kent içi ulaşım ve yol sistemlerinin yayalar lehine yeniden uyarlanması ve hız sınırlamalarının yapılması gerekmektedir. Bununla birlikte söz konusu bildirgeye göre, bir kentte bisiklet kullanımı için gerekli altyapı ve donanım; çevreci ve yüksek standartlı toplu taşıma sistemi; yayaların tam ve engelsiz dolaşımı için yaya yolları bulunmalıdır (Avrupa Yaya Hakları Bildirgesi, 1988).

Günümüzde her türden motorlu taşıt sayısının hızla artması ve kent içi ulaşım planlarının motorlu taşıtlar üzerinde yoğunlaşması, kent nüfusunun büyük çoğunluğunu oluşturan yayaların hak gaspına uğramalarına ve motorlu taşıtlar karşısında yalnız ve savunmasız bırakılmalarına neden olmaktadır. Ayrıca motorlu taşıtların ortaya çıkardığı sorunların çözümü olarak yine motorlu taşıtları rahatlatıcı tedbirlerin alınması, sorunları ortadan kaldırmamakta; aksine içinden çıkılmaz hale getirmektedir. Bu nedenle yapılması gereken, otomobil ulaşımı yerine alternatif ulaşımın ele alınması, temel prensip olarak da yayaların gözetilmesidir (İHD, 1990:1-2).

Kentlilerin tamamı kentteki tüm mekânlara yaya olarak ulaşabilme hakkına sahiptirler. Yaya dolaşımının makul ve kesintisiz bir şekilde gerçekleşebilmesi önemlidir. Bütün yerleşim merkezlerinde her türlü kirlilikten arındırılmış, görsel çekiciliği bulunan, aydınlık, motorlu araçların park işgalleriyle sekteye uğramayan, serbest ve keyif verici yürüyüşün gerçekleşebildiği, kaliteli ve güvenli yaya kaldırımları ağının bulunması gerekmektedir. Bunun yanında yayalar için kent bilgi sistemleri ve yönlendiriciler mutlaka oluşturulmalıdır. Yaya alanları “kentsel mobilya”⁶ ve yeşil alanlarla desteklenmeli; bu alanlarda yayalar için gerekli tüm

⁴ “Motorlu taşıt dolaşımına kapalı, yaya yollarından oluşan kent kesimi”dir (Keleş, 1998:139).

⁵ “Bir kentte yayalara ve yürümeye ayrılmış ya da o amaçla tasarlanmış bir adacık, kesim”dir (Keleş, 1998:138).

⁶ Parke taşı gibi zemin kaplamaları, banklar gibi oturma birimleri, aydınlatma elemanları, işaret ve bilgi levhaları, yaya ve trafik bariyerleri gibi sınırlandırıcılar, büfeler gibi satış birimleri, sanatsal objeler, oyun alanı elemanları,

donanımlar bulunmalıdır. Ayrıca yürümeyi yaygınlaştırmak ve güvenli kılmak için sadece yayaların kullanımına sunulan yaya alanları genişletilmeli ve bu alanlar her türlü motorlu taşıttan arındırılmalıdır (İHD, 1990:2-3; Lorasokkay, 2007:97).

2.3.1.1.2. Bisiklet

Motorsuz taşıtlar denildiğinde ilk akla gelen ulaşım aracı bisiklettir (Kös, 2015:14). Bisiklet, her insanın kullanabileceği basitlikte üretilen, çok özel beceriler gerektirmeyen, sürücüsüne ulaşım ve sporu aynı anda gerçekleştirme imkânı tanıyan keyif verici bir ulaşım vasıtasıdır (Kaya, 2013:49; Kös, 2015:15). Pedal, zincir ve iki tekerlekten oluşan bisiklet, en az enerji sarfıyatı ile en fazla mesafe kat eden ulaşım vasıtasıdır. Bisikletin, herhangi bir motora ve yakıta ihtiyaç duymadan hareket edebilmesine bağlı olarak hava ve gürültü kirliliğine neden olmaması; fazla bir alan kaplamadığı için trafik ve park elastikiyetinin yüksek olması, kent içi ulaşımında tercih edilmesini kolaylaştırmaktadır (Sigurd, 2003:60-99). Hacim bakımından büyük avantaja sahip bisikletin gerek hareket halinde gerekse park halindeyken fazla bir alana ihtiyaç duymaması, yolların ve park alanlarının daha verimli ve yüksek kapasitede kullanılabilmesine imkân tanımaktadır (Yüksel Proje-Ulaşım Art Ortaklığı akt. Lorasokkay ve Ağır, 2011:872).

Çoğunlukla kısa veya orta mesafeli yolculuklarda, bireysel ulaşım vasıtası olarak kullanılan bisiklet, sürücüsüne otomobillerde olduğu gibi ulaşım güzergâhını ve zamanını belirleme fırsatı tanımaktadır (Uz ve Karaşahin, 2004:41-42). Bunun yanında, bisiklet satın alma maliyetlerinin, bakım ve onarım giderlerinin yüksek olmaması, her gelir grubunun rahatlıkla bu ulaşım yöntemini kullanabilmesine imkân tanımaktadır.

Bisikletin sahip olduğu birçok avantajın yanında; hava tesirine açık olması, iklim şartlarından doğrudan etkilenmesi, kullanımının büyük ölçüde kent topografyasına bağlı olması, fiziksel güce bağlı olarak hareket etmesi, “bisiklet şeridi”⁷, “bisiklet yolu”⁸, “bisiklet park yerleri”⁹ gibi gerekli donanımların

süs havuzları, çeşmeler, duraklar, gölgelikler, çöp kutuları, çiçeklikler, bisiklet park yerleri, meydan saatleri, bitkisel öğeler vb. kent mobilyaları içerisinde sayılabilir (Yıldızci, 2001:29-34).

⁷ “Bisiklet şeritleri, yol platformunun bir bölümünün yol çizgisi (bazen ilave olarak farklı renk ve özelliklerdeki kaplama malzemesi) ile taşıt trafiğinden ayrılarak bisikletlerin kullanımına tahsis edilmesiyle oluşmaktadır” (Uz ve Karaşahin, 2004:43).

bulunmadığı kentlerde sürücüsüne güven vermemesi, bisiklet kullanımını olumsuz yönde etkilemektedir (Karacasu, 1996:30; Uz ve Karaşahin, 2004:42).

2.3.1.2. Toplu Taşıma

Avrupa Kentsel Şartı-2, yumuşak ulaşım türlerinin yanında, toplu taşıma araçlarının kullanımını da otomobile alternatif olarak tercih edilmesi gereken sürdürülebilir ulaşım yöntemleri içinde saymaktadır.

Toplu taşıma; otomobil, bisiklet ve motosiklet gibi bireysel/özel ulaşım araçları dışında kalan, yüksek yolcu-koltuk kapasiteli kara, raylı ve deniz ulaşım araçlarıyla gerçekleştirilen kent içi ulaşım türüdür (Kırmızı vd., 2012:139). Önceden belirlenmiş sabit güzergâhlar dâhilinde duraklar arası hareketliliği esas alan toplu taşıma sisteminin, zaman ve ücret tarifesini de önceden belirlenmiş olmalıdır (Benk, 2007:49; Orhon, 2010:176).

Toplu taşıma, kentlilerin ulaşım ihtiyaçlarının otomobil gibi küçük taşıtlar yerine, otobüs ya da raylı sistemler gibi kısa sürede çok sayıda insan taşımaya elverişli büyük taşıma araçlarıyla karşılanmasını içeren ulaşım dizgesidir. Toplu taşıma, kentlilerin yaşamlarını daha kolay sürdürebilmeleri için gerekli seyahatleri yapmalarına yardımcı olmaktadır (Keleş, 1998:121).

Toplu taşıma sistemi içinde otobüs¹⁰, metrobüs¹¹, trolleybüs¹², tramvay¹³, banliyö treni¹⁴, metro¹⁵ gibi araçlar bulunmaktadır. Otobüs, sermayesi ve işletme

⁸ “Kara yolunun yalnızca bisikletlilerin kullanımına ayrılan bölümü” (Kırmızı vd., 2012:38) olarak tanımlanan bisiklet yolları, bisikletliler için tam koruma ve ayrıcalık sağlamakta, diğer trafik unsurlarıyla olabildiğince az kesişme yaparak kesintisiz ve güvenli bir sürüş ortamı sağlamaktadır (Uz ve Karaşahin, 2004:44).

⁹ Kentlerin birçok noktasına bisiklet park yerleri yapılarak bisikletin kullanımı teşvik edilebilir. Özellikle toplu taşıma duraklarına bisiklet parkları oluşturmak suretiyle bu ulaşım yöntemi ile toplu taşıma bütünleştirilebilir. Bunun yanında, toplu taşıma araçlarında bisiklet taşıma yerlerini ayırmak mümkündür. Böylece bisiklet kullanımı sektöre uğramadan toplu taşıma yolculuğundan sonra da devam edebilir (UBAK, 2009:8).

¹⁰ Otobüs yapısı itibarıyla sürücüsünden başka en az 15 oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş, lastik tekerlekli motorlu kara ulaşım aracıdır (UBAK, 2012:52; Kırmızı vd., 2012:109). Otobüs ulaşımında ilk yatırım ve tesis giderleri bulunmaz. Ancak diğer toplu taşıma türlerine kıyasla seyahat hızı ve kaza güvenilirliği düşük; gürültü ve çevre kirliliği potansiyeli ise yüksektir (Karacasu, 1996:33).

¹¹ Metrobüs, kendine ayrılmış yolda hareket eden uzun, körüklü, yüksek yolcu kapasiteli ve lastik tekerlekli kara ulaşım aracıdır. Yaygın olarak elektrikle çalışan araçların kimi modellerinde akaryakıt kullanılmaktadır. Manyetik iz yönlendiricili ve sürücüsüz uygulamaları da vardır (Kırmızı vd., 2012:103).

¹² Trolleybüs “Elektrik gücüyle devinen (havai hatlar üzerinden) lastik tekerlekli kent içi kara ulaşım aracı”dır (Kırmızı vd., 2012:143).

¹³ Diğer raylı ulaşım türlerine göre daha düşük kapasiteli/hızlı ulaşım türü olan tramvay, motorlu taşıtlarla yolları paylaşabilir; yüksek ya da düşük peronlar kullanabilir; tek ya da birçok vagonlu olabilir (Kırmızı vd., 2012:142). Tramvay ve trolleybüsün -otobüse kıyasla- çevresel zararları düşük, güvenilirliği ise yüksektir (Karacasu, 1996:33).

¹⁴ Banliyö treni “Kent merkezini yakın çevresine bağlayan raylı ulaşım aracı”dır (Kırmızı vd., 2012).

maliyeti düşük olması nedeniyle dünyanın en popüler toplu taşıma aracı olsa da metro gibi raylı ulaşım sistemleri yüksek kapasiteli, güvenli ve konforlu olmaları nedeniyle daha iyi bir imaja sahiptir (Kim, Ulfarsson ve Hennessy, 2007:511-512).

Kentler; iş, alış-veriş, eğitim, sağlık, kültür, sanat, eğlence gibi birçok faaliyetin düzenli olarak gerçekleştiği, yoğun nüfuslu ve genellikle yayılmış mekânlardır. Kentlilerin her biri, bahsi geçen birçok türden faaliyeti gerçekleştirmek ya da söz konusu hizmetlerden yararlanmak üzere gün boyunca yolculuk yapar. Yani kent içi yolculukların tamamı önceden belirlenmiş amaçlar doğrultusunda gerçekleşir. Bu yolculuklardan iş ve eğitim amaçlı olanlarının en tipik özelliği en yoğun saatlerin önceden biliniyor olmasıdır (Koçak, 1997:116-117).

Toplu taşıma, özellikle toplumsal hareketliliğin yüksek olduğu saatlerde, kent içi dolaşımın daha rahat bir şekilde gerçekleşmesine imkân tanımaktadır. Toplu taşıma, potansiyel trafiği rahatlatan, enerji tüketimini azaltan, hava kalitesini iyileştiren, gürültü kirliliğini azaltan ve ekonomik gelişime katkı sağlayan bir ulaşım yöntemidir (Kim, Ulfarsson ve Hennessy, 2007:511-512). Ayrıca tek başına yolculuk yapan çocukların, engellilerin ve yaşlıların yürüme mesafesi dışında kalan kentsel alanlara ulaşımında toplu taşımaya duyacağı ihtiyaç tartışmasıdır (International Association of Public Transport [UITP], 2004:34).

Kent içi dolaşımın daha sağlıklı, güvenli, dengeli ve hızlı gerçekleşebilmesi için toplu taşıma sisteminin kendi içinde etkinliği ve verimliliği artırılmalıdır. Toplu taşıma araçları asla birbirlerine rakip olarak görülmemeli; aksine, bir bütünün parçaları gibi birbirlerini tamamlamalı ve birbirleriyle uyumlu olmalıdır (Acar, 2004:21). Ayrıca bütünleşik toplu ulaşımın (tramvay, metro, otobüs vb. tüm toplu taşıma araçlarının kendi içinde oluşturduğu uyumlu sistem) başarılı bir şekilde uygulanması kent içi ulaşımında otomobil kullanımını toplu taşıma lehine önemli ölçüde azaltmaktadır. Bu nedenle, toplu taşıma politikalarının geliştirilmesi önemlidir (Acar, 2004:18-19; Acar, 2003:48).

Her ne kadar tek araçla erişimin sağlanması yolcular için daha verimli olsa da kentlerin sürekli olarak büyümesi ve yayılması, yolculuğun tamamlanması için

¹⁵ Metro, yüksek hız ve kapasiteli, genellikle yeraltında çalışan raylı ulaşım aracıdır (Kırmızı vd., 2012:102). Metro ve banliyö treni, ilk yatırım ve tesis giderleri yüksek olmasına rağmen, uzun vadede özellikle yoğun saatlerde çok sayıda yolcu taşımak için en uygun toplu taşıma araçlarıdır (Acar, 2004: 35).

aktarma yapmayı zorunlu hale getirmektedir (UITP, 2001:34-36). Yani aktarmalı ulaşım günümüzün bir gerçeğidir. Bu nedenle aktarmalı ulaşımın verimli bir şekilde işleyebilmesi için toplu taşıma araçları arasında güzergâh, zaman ve ücret uyumunun sağlanması önemlidir (Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Merkezi, 2005:8-11). Ayrıca toplu taşıma hizmetlerinde etkinliğin ve verimliliğin artması için toplu taşıma araçlarının hareket saatleri, güzergâhları vb. ulaşım hizmetine ilişkin bilgilendirmeler özellikle gelişmiş teknolojiler kullanılarak eksiksiz ve kesintisiz bir biçimde kentlilere sunulmalıdır (Arslan ve Murat, 2011:40; UITP, 2004:35-36).

2.3.2. Otomobil

Kentlerin yayılarak büyümesi ve yerleşim alanlarının yoğunluğunun düşmesi, insanların değil araçların ulaşımını esas alan kent içi ulaşım politikalarının benimsenmesine neden olmuştur. Bu otomobil odaklı anlayış kentlileri her geçen gün otomobile daha fazla bağımlı hale getirmiştir. Oysa dolaşım hakkı otomobillerin değil, insanların hareket özgürlüğünü kapsamaktadır (Acar, 2003:45; UITP, 2004:33).

Otomobil, yapısı itibariyle, sürücüsü dâhil en fazla dokuz oturma yerine sahip ve insan taşımak için imal edilmiş motorlu taşıttır.¹⁶ Otomobil, toplu taşımaya kıyasla randımanı ve ekonomik verimliliği düşük olmasına rağmen, ulaşımında en çok tercih edilen ve insanların kullanmaya en çok meyilli oldukları ulaşım aracıdır. Bunun nedeni otomobilin, sürücüsüne istediği zaman istediği yere istediği güzergâhtan ve istediği kişiyle gidebilme özgürlüğü vermesidir (Arslan ve Murat, 2011:35). Ancak sürdürülebilirlik kavramının tartışılmaya başlanmasıyla birlikte otomobil vb. özel motorlu taşıt merkezli ulaşımın ekonomik, toplumsal ve çevresel zararları daha iyi anlaşıldığından, otomobil kullanımını azaltacak alternatif ulaşım politikaları gündeme gelmeye başlamıştır (Acar, 2004:18).

¹⁶ 1997 tarihli Karayolları Trafik Yönetmeliği'ne göre kent içi ulaşımında kullanılan diğer özel motorlu taşıtlar şunlardır: **Van/panelvan** (Sürücü ve yanındaki oturma yerleri dışında başka oturma yeri de bulunabilen, sürücü bölümü gövde ile birleşik kamyonet), **kamyonet** (Azami yüklü ağırlığı 3.500 kilogramı geçmeyen ve yük taşımak için imal edilmiş motorlu taşıt), **arazi taşıtı** (Karayollarında yolcu veya yük taşıyabilecek şekilde imal edilmiş olmakla beraber bütün tekerlekleri motordan güç alan veya alabilen motorlu araç), **motorlu bisiklet/moped** (Azami hızı saatte 45 kilometreyi, içten yanmalı motorlu ise silindir hacmi 50 santimetreküpü, elektrik motorlu ise azami sürekli nominal güç çıkışı 4 kilovattı geçmeyen iki veya üç tekerlekli taşıtlar ile aynı özelliklere sahip net ağırlığı 350 kilogramı aşmayan dört tekerlekli motorlu taşıt) ve **motosiklet** (Azami tasarım hızı 45 km/saatten ve/veya silindir kapasitesi 50 santimetreküpten fazla olan sepetli veya sepetsiz iki veya üç tekerlekli motorlu taşıtlar ve net motor gücü 15 kilovattı, net ağırlığı 400 kilogramı, yük taşımacılığında kullanılanlar için ise net ağırlığı 550 kilogramı aşmayan dört tekerlekli motorlu taşıt).

Ulaşım, bireylerin de göz ardı edilemeyeceği toplumsal bir olaydır. Ulaşım, esas itibariyle toplumsal bir talep olmasına karşın büyük ölçüde bireysel ölçekte ve otomobil odaklı karşılanması birçok türden haksızlığa neden olmaktadır. Otomobil sahipliği, yani insanların mülkiyet hakkı elbette tartışma konusu edilemez. Ancak otomobil sahibi olmak, onu istediğimiz gibi kullanma hakkını da bize vermemelidir. Kentler, orada yaşayanların/bulunanların tamamına aittir. Bu nedenle bireysel otomobil kullanımı toplumsal fayda ile uyumlu olmalıdır (Acar, 2003:42-48).

Otomobil merkezli kent içi ulaşım politikalarının uygulanması sonucunda ortaya çıkan ulaşım sorunlarına ilişkin çözüm arayışları da genel olarak taşıt yollarının artırılması şeklinde olmaktadır. Günümüzde kentlerde yaşayan nüfus ve otomobil sahipliği her geçen gün artarken, belli bir doyum noktasından sonra taşıt yollarının artırılamayacağı da bir gerçektir (Acar, 2003:42-48). Başka bir ifadeyle, günümüz kentlerinde birçok açıdan problem teşkil eden trafik yoğunluğuna karşı yeni yollar yapmak suretiyle tedbir almak, kısa vadede bir fayda getiriyor olsa bile, sınırlı mekânda sınırsız nitelikli bireysel dolaşım talebinin karşılanması mümkün olmadığı için bu sorunun uzun vadede çözülmesine katkı sağlamayacağı muhakkaktır (Joseph, 2000:54).

Otomobile dayalı ulaşım politikasının benimsenmesi ve kent planlamasında taşıt yollarına daha fazla yer ayrılması kentsel alanları âdeta otoparklara dönüştürmüştür. Bu durum sokakların sosyal bir yaşam alanı olarak kullanılmasını engellemektedir (Joseph, 2000:54). Başka bir ifadeyle araç sayısının günden güne artması sosyal alanların yok olmasına; otomobile aşırı bağımlılık ise çevre kirliliğine ve yol güvenliğinin azalmasına neden olmaktadır. Yani aşırı otomobil kullanımı kentlerin yaşanabilirliğini olumsuz yönde etkilemektedir (Avrupa Kentsel Şartları).

Avrupa Kentsel Şartı'nda, otomobilin yavaş ama kesin bir biçimde kentleri öldürdüğünü vurgulamak üzere “kente karşı otomobil” ifadesi kullanılmıştır. Buna göre otomobil gibi özel araçların seyahat hacmi azaltılmalı; toplumsal paylaşım sağlayan çeşitli ulaşım politikaları tercih edilmelidir. Ayrıca bu politikalar kapsamında kent ve insan odaklı ulaşım alternatifleri geliştirilmeli ve kentlerin insan boyutunu daha fazla dikkate alan gelişmeler teşvik edilmelidir (Yener ve Arapkirlioglu, 1996).

2.4. TÜRKİYE’DE DOLAŞIM HAKKININ YASAL DAYANAKLARI

Türkiye’de kentli haklarına ilişkin doğrudan yapılmış herhangi bir yasal düzenlemenin bulunmadığı gerçeğinden hareketle, bu durumun bir kentli hakkı olarak dolaşım hakkı için de geçerli olduğu görülmektedir.

Türkiye’de kentsel ulaşım hizmetleri, hazırlanma amaçları birbirinden farklı birçok yasa içinde nitelik ve nicelik bakımından yetersiz maddeler üzerinden ve dolaşım hakkı anlayışına oldukça uzak bir şekilde yürütülmeye çalışılmaktadır.

Türkiye’de ulaşım ile ilgili uygulamaları belirleyen yasal çerçeve, belediyelerin işleyişi ile ilgili yasalar ve karayolu trafiğini düzenleyen yasalar ağırlıklı olmak üzere çok sayıda yasal düzenlemeyi içine alan parçalı bir görünüme sahiptir (Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, 2009b:36).

Türkiye’de kent içi ulaşım, yerel yönetimlerin yanı sıra merkezi yönetimin de hizmet sahasına dâhil edilmiştir. Kent içi ulaşım ile ilgili belediyelere planlama, uygulama ve denetim konularında önemli yetkiler tanıyan 2005 tarihli ve 5393 sayılı Belediye Kanunu ve 2004 tarihli ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu; bunun yanında kent içi ulaşım ile ilgili doğrudan merkezi idareye görev, yetki ve sorumluluk yükleyen 2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ve bunların dışında hem merkezi idareye hem de yerel yönetimlere trafik düzeni ve güvenliği noktasında yetki tanıyan 1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu kent içi ulaşım ile ilgili ulusal mevzuatın genel çerçevesini oluşturmaktadır.

Kent içi ulaşım mevzuatının ulaşım ile ilgili artan ve değişen ihtiyaçlara çözüm üretebilmesi için zaman içinde yeniden düzenlendiği görülmektedir (Sevim, 2006:57). Ancak bu mevzuatın bütünsellik göstermeyen yapısından kaynaklı olarak kent içi ulaşım ile ilgili önemli boşluklar doldurulamamış ve yasalar arasındaki çelişkiler ortadan kaldırılamamıştır. Yani farklı tarihlerde farklı amaçlar için hazırlanmış yasal düzenlemelerden mürekkep bu karmaşık yapıdan (Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, 2009b:36), bütüncül ve çağdaş bir ulaşım sistemi oluşturmak ve bir kentli hakkı olarak dolaşım hakkını gerçekleştirmek mümkün görülmemektedir.

Türkiye’de kent içi ulaşım ile ilgili mevzuatın muhteviyatına dikkat edildiğinde, kabul edilen hükümlerin bir hak anlayışından uzak olduğu; planlama,

finans etme, yapım, işletme ve denetim gibi daha çok karayolları merkezli kentsel ulaşım hizmetlerine ilişkin hükümler içerdiği görülmektedir. Ancak kabul edilen bu anayasal ve yasal düzenlemelerin doğrudan olmasa da dolaylı olarak dolaşım hakkının kısmen gerçekleşmesine imkân tanınması dolayısıyla incelenmesinde fayda vardır.

2.4.1. 1982 Anayasası

1982 Anayasası'nda yerleşme ve seyahat özgürlüğünü düzenleyen 23. maddeye göre “herkes, yerleşme ve seyahat hürriyetine sahiptir.” Anayasa’da geçen seyahat hürriyeti, devlete tanıma ve dokunmama gibi negatif nitelikli ödevler yükleyen klasik haklar kapsamında değerlendirilir. Oysa bir tür kentli hakkı olarak dolaşım hakkının devlete pozitif ödevler yüklediği daha önce belirtilmişti.

2.4.2. Belediye Kanunu

2005 tarihli ve 5393 sayılı Belediye Kanunu kent içi trafik ve ulaşım konusunda belediyelerin yetki ve sorumluluklarını arttırmıştır. Hizmette yerellik ilkesini benimseyen Belediye Kanunu, belediye hizmetlerinin vatandaşlara en yakın yerlerde ve en uygun yöntemlerle sunulmasını karara bağlamıştır. Ayrıca hizmet sunumunda engelli, yaşlı, düşükün ve dar gelirlilerin durumuna uygun yöntemlerin uygulanması gerekmektedir.

Belediyeler, sınırları içinde bulunan halkın yerel ve ortak nitelikli ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla her türlü faaliyet ve girişimde bulunabilirler. Bu duruma bağlı olarak kentsel ulaşım alt yapısı; coğrafi ve kent bilgi sistemleri; çevre ve çevre sağlığı, şehir içi trafik, ağaçlandırma, park ve yeşil alanlara ilişkin hizmetler belediyeler tarafından yapılmaktadır.

5393 sayılı Belediye Kanunu’nun 15. maddesine göre, belediyenin yetkileri ve imtiyazları arasında “Toplu taşıma yapmak; bu amaçla otobüs, deniz ve su ulaşım araçları, tünel, raylı sistem dâhil her türlü toplu taşıma sistemlerini kurmak, kurdurmak, işletmek ve işlettmek; ...otobüs terminali, ...yat limanı ve iskele kurmak, kurdurmak, işletmek, işlettmek veya bu yerlerin gerçek ve tüzel kişilerce açılmasına izin vermek; kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve

benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işlettirmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek” yer almaktadır.

Kanunun 67. maddesinde ise “...park, bahçe, sera, refüj, kaldırım ve havuz bakımı ve tamiri... temizlik, güvenlik, ...alt yapı ve asfalt yapım ve onarımı, trafik sinyalizasyon ve aydınlatma bakımı... toplu ulaşım ve taşıma hizmetleri... süresi ilk mahallî idareler genel seçimlerini izleyen altıncı ayın sonunu geçmemek üzere ihale yoluyla üçüncü şahıslara gördürülebilir” denilmektedir.

2.4.3. Büyükşehir Belediyesi Kanunu

2004 tarihli ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu’nun 7. maddesine göre, büyükşehir ulaşım ana plânını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak; ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini plânlamak ve koordinasyonu sağlamak; kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işlettirmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek; büyükşehir belediyesinin yetki alanındaki mahalleleri ilçe merkezine bağlayan yollar, meydan, bulvar, cadde ve ana yolları yapmak, yaptırmak, bakım ve onarımı ile bu yolların temizliği ve karla mücadele çalışmalarını yürütmek; kentsel tasarım projelerine uygun olarak bu yerlere cephesi bulunan yapılara ilişkin yükümlülükler koymak; ilân ve reklam asılacak yerleri ve bunların şekil ve ebadını belirlemek; meydan, bulvar, cadde, yol ve sokak ad ve numaraları ile bunlar üzerindeki binalara numara verilmesi işlerini gerçekleştirmek; coğrafi ve kent bilgi sistemlerini kurmak; yolcu ve yük terminalleri, kapalı ve açık otoparklar yapmak, yaptırmak, işletmek, işlettirmek veya ruhsat vermek; büyükşehir içindeki toplu taşıma hizmetlerini yürütmek ve bu amaçla gerekli tesisleri kurmak, kurdurmak, işletmek veya işlettirmek, büyükşehir sınırları içindeki kara ve denizde taksi ve servis araçları dahil toplu taşıma araçlarına ruhsat vermek; otopark, dinlenme yerleri ve parklar yapmak büyükşehir belediyelerinin görev ve sorumlulukları arasında sayılmaktadır.

Kanunun 9. maddesinde “Büyükşehir içindeki kara, deniz, su, göl ve demiryolu üzerindeki her türlü taşımacılık hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesi amacıyla büyükşehir belediye başkanı ya da görevlendirdiği kişinin başkanlığında, yönetmelikle belirlenecek kamu kurum ve kuruluşları ile Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonunun görevlendireceği ilgili odanın temsilcisinin katılacağı Ulaşım Koordinasyon Merkezi” (UKOME) kurulması öngörülmüştür. Kanun kapsamında “...büyükşehir belediyesine verilen trafik hizmetlerini plânlama, koordinasyon ve güzergâh belirlemesi ile taksi, dolmuş ve servis araçlarının durak ve araç park yerleri ile sayısının tespitine ilişkin yetkiler ile büyükşehir sınırları dahilinde il trafik komisyonunun yetkileri ulaşım koordinasyon merkezi tarafından...” kullanılacağı hükme bağlanmıştır. Ayrıca ihtisas komisyonlarını düzenleyen 15. maddede ulaşım komisyonunun kurulmasının bir zorunluluk olduğu belirtilmektedir.

Büyükşehir belediyeleri tarafından şirket kurulması hususunu düzenleyen 26. maddeye göre “Büyükşehir belediyesi kendisine verilen görev ve hizmet alanlarında, ilgili mevzuatta belirtilen usullere göre sermaye şirketleri kurabilir. ...ulaşım hizmetlerini... işletebilir; ya da bu yerlerin... belediye meclisince belirlenecek süre ve bedelle işletilmesini devredebilir.” Ek madde 2’de ise “Büyükşehir belediyesi sınırlarına giren belediyelerin, kanunların verdiği yetkiye dayanarak yürütmekte oldukları toplu taşıma ve ulaşım hizmetlerinin, gerçek ve tüzel kişilere yaptırılması amacıyla verilen ruhsat, imtiyaz sözleşmesi ve ulaşım araçları kira sözleşmesi, ruhsatta öngörülen süre ve sahip oldukları hat güzergâhı ile sınırlı olmak şartıyla herhangi bir işleme gerek kalmaksızın büyükşehir belediyesi toplu taşıma ve ulaşım sistemine dâhil edilir” denilmektedir.

2.4.4. Karayolları Trafik Kanunu

1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, trafikle ilgili kuralları, şartları, hak ve yükümlülükleri, bunların uygulanmasını ve denetlenmesini, belediyeler de dâhil olmak üzere ilgili kuruluşların trafik düzen ve güvenliğini sağlamak üzere görev, yetki ve sorumluluklarını düzenlemektedir. Karayolu, yaya, yaya yolu, bisiklet, bisiklet yolu, yolcu, durak gibi onlarca trafik kavramını tanımlayan bu kanun esasen karayollarında trafik düzenini sağlamak ve trafik

güvenliğini ilgilendiren konularda alınacak önlemleri belirlemek üzere kabul edilmiştir.

2918 sayılı kanun yayalar ve bisikletliler lehine bir takım düzenlemeler içermektedir. Buna göre, kentsel alanlarda karayolu kenarında çeşitli tesislerin yapımını gerçekleştirenler, kaldırımlarda güvenli geçişi sağlamak ve yaya yollarını trafiğe açık tutmak zorundadırlar. Yaya ve okul geçitlerine yaklaşan sürücüler hızlarını azaltmalı; sağa ve sola dönüşlerde kurallara uygun olarak geçiş yapan yayalara, varsa bisiklet yolundaki bisikletlilere ilk geçiş hakkını vermelidir. Ayrıca yaya ve okul geçitlerinde taşıtların durması veya park etmesi yasaklanmıştır. Bisiklet yolu bulunan kentsel alanlarda, bisiklet ve motorlu bisikletlerin taşıt yollarını kullanmaları; bisiklet, motorlu bisiklet ve motosikletlerin ise yayalar için ayrılmış alanları kullanmaları yasaklanmıştır. Yayaların veya bisikletlilerin uymaları gereken trafik kuralları ise kanun içinde ayrı maddelerde belirtilmiştir. Ayrıca toplu taşıma araçlarında sigara içilemeyeceğine ilişkin hüküm bulunmaktadır.

2.4.5. Çevre Kanunu

Bütün canlıların ortak varlığı olan çevrenin, sürdürülebilir çevre ve sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda korunmasını amaçlayan 1983 tarihli ve 2872 sayılı Çevre Kanunu bu anlamda sürdürülebilir ulaşım anlayışına da dayanak teşkil etmektedir. Ayrıca bu kanunun 14. maddesinde ulaşım araçlarından kaynaklı, insanların huzur ve sükûnunu, beden ve ruh sağlığını bozacak nitelikteki gürültü kirliliğine karşı gerekli tedbirlerin alınması gerektiği belirtilmiştir.

2.4.6. Engelliler Hakkında Kanun

Temel hak ve özgürlüklerden hareketle engellilerin toplumsal hayata diğer bireylerle eşit koşullarda tam ve etkin katılımını sağlamak üzere kabul edilen 2005 tarihli ve 5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanun'a göre "Engellilerin bağımsız yaşayabilmeleri ve topluma tam ve etkin katılımları için erişilebilirliğin sağlanması esastır." Burada bahsi geçen erişilebilirlik kavramı "Binaların, açık alanların, ulaşım ve bilgilendirme hizmetleri ile bilgi ve iletişim teknolojisinin, engelliler tarafından güvenli ve bağımsız olarak ulaşılabilir ve kullanılabilir olması" demektir.

Kentsel alanlarda “...engellilerin erişilebilirliğinin sağlanması için planlama, tasarım, inşaat, imalat, ruhsatlandırma ve denetleme süreçlerinde erişilebilirlik standartlarına uygunluk” sağlanmalıdır. “Kamu kurum ve kuruluşlarına ait mevcut resmî yapılar, mevcut tüm yol, kaldırım, yaya geçidi, açık ve yeşil alanlar, spor alanları ve benzeri sosyal ve kültürel alt yapı alanları ile gerçek ve tüzel kişiler tarafından yapılmış ve umuma açık hizmet veren her türlü yapılar bu kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren sekiz yıl içinde engellilerin erişilebilirliğine uygun duruma....” getirilmelidir. Ayrıca bu kanuna göre “...Toplu taşıma hizmetlerinin engellilerin erişilebilirliğine uygun olması için gereken tedbirler...” alınır ve “...şehir içi yolcu taşıma hizmeti yapan araçlardan erişilebilir olmayanlara yolcu taşıma hizmeti için yetki belgesi, izin ve çalışma ruhsatı verilmez.”

2.4.7. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname

2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname’nin 5. maddesine göre “Büyükşehir belediyelerinin 13/7/2010 tarihi itibarıyla yapımı devam etmekte olan şehir içi raylı ulaşım sistemleri ve metro projeleri, Bakanlıkça devralınabilir.” Bunun yanında söz konusu kanunun 15. maddesinde “Devletçe yaptırılacak demiryolu altyapısı, limanlar, barınaklar, kıyı yapıları, hava meydanlarının plan ve projelerini hazırlamak veya hazırlatmak ve onaylamak; ...ulaştırma altyapılarının inşaatını yapmak veya yaptırmak, yapımı tamamlananları ilgili kuruluşlara devretmek; kamu kurum ve kuruluşları, belediyeler, il özel idareleri, gerçek ve tüzel kişilerce yaptırılacak... ulaştırma altyapılarının proje ve şartnamelerini incelemek veya incelettirmek ve onaylamak; kamu kurum ve kuruluşları, belediyeler, il özel idarelerinin metro ve şehir içi raylı ulaşım sistemi kurma taleplerini değerlendirmek ve uygun olanlarını Bakanlar Kurulunun iznine sunmak; kamu kurum ve kuruluşları, belediyeler ve il özel idareleri tarafından yaptırılacak metro ve şehir içi raylı ulaşım sistemlerinin proje ve şartnamelerini incelemek veya incelettirmek ve onaylamak; ...ulaştırma altyapıları ile metro ve şehir içi raylı ulaşım sistemlerinin standartlarını ve bunlarla ilgili birim fiyatları belirlemek; Bakanlar Kurulunca yapımının üstlenilmesine karar verilen metro ve şehir içi raylı ulaşım sistemleri ve bunlarla ilgili tesislerin ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak plan, proje ve programlarını

hazırlamak, hazırlatmak, incelemek, incelettirmek ve bunları yapmak veya yaptırmak; deniz altından ulaşımı ve haberleşmeyi sağlayıcı altyapı projelerini yapım ve işletim modelleri de geliştirerek planlamak, bu altyapılarla ilgili proje ve şartnameleri hazırlamak, hazırlatmak, incelemek, incelettirmek ve onaylamak, yapmak veya yaptırmak; yapımı tamamlananları ilgili kuruluşlara devretmek ve işletme esaslarını belirlemek” Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü’nün görevleri arasında sayılmaktadır.

2.4.8. Şehir İçi Yollarda Bisiklet Yolları, Bisiklet İstasyonları ve Bisiklet Park Yerleri Tasarımına ve Yapımına Dair Yönetmelik

2011 tarihli ve 644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname’nin 2. maddesine istinaden 2015 tarihli Şehir İçi Yollarda Bisiklet Yolları, Bisiklet İstasyonları ve Bisiklet Park Yerleri Tasarımına ve Yapımına Dair Yönetmelik kabul edilmiştir. Bisiklet ulaşımına ilişkin gerekli tanımlara da yer veren bu yönetmelik kapsamında bisiklet yollarının genel esasları; bisiklet yolları tasarım ve yapım kuralları (yaya kaldırımına yapılacak bisiklet yolları; taşıt yoluna yapılacak bisiklet yolları; park ve bahçeler içerisine yapılacak bisiklet yolları; trafik güvenliği ve hız; bisiklet yolu işaretlemeleri); bisiklet yollarında geçişler; bisikletlilerin ulaşım sistemine entegrasyonu; bisiklet istasyonları ve bisiklet park yerleri hakkında birçok hüküm bulunmaktadır.

Bisiklet yollarının genel esaslarını düzenleyen 4. maddeye göre, “Bisiklet yolları, kullanıcılarının ulaşım ihtiyaçlarını karşılamak ve trafik akış sistemi içinde kavşak ve yol ayrımlarındaki geçişlerini güvenli bir şekilde sağlamak amacıyla öncelikli olarak topoğrafyanın müsait olduğu yerlerde yapılır ve ulaşım noktalarını ve yerleşim yerlerinin merkezi bölgelerini birbiriyle irtibatlandırarak bir ağ oluşturacak şekilde tasarlanır. Bisiklet yolu ve ağları tasarlanırken bisiklet sürüşüne en uygun güzergâh tercih edilir. Bisiklet yolu ağı, kavşaklar ile kent mobilyaları, peyzaj öğeleri ve yapı parselleri tarafından en az sayıda bölünüp yolun devamlılığı esas alınarak, bisikletlinin bir başlangıç noktasından varış noktasına kesintiye uğramadan gidebilmesini sağlayacak şekilde tasarlanır. Bisiklet yolu ağları üzerinde kent bütünündeki ulaşım sistemleri ile uyumlu, güvenliği sağlayacak trafik işaret ve

işaretlemeleri ile sinyalizasyon sistemleri oluşturulur. Bisiklet yolu ağları üzerinde bisiklet kullanıcılarının ihtiyaçlarını karşılayacak sayıda yeterli park istasyonları ve park yerleri yapılır. Üniversite kampüslerinde bisiklet yolu yapılması halinde yurt ve eğitim binaları birbirine bağlanacak şekilde tasarlanır ve ihtiyacı karşılayacak yeterlikte yurt ve eğitim binalarına bisiklet park yerleri yapılır. Yeni yerleşim yerlerinin planlanmasında, arazinin mülkiyet dokusu ve coğrafi özellikleri dikkate alındığında bisiklet yolu yapılması uygun görülen şehir içi yollarda yol genişlikleri TS 9826 standardında belirtilen minimum bisiklet yolu genişlikleri eklenerek planlanır. Bisiklet yolları engelliler tarafından kullanılan ve hız sınırı dâhilinde olan araçlar tarafından da kullanılır.”

“Bisikletlilerin ulaşım sistemine entegrasyonu” başlığını taşıyan 11. maddeye göre “Bisiklet kullanımının ulaşım amaçlı hale getirilebilmesi amacıyla yetkili kurumlarca planlı bisiklet yollarının toplu taşıma ağlarına (metro, tren, otobüs, vapur ve benzeri) bağlanacak şekilde bütünleşmesi sağlanır. Toplu taşımada ilgili idarelerin belirleyeceği güzergâhlarda ve sayılarda bisiklet taşıma aparatlarına sahip otobüsler kullanılır, otobüs sürücülerine gerekli eğitim verilir ve bilgilendirme yapılır. Bisiklet taşıma aparatına sahip otobüsler öncelikle yokuşun fazla, trafiğin yoğun olduğu yollarda kullanılır.”

Bisiklet istasyonları ve bisiklet park yerleri ile ilgili genel hükümleri içeren 12. maddeye göre “Bisiklet sürücülerinin, bisikletlerini güvenli olarak bırakabilecekleri, aydınlatması olan, hava koşullarına dayanıklı, motorlu taşıt trafiğinden arındırılmış ve bisikletlerin toplu olarak park edilebileceği istasyonlar ile bisiklet park yerleri ihtiyacı karşılayacak oranda yapılır ve yapılan bisiklet park yerlerinde TS 11782 standartları sağlanır. Bisiklet istasyonları ve bisiklet park yerleri araç ve yaya trafiğine engel olmayacak şekilde, bisiklet yollarına yakın, göz önünde ve hırsızlığa karşı emniyetli olacak şekilde tasarlanır. Ayrıca, şehrin cazibe merkezlerinde ortaya çıkabilecek talep yoğunluğunun karşılanabileceği sayıda bisiklet istasyonları ve bisiklet park yerleri oluşturulur. Bisiklet istasyonları ve bisiklet park yerleri; toplu taşıma araçları, raylı sistem, deniz taşımacılığı ve şehirlerarası taşımacılık terminalleri ile kolayca bütünlüğün sağlanabilmesi için söz konusu toplu taşıma ağlarına en kolay erişilebilecek noktalarda inşa edilir. Bisiklet istasyonları ve bisiklet park yerlerinin uzun süreli kullanımı durumunda ilgili

idarenin isteği doğrultusunda bisiklet park yeri, üstü kapalı olarak düzenlenir.” 13. maddede ise “Bisiklet istasyonları ve bisiklet park yerleri, bisikletlerin belirli bir düzende, güvenli bir şekilde kilitlenip sabitleştirilmesini sağlayıcı bisiklet kilit mekanizmasını içerir ve bisikletlerin park yerlerine kolayca yerleştirilebilecek ve çıkarılabilecekleri şekilde tasarlanır. Bisiklet park ekipmanları darbelere ve hava koşullarına dayanıklı özellikte olur” denilmektedir.

2.4.9. Diğer Düzenlemeler

2007 tarihli ve 5627 sayılı Enerji Verimliliği Kanunu’nun 7. maddesine göre, “Ulaşım da enerji verimliliğinin artırılması ile ilgili olarak; yurt içinde üretilen araçların birim yakıt tüketimlerinin düşürülmesine, araçlarda verimlilik standartlarının yükseltilmesine, toplu taşımacılığın yaygınlaştırılmasına, gelişmiş trafik sinyalizasyon sistemlerinin kurulmasına ilişkin usûl ve esaslar, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı ile müştereken hazırlanarak Ulaştırma Bakanlığı tarafından yürürlüğe konulacak yönetmelikle düzenlenir.”

5627 sayılı kanunun 7. maddesine dayanılarak hazırlanan 2008 tarihli Ulaşım da Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmeliğin amaçlarından birisi de toplu taşımacılığın yaygınlaştırılmasıdır. Yönetmeliğin 8. maddesinde kent merkezlerinde araç kullanımını azaltıcı uygulamalardan ve çevreci tedbirlerden bahsedilmektedir. Buna göre belediyeler; “Yerleşim planlamasında ve kentsel dönüşüm projelerinde motorlu taşıtların şehir girişinde park edilebilmesi için otopark kurulmasını sağlar. Bu otoparklara park eden sürücülerin otoparktan şehir merkezine gidiş ve dönüş güzergâhlarında hizmet veren toplu taşıma araçlarından yararlanması için yöntem geliştirir. Kent merkezlerinde araç kullanımını azaltıcı uygulamalar yapar. Toplu taşıma araç duraklarında modlararası taşımacılık sisteminin oluşturulmasına öncelik verir. Doğalgaz dağıtım şebekesi bulunan şehirlerde toplu taşıma aracı olarak doğalgazlı araçlara öncelik verir.” Bununla birlikte 9. maddeye göre “Belediyeler; taksilerin trafikte boş dolaşmalarını, durak dışında beklemelerini engelleyecek telefonlu, telsizli durak ve merkezi alanlarda taksi cepleri gibi uygulamaları yaygınlaştırır. Bunun için şehir trafiğine uygun bir şekilde, taksilerin bekletileceği alanları tespit eder.”

Yönetmeliğin 10. maddesine göre, kentsel ulaşım planları yapılırken toplu taşımanın teşvik edilmesi amacıyla raylı sistem yatırımlarının artırılması gerekmektedir. Aynı maddenin devamında “Belediyeler; kent içi ulaşım güzergâhlarının belirlenmesinde trafik akışındaki yakıt sarfiyatını öncelikle göz önünde bulundurur. Topoğrafik yapısı uygun güzergâhlara bisiklet yolları ve bisiklet park alanları yapar.” denilmektedir. Ayrıca yönetmeliğin 16. maddesine göre “Belediyelerce toplu taşıma araçlarının talep edilebilirliği ve yolcu kapasitesini artırıcı gerekli tedbirler alınır.” Bu maddeye göre nüfusu 250.000’den fazla olan belediyelerce kent içi toplu taşımaya yönelik şu tedbirler uygulanır: Raylı sistemlerin azami doluluğu sağlanacak şekilde işletilmesi ve bu kapsamda sefer sıklığının yolcu talebi dikkate alınarak yapılması ve tek bilet sisteminin yaygınlaştırılması; toplu taşıma araçları için ayrılmış şerit ve yol uygulamalarının yaygınlaştırılması; hizmet kalitesi yüksek ve çevre dostu toplu taşıma araçlarının kullanımına öncelik verilmesi; toplu taşıma araçlarında ve duraklarda; hareket saatleri, güzergâhlar ve benzeri bilgilendirme panolarının bulundurulması.

Yukarıda bahsi geçen düzenlemelerin dışında 2003 tarihli ve 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu, 2011 tarihli ve 641 sayılı Kalkınma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, 1993 tarihli Otopark Yönetmeliği, 2008 tarihli Hava Kalitesi Değerlendirme ve Yönetimi Yönetmeliği, 2000 tarihli Motorlu Araçların Dış Gürültü Emisyonları ve Egzoz Sistemleri ile İlgili Tip Onayı Yönetmeliği, 2013 tarihli Egzoz Gazı Emisyonu Kontrolü ile Benzin ve Motorin Kalitesi Yönetmeliği, 2010 tarihli Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği, 2007 tarihli Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği, 2004 tarihli Kamu Kurum ve Kuruluşları Personel Servis Hizmet Yönetmeliği gibi düzenlemeler içinde kent içi ulaşım ile ilişkin doğrudan veya dolaylı birçok hüküm yer almaktadır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

AFYONKARAHİSAR'DA DOLAŞIM HAKKININ DURUMU: KENTLİLERİN ALGISI ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Çalışmanın bu bölümünde öncelikle Afyonkarahisar ili hakkında genel bilgiler verilmektedir. Ardından anket çalışmasından elde edilen bulgulardan hareketle katılımcıların otomobil merkezli kent içi ulaşım düşüncesine katılma düzeyleri, kent içi ulaşımında özel motorlu taşıtlardan sürdürülebilir ulaşım yöntemlerine (yayalık, bisikletli ulaşım ve toplu taşıma) geçişkenlik durumları, kentsel yaşam memnuniyetleri ve aidiyet düzeyleri ve son olarak Afyonkarahisar'da dolaşım hakkını kullanabilme düzeyleri açıklanarak yorumlanmaktadır.

1. AFYONKARAHİSAR İLİ HAKKINDA GENEL BİLGİLER¹⁷

1.1. KISA TARİHÇESİ

Afyonkarahisar il sınırları içinde MÖ 3.000 yıllarından itibaren yoğun toplumsal yaşamın var olduğunu gösteren yerleşim birimlerine ait bulgulara rastlanılmaktadır. Tarihsel süreç içinde Afyonkarahisar topraklarına sırasıyla Hititler, Frigler, Lidyalılar, Persler, Makedonyalılar, Selefkoslar, Bergamalılar, Romalılar, Bizanslılar, Selçuklular ve Osmanlılar hâkim olmuştur. Cumhuriyetin ilanından hemen önce gerçekleşen ve Milli Mücadelenin son adımı olan Büyük Taarruz yine bu topraklarda başlamıştır.

Afyonkarahisar'a Hititler Hapanuva, Romalılar ve Bizanslılar Akroinon, Selçuklular ve Osmanlılar Karahisar-î Devle ve Karahisar-î Sahip adını vermişlerdir. 17. yüzyıl itibarıyla kullanıldığı bilinen ve Cumhuriyetin ilanından sonra resmi olarak kullanılan Afyonkarahisar adının, MÖ 2. yüzyıldan günümüze bu topraklarda

¹⁷ Afyonkarahisar ili hakkında genel bilgiler aşağıdaki kaynaklardan yararlanılarak özetlenmiştir: Afyon Kocatepe Üniversitesi (b.t.), Anılarla Afyonkarahisar, Afyon Kocatepe Üniversitesi Yayını; Afyonkarahisar Valiliği resmi internet sitesi, <http://www.afyonkarahisar.gov.tr> (E.T. 28.03.2017); Afyonkarahisar Belediyesi resmi internet sitesi, <http://www.afyon.bel.tr> (E.T. 28.03.2017); Meteoroloji Genel Müdürlüğü resmi internet sitesi, <https://www.mgm.gov.tr> (E.T. 28.03.2017); Afyonkarahisar İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü resmi internet sitesi, <http://www.afyonkulturturizm.gov.tr> (E.T. 28.03.2017); Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü Yerel Yönetimler Portalı, <http://www.yerelnet.org.tr> (E.T. 28.03.2017); Türkiye İstatistik Kurumu resmi internet sitesi, <http://www.tuik.gov.tr> (E.T. 28.03.2017).

ekimi yapılan haşhaş¹⁸ bitkisinden ve şehir merkezinde bulunan yüksek, sivri, volkanik kaya kütlesi üzerine ilk olarak Hititler tarafından inşa edilen ünlü kalesinden geldiği bilinmektedir.

1.2. COĞRAFİ KONUMU VE ARAZİ YAPISI

Afyonkarahisar Ege, Akdeniz ve İç Anadolu bölgelerine yayılan bir ildir. Toprağının büyük bir kısmı Ege Bölgesi'nin İç Batı Anadolu bölümünde bulunur. Güneyde bulunan ilçelerden Başmakçı, Dazkırı, Dinar ve Evciler topraklarının bir kısmı Akdeniz Bölgesi'nin, doğu ve kuzeydoğusunda bulunan bazı topraklar da İç Anadolu Bölgesi'nin sınırları içindedir.

Afyonkarahisar kara ve demir yollarının kesiştiği, bölgelerin birbirine bağlandığı bir merkez konumundadır. Afyonkarahisar doğuda Konya, batıda Uşak, kuzeybatıda Kütahya, güneybatıda Denizli, güneyde Burdur, güneydoğuda Isparta ve kuzeyde Eskişehir illeri ile komşudur.

Toplam yüzölçümü 14.016 km² olan Afyonkarahisar, ülke toprağının %1.8'i kadardır. Denizden yüksekliği 1.034 metredir. Genel olarak il yüzeyi sürekli olmayan sıralar biçiminde yükselen dağlar arasında kalan ovalardan, tektonik hareketlerin oluşturduğu vadilerle yarılmış yaylalardan oluşmaktadır. Afyonkarahisar arazisinin %47,5'ini dağlar, %32,6'sını plâtolar ve %19,9'unu ovalar oluşturur. Afyonkarahisar dünya üzerinde 37o45 ve 39o17 kuzey enlemi, 29o40 ve 31o43 doğu boylamı üzerinde yer almaktadır.

1.3. İKLİM ÖZELLİKLERİ VE BİTKİ ÖRTÜSÜ

Afyonkarahisar Ege bölgesinde bulunmasına rağmen, denizden uzaklık ve yükselti nedeniyle daha çok İç Anadolu bölgesinin iklim özelliklerini göstermektedir. Afyonkarahisar'da kara iklimi hâkimdir, ancak Ege Denizi'nden gelen ve iklimi kısmen yumuşatan hava akımlarının da etkisi altındadır. Afyonkarahisar genel olarak kışları soğuk ve kar yağışlı, yazları sıcak ve kuraktır. Yarı kurak ve yarı nemli iklim koşullarına sahiptir.

¹⁸ Haşhaş (afyon), tıpta ilaç yapımında kullanılan haşhaş bitkisinin öz suyudur. Latince öz su anlamına gelen “opium”, zamanla yazılış ve söylenişte değişikliğe uğrayarak “ofium”, “afiom”, “afion” ve en son “afyon” olmuştur.

Afyonkarahisar ilinin yıllık toplam yağış miktarı ortalaması 439 mm'dir. Ortalama yağışlı gün sayısı ve aylık toplam yağış miktarı ortalaması en yüksek olan aylar kış ve ilkbahar aylarıdır. Yaz aylarında ise yağış miktarı ve yağışlı gün sayısı oldukça düşüktür. Aylık ortalama yağışlı gün en çok 12.5 gün ile Ocak ayında, en az 3.1 gün ile Ağustos ayında gerçekleşir. Aylık ortalama yağış en çok Mayıs ayında (54,8 mm); en az ise Ağustos ayında (12.2 mm) düşer. Afyonkarahisar'da yıllık ortalama sıcaklık yaklaşık 11.2°C'dir. Sıcaklık ortalaması bakımından en soğuk ay Ocak (0.3°C), en sıcak ay ise Temmuz (22.3°C) ayıdır. En düşük sıcaklık 30 Aralık 1948 tarihinde kaydedilen -27.2°C; en yüksek sıcaklık ise 29 Temmuz 2000 tarihinde kaydedilen 39.8°C'dir.

Afyonkarahisar'ın doğal bitki örtüsü kara ikliminde görülen kuru orman topluluklarıdır. Dağlık alanlarda varlığını sürdürmekte olan bu ormanlar düzlüklerde tamamen ortadan kaldırılmıştır. Ormanların yok edilmesi sonucu ovalar tamamen açılarak bozkır görünümünü almıştır. Ovalarda akarsu boylarında söğüt ve kavak ağaçlarına, durgun su kıyılarında ise kamışlara rastlanır. Afyonkarahisar topraklarının yaklaşık %15'i ormanlık alandır. Ormanlarında karaçam, akçam, meşe, kızılmeşe, palamut ve ardıç ağaçlarına rastlanır. İlin kuzey ve batısındaki yüksek dağlık kesimler Karaçam ve Ardıç ormanlıklarının yayılma alanlarıdır. Genel olarak Karaçam ormanlarının tahrip edilerek meşelik alanlara, meşelik alanların steplere, steplerinde tarım arazisine dönüştürüldüğü görülmektedir. Tarım arazisi olarak kullanılmayan düzlükler ve ovalarda daha çok stepler hâkimdir.

1.4. NÜFUSU

Türkiye İstatistik Kurumu'nun (TÜİK) açıkladığı 2016 yılı sonuna ilişkin Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi verilerine göre Afyonkarahisar'ın toplam nüfusu 714.523'tür. İl nüfusu ülke nüfusunun yaklaşık %0.9'u kadardır. Nüfusun yaklaşık %50.4'ü (360.065) kadın, %49.6'sı erkektir (354.458). İlin nüfus yoğunluğu (km²'ye düşen insan sayısı) 50'dir.

31.12.2016 tarihli TÜİK verilerine göre Afyonkarahisar'ın kırsal ve kentsel nüfusu aşağıda belirtilmiştir:

Tablo 1. Afyonkarahisar'ın Kırsal ve Kentsel Nüfusu, 2016

İlçeler	Kasaba ve Köyler (Kırsal Nüfus)	İl ve İlçe Merkezleri (Kentsel Nüfus)	Toplam
Merkez	65.738	224.968	290.706
Başmakçı	4.789	5.363	10.152
Bayat	3.678	4.267	7.945
Bolvadin	13.075	31.464	44.539
Çay	17.239	14.484	31.723
Çobanlar	4.971	9.256	14.227
Dazkırı	5.925	5.011	10.936
Dinar	22.175	25.117	47.292
Emirdağ	18.355	18.690	37.045
Evciler	3.933	3.522	7.455
Hocalar	7.413	2.371	9.784
İhsaniye	23.939	3.770	27.709
İscehisar	11.874	12.439	24.313
Kızılören	861	1.548	2.409
Sandıklı	23.372	32.398	55.770
Sinanpaşa	36.358	3.761	40.119
Şuhut	23.152	13.848	37.000
Sultandağı	9.825	5.574	15.399
Toplam	296.672	417.851	714.523

Kaynak: TÜİK, <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr> (E.T. 28.03.2017)

Merkez ilçe ile birlikte ilçe merkezlerinin toplam nüfusu 417.851 (%58.5); köy ve kasaba nüfusu ise 296.672'dir (%41.5). İl merkezinin nüfusu, merkeze bağlı köy ve kasabalarla birlikte 290.706; Afyonkarahisar Belediyesi sınırları içinde ikâmet eden kişi sayısı ise 224.968'dir. İl merkezinden sonra en çok nüfusa sahip ilçe Sandıklı'dır (55.770). İlde en az nüfusa sahip ilçe ise Kızılören'dir (2.409). Kırsal nüfus yoğunluğu en fazla olan ilçeler Sinanpaşa (%90.6) ve İhsaniye (%86.4); kentsel nüfus yoğunluğu en fazla olan ilçeler ise merkez ilçe (%77.4) ile Bolvadin'dir (%70.6).

TÜİK verilerine göre Afyonkarahisar il ve Afyonkarahisar Belediyesi nüfusunun yıllara göre durumu aşağıda belirtilmiştir:

Tablo 2. Yıllara Göre Afyonkarahisar İl ve Afyonkarahisar Belediye Nüfusu

Yıllar	Afyonkarahisar Belediyesi	Afyonkarahisar İli
2010	173.100	697.559
2011	179.344	698.626
2012	186.991	703.948
2013	203.443	707.123
2014	209.406	706.371
2015	217.805	709.015
2016	224.968	714.523

Kaynak: TÜİK, http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1059 (E.T. 28.03.2017)

31.12.2016 tarihli TÜİK verilerine göre Afyonkarahisar nüfusunun yaş gruplarına göre dağılımı aşağıda belirtilmiştir:

Tablo 3. Afyonkarahisar Nüfusunun Yaş Gruplarına Göre Dağılımı, 2016

Yaş Grubu	Merkez Nüfusu	Merkez Nüfus Yüzdesi (%)	İl Nüfusu	İl Nüfus Yüzdesi (%)
0-14	70.640	24.3	161.132	22.6
15-24	55.126	19	118.243	16.5
25-34	47.448	16.4	102.939	14.4
35-44	43.550	15	98.986	13.9
45-54	32.201	11	87.078	12.2
55-64	23.303	8	72.158	10.1
65-74	11.632	4	43.962	6.1
75 ⁺	6.806	2.3	30.025	4.2
Toplam	290.706	100	714.523	100

Kaynak: TÜİK, <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr> (E.T. 28.03.2017)

Afyonkarahisar'ın genel olarak verdiği göç aldığı göçten fazla olmasına rağmen (TÜİK, 2016), il nüfusunun yıllara bağlı olarak arttığı görülmektedir. Bunun yanında Afyonkarahisar genç bir nüfusa sahiptir. Merkez nüfusun yaklaşık dörtte birini çocuklar (%24,3), yaklaşık beşte birini ise gençler (%19) oluşturmaktadır. Merkez nüfusun yaklaşık dörtte üçünün (%74,7) 45 yaşın altında olduğu görülmektedir. Ayrıca 31.12.2016 tarihli TÜİK verilerine göre Afyonkarahisar il merkezinde ikâmet edenlerin %82'si Afyonkarahisar il nüfusuna, %18'i ise diğer illerin nüfusuna kayıtlıdır.

1.5. YÖNETSEL DURUMU

Afyonkarahisar il sınırları içinde merkez ilçe dâhil toplam 18 ilçe, 59 belediye ve 423 köy bulunmaktadır. Afyonkarahisar, 59 belediye ile sayı bakımından Türkiye genelinde en çok belediyeye sahip il konumundadır. İl nüfusunun yaklaşık %76'sı (540.750 kişi) belediye sınırları içinde ikamet etmektedir.

Belediye sayıları bakımından 15 belediye ile merkez ilçe ilk sırada yer almaktadır. Merkez ilçeyi takiben Sinanpaşa'da 10; İhsaniye'de 5; Bolvadin, Çay, Dinar, Emirdağ ve Sultandağı'nda 3; Çobanlar, İncehisar, Sandıklı ve Şuhut'ta 2; diğer altı ilçede (Başmakçı, Bayat, Dazkırı, Evciler, Hocalar ve Kızılören) ise sadece birer adet belediye bulunmaktadır.

Afyonkarahisar'da en çok köyün bulunduğu ilçe Emirdağ'dır (69 köy). Dinar 60, Sandıklı 56, Şuhut 36, İhsaniye 27, Sinanpaşa 26, Merkez 22, Çay 20 köye

sahiptir. Diğer ilçelerde köy sayısı 20'nin altındadır. İl sınırları içinde en az köye sahip olan ilçeler ise Kızılören (4 köy) ve Çobanlar'dır (3 köy).

2. AFYONKARAHİSAR'DA DOLAŞIM HAKKININ DURUMU

2.1. ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ

Araştırmanın amacı, Afyonkarahisar'da bulunan kentlilerin otomobil vb. özel motorlu taşıtlardan sürdürülebilir ulaşım yöntemlerine geçişkenlik durumlarını ve “Avrupa Kentsel Şartı” ve “Avrupa Kentsel Şartı-2: Yeni Bir Kentlilik İçin Manifesto” belgelerinde bir tür kentli hakkı olarak kabul edilen dolaşım hakkından yararlanma düzeylerini saptamak üzere ampirik bir araştırma yapmak ve toplanan verileri açıklayarak yorumlanmaktır.

Kentli hakları konusu henüz gelişme sürecinde bulunan bir konudur. Bu nedenle bir kentli hakkı olarak dolaşım hakkı konusunda Türkiye'deki uygulamaların (Afyonkarahisar örneğinde) yapılan araştırmalarla ortaya konulması çalışmaya önem kazandırmaktadır. Ayrıca sağlıklı ve yaşanabilir kentlerin oluşturulması uzun soluklu kent içi ulaşım politikalarının benimsenmesine bağlıdır. Bu nedenle kişilerin sürdürülebilir kent içi ulaşım yöntemlerine geçişkenlik durumlarının tespit edilmesi mevcut otomobil odaklı ulaşım politikalarının değiştirilmesine ve buna bağlı olarak sürdürülebilir kentlerin inşa edilmesine yardımcı olacaktır.

2.2. ARAŞTIRMANIN EVRENİ VE ÖRNEKLEMİ

Araştırma Afyonkarahisar Belediyesi sınırları içinde ikâmet eden 419¹⁹ kentlinin katılımı ile gerçekleşmiştir. Araştırma sonucunda genel bir kaniya ulaşabilmek için birçok mahalleden²⁰ katılımcı sağlamak suretiyle örneklem oluşturulmuştur. Örneklemen oluşturulmasında kolayda örnekleme yöntemi kullanılmıştır.²¹

¹⁹ 500 (hedef katılımcı sayısı) adet anket formu basılmasına rağmen analize uygun bulunmayan (eksik doldurma, hepsini aynı seçenek işaretleme vb. nedenlerden dolayı) anket formları çıkartıldığında toplam 419 anket formu kalmıştır.

²⁰ Aliihsanpaşa Mahallesi, Burmalı Mahallesi, Cumhuriyet Mahallesi, Dumlupınar Mahallesi, Erenler Mahallesi, Esentepe Mahallesi, Fatih Mahallesi, Gazi Mahallesi, Güvenevler Mahallesi, Hattatkarahisar Mahallesi, İstiklal Mahallesi, Karaman Mahallesi, Mareşalfevziçakmak Mahallesi, Marulcu Mahallesi, Orhangazi Mahallesi, Osmangazi Mahallesi, Sahipata Mahallesi, Selçuklu Mahallesi, Zafer Mahallesi.

²¹ Kolayda örnekleme yönteminde, veri toplama amacıyla evreni oluşturan bireylere gönderilen anket formlarını dolduran katılımcıların tamamı (gerektiği gibi doldurulmayan ve analize uygun görülmeyen anket formları hariç) örneklemi oluşturmaktadır.

2.3. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ VE ANALİZİ

Araştırmada veri toplama yöntemi olarak anket kullanılmıştır. Çalışmada kullanılan verilerin tamamı katılımcılardan, 2016 yılı Ekim ve Kasım ayları içinde gerçekleştirilen yüz yüze görüşmelerle toplanmıştır. Araştırmada kullanılan anket, iki kısım ve toplam 56 sorudan oluşmaktadır.

Anketin birinci kısmında katılımcı kentlilerin;

- Demografik özellikleri (Cinsiyet, yaş, eğitim, meslek, gelir vb.),
- Özel bir motorlu taşıttan (otomobil, motosiklet vb.) yararlanma durumları,
- Bisiklet kullanma durumları,
- Kısa, orta ve uzun mesafeli kent içi ulaşımında en çok tercih ettikleri yöntemlerin neler olduğu belirlenmeye çalışılmıştır.

Anketin ikinci kısmında ise katılımcı kentlilerin;

- Otomobil merkezli kent içi ulaşım düşüncesine katılma düzeyleri,
- Otomobil kullanımından sürdürülebilir ulaşım yöntemlerine (yayalık, bisikletli ulaşım ve toplu taşıma) geçişkenlik durumları,
- Kentsel yaşam memnuniyetleri ve aidiyet düzeyleri,
- Motorlu taşıt kaynaklı sorunlara ilişkin düşünceleri,
- Dolaşım hakkından (yayalık, bisikletli ulaşım ve toplu taşıma) yararlanma düzeyleri belirlenmeye çalışılmıştır.

Araştırmadan elde edilen veriler, analiz edilmek üzere SPSS programına girilerek araştırma amaçları doğrultusunda çeşitli istatistiksel testlere tabi tutulmuştur. Anketin ikinci kısmında katılımcı kentlilere sunulan ifadeler²² yönelik yapılan güvenilirlik testine göre, Cronbach's Alpha katsayısının %84,7 olduğu görülmüştür. Bu katsayı, güvenilirlik için öngörülen sınırlar içinde olduğu için ölçümün güvenilir olduğu söylenebilir. Parametrik analizlerin yapılabilmesi için gerekli olan normallik varsayımının gerçekleşip gerçekleşmediğini anlamak üzere uygulanan normallik testi sonucunda ise verilerin normal dağılmadığı görülmüştür. Ancak, örneklem büyüklüğünün 30'dan (Pallant, 2005:258) veya 40'dan (Elliott ve

²² Katılımcı kentlilerin anketin ikinci kısmında bulunan ifadeler katılma düzeylerini belirlemek üzere beşli likert ölçeği kullanılmıştır. Beşli likert ölçeği içerisinde bulunan ifadeler 5'den 1'e kadar sırasıyla "5-Tamamen Katılıyorum", "4-Katılıyorum", "3-Kararsızım", "2-Katılmıyorum", "1-Kesinlikle Katılmıyorum" şeklindedir.

Woodward, 2007:26) büyük olduğu durumlarda, veriler normal dağılmasa bile parametrik testlerin uygulanabileceği yani normallik varsayımı sağlanamasa bile bu durumun analizle ilgili önemli bir problem teşkil etmeyeceği düşünülmektedir. Verilerin analizinde, iki veya daha fazla değişken grup arasında anlamlı bir farklılığın²³ bulunup bulunmadığını göstermek üzere ki-kare testinin yanında, tek yönlü varyans analizi de kullanılmaktadır.

2.4. ARAŞTIRMA BULGULARI VE DEĞERLENDİRİLMESİ

Araştırmanın bu kısmında, öncelikle örneklem içinde bulunan kentliler ile ilgili tanımlayıcı istatistiki veriler ve ardından araştırmanın amacı çerçevesinde yürütülen ki-kare ve tek yönlü varyans analizleri sonucunda elde edilen bulgular açıklanarak yorumlanmaktadır.

2.4.1. Demografik Özellikler

Araştırmanın bu bölümünde katılımcı kentlilerin demografik özellikleri (yaş, cinsiyet, memleket, medeni durum, eğitim durumu, meslek, gelir durumu, Afyonkarahisar’da bulunma süresi) hakkında bilgiler yer almaktadır.

Anket çalışmasından elde edilen demografik verilere ilişkin sonuçlar aşağıda belirtilmiştir:

Tablo 4. Cinsiyet Dağılımı

	Frekans (n)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Yığılmalı Yüzde (%)
Kadın	214	51,1	51,1	51,1
Erkek	205	48,9	48,9	100,0
Toplam	419	100,0	100,0	

Tablo 4’de görüldüğü üzere katılımcı kentlilerin %51.1’i kadın (214 kişi), %48.9’u erkektir (205 kişi). 31.12.2016 tarihli TÜİK verilerine göre Afyonkarahisar Belediyesi sınırları içinde ikamet edenlerin %50,4’ü kadın, %49.6’sı erkektir. Bu verilerden hareketle ankete katılanların cinsiyet dağılımının, belediye sınırları içinde ikamet eden kentlilerin cinsiyet dağılımıyla benzerlik gösterdiği söylenebilir.

²³ Anlamlılık derecesi, iki veya daha fazla değişken arasında anlamlı bir istatistiksel farklılığın bulunup bulunmadığını belirlemek üzere kullanılır. Ayrıca değişkenler arasında anlamlı bir farklılığın bulunması durumunda anlamlılık derecesi $P < 0,05$ düzeyinde istatistiksel bir değere karşılık gelmelidir.

Tablo 5. Yaş Dağılımı

	Frekans (n)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Yığılmalı Yüzde (%)
15-25	170	40,6	40,6	40,6
26-35	124	29,6	29,6	70,2
36-45	56	13,4	13,4	83,5
45 üzeri	69	16,5	16,5	100,0
Toplam	419	100,0	100,0	

Yaş dağılımı bakımından ankete ilişkin örneklem içinde 15-25 yaş grubuna ait kentliler %40,6 (170 kişi) ile ilk sırayı almaktadır. Onları %29,6 (124 kişi) ile 26-35 yaş grubu, %16,5 (69 kişi) ile 45 üzeri, %13,4 (56 kişi) ile 36-45 yaş grubu izlemektedir. Bu verilerden hareketle katılımcıların çoğunluğunun genç nüfusu temsil etmesi, 31.12.2016 tarihli TÜİK verilerine göre Afyonkarahisar'ın genç bir nüfusa sahip olduğu gerçeği ile örtüşmektedir.

Tablo 6. Medeni Durum

	Frekans (n)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Yığılmalı Yüzde (%)
Evli	204	48,7	48,7	48,7
Bekâr	202	48,2	48,2	96,9
Boşanmış	6	1,4	1,4	98,3
Dul	7	1,7	1,7	100,0
Toplam	419	100,0	100,0	

Medeni durum bakımından ankete katılanların %48,7'sinin (204 kişi) evli, %48,2'sinin (202 kişi) bekâr yani hiç evlenmemiş, %1,7'sinin (7 kişi) dul ve %1,4'ünün (6 kişi) ise boşanmış olduğu görülmektedir. 31.12.2016 tarihli TÜİK verilerine göre Afyonkarahisar il merkezi nüfusunun %66'sının evli, %26,5'inin bekâr yani hiç evlenmemiş, %4,9'unun dul ve %2,6'sının boşanmış olduğu görülmektedir. Anket çalışmasında ise evli ve bekâr katılımcılar sayı bakımından birbirine çok yakındır. Bunun en önemli nedeni, büyük çoğunluğu (%90,6) bekâr olan 15-25 yaş grubunda yer alan katılımcıların örneklem içinde %40,6 ile temsil ediliyor olmasıdır.

Tablo 7. Eğitim Durumu

	Frekans(n)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Yıgmal Yüzde (%)
Okur-yazar değil	4	1,0	1,0	1,0
İlkokul	31	7,4	7,4	8,4
Ortaokul	35	8,4	8,4	16,7
Lise	103	24,6	24,6	41,3
Önlisans (İki yıllık)	45	10,7	10,7	52,0
Lisans (Dört yıllık)	173	41,3	41,3	93,3
Yüksek Lisans-Doktora	28	6,7	6,7	100,0
Toplam	419	100,0	100,0	

Eğitim durumu bakımından katılımcıların %6,7'sinin (28 kişi) yüksek lisans-doktora, %41,3'ünün (173 kişi) dört yıllık lisans, %10,7'sinin (45 kişi) iki yıllık önlisans, %24,6'sının (103 kişi) lise mezunu veya öğrencisi, %8,4'ünün (35 kişi) ortaokul, %7,4'ünün (31 kişi) ilkokul mezunu olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca katılımcıların %1'i (4 kişi) okur-yazar değildir.

Anket çalışmasına katılanların %58,7'si yükseköğretim düzeyinde, %41,3'ü ise en fazla ortaöğretim düzeyinde eğitim almıştır. Bu verilerden hareketle örneklem kitlenin eğitim düzeyinin yüksek olduğu söylenebilir. Oysa 2015 yılı TUIK verilerine göre Afyonkarahisar il merkezinde ikâmet edenlerin sadece %16'sı yükseköğrenim mezunudur. Hiç okula gitmeyenler (15 yaş üzeri) %5, okuma-yazma bilmeyenler ise %2,2'dir. Bu verilerin aksine anket çalışmasına katılanların eğitim düzeyinin yüksek olmasının nedenlerinden birincisi, katılımcı öğrencilerin eğitim durumlarını en son mezun oldukları eğitim kurumlarına göre değil, öğrenim görmeye devam ettikleri kurumlara göre tanımlamaları; ikincisi, katılımcıların çoğunlukla genç olmaları; üçüncüsü ise anket çalışması için memur ve öğrencilerin daha ulaşılabilir olmalarıdır.

Katılımcıların eğitim seviyesi; cinsiyet ve yaş gruplarına göre anlamlı bir şekilde farklılaşmaktadır. Kadın katılımcıların %21,5'i en fazla ortaokul²⁴, %21'i lise, %57,5'i ise yükseköğretim düzeyinde; erkek katılımcıların ise %11,7'si en fazla ortaokul, %28,3'ü lise, %60'ı ise yükseköğretim düzeyinde eğitim almıştır/almaktadır. Ayrıca okuma-yazma bilmeyen 4 katılımcıdan 3'ü ve ilkokul mezunu 31 katılımcıdan 22'si kadındır.

²⁴ En fazla ortaokul düzeyinde eğitim alan katılımcılar içerisinde okur-yazar olmayan katılımcılar ile ilkokul ve ortaokul düzeyinde eğitim alan katılımcılar bulunmaktadır.

Katılımcı yaş grupları içinde eğitim seviyesi en yüksek olan “26-35” yaş grubudur. 26-35 yaş grubuna ait katılımcıların %79’unun yükseköğretim, %21’inin ise en fazla ortaöğretim²⁵ düzeyinde eğitim aldığı görülmektedir. Eğitim seviyesi en düşük katılımcı yaş grubu ise “45 üzeri” yaş grubudur. 45 üzeri yaş grubuna ait katılımcıların %69,6’sı en fazla ortaöğretim, %30,4’ü ise yükseköğretim düzeyinde eğitim almıştır.

Tablo 8. Memleket Durumu

	Frekans (n)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Yığılmalı Yüzde (%)
Afyonkarahisar	252	60,1	60,1	60,1
Diğer	167	39,9	39,9	100,0
Toplam	419	100,0	100,0	

Tablo 8’de görüldüğü üzere katılımcıların %60,1’i (252 kişi) Afyonkarahisarlı olduğunu, %39,9’u (167 kişi) ise Afyonkarahisarlı olmadığını belirtmiştir. Afyonkarahisarlı katılımcıların çoğunluğunun 25 yaşından büyük (%70,2) ve yükseköğretim düzeyinde eğitim almayan (%54) kentliler olduğu; Afyonkarahisarlı olmayan katılımcıların çoğunluğunun ise 26 yaşından küçük (%56,9) ve yükseköğretim düzeyinde eğitim alan (%77,8) kentliler olduğu görülmektedir. Afyonkarahisarlı olan ve olmayan katılımcıların diğer demografik özellikler bakımından farklılaşmasının en önemli nedeni, Afyonkarahisarlı olmayan katılımcıların büyük çoğunluğunun üniversite öğrencisi veya memur olmalarıdır.

Tablo 9. Meslek Grubu

	Frekans (n)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Yığılmalı Yüzde (%)
İşçi	47	11,2	11,2	11,2
Memur	122	29,1	29,1	40,3
Emekli	18	4,3	4,3	44,6
Serbest Meslek 1*	32	7,6	7,6	52,3
Serbest Meslek 2**	20	4,8	4,8	57,0
Ev Hanımı	45	10,7	10,7	67,8
Öğrenci	105	25,1	25,1	92,8
Çalışmıyor	30	7,2	7,2	100,0
Toplam	419	100,0	100,0	

* Yükseköğrenim gerektirmeyen terzi, kasap, berber, manav, boyacı, fırıncı gibi serbest meslek çalışanları

** Yükseköğrenim gerektiren doktor, mimar, avukat, mali müşavir, eczacı gibi serbest meslek çalışanları

Katılımcı kentlilerin %29,1’i (122 kişi) memur, %25,1’i (105 kişi) öğrenci, %11,2’si (47 kişi) işçi, %10,7’si (45 kişi) ev hanımı, %7,6’sı (32 kişi)

²⁵ En fazla ortaöğretim düzeyinde eğitim alana katılımcılar içerisinde okur-yazar olmayan katılımcılar ile ilkokul, ortaokul ve lise düzeyinde eğitim alan katılımcılar bulunmaktadır.

yükseköğrenim gerektirmeyen terzi, kasap, berber, manav, boyacı, fırıncı gibi serbest meslek çalışanları, %4,8'i (20 kişi) yükseköğrenim gerektiren doktor, mimar, avukat, mali müşavir, eczacı gibi serbest meslek çalışanları, %4,3'ü (18 kişi) ise emeklidir. Ayrıca katılımcıların %7,2'si (30 kişi) herhangi bir işte çalışmadığını belirtmiştir.

Öğrenci olduğunu belirten 105 katılımcıdan 38'i lise, 9'u ön lisans, 50'si lisans ve 8'i ise yüksek lisans düzeyinde eğitim almaya devam etmektedir. Eğitim seviyesi en yüksek katılımcı meslek grubu "serbest meslek 2"; eğitim seviyesi en düşük katılımcı meslek grubu ise "ev hanımı" grubudur. Serbest meslek 2 grubuna ait katılımcıların tamamı (%100) yükseköğretim düzeyinde eğitim almıştır. Ev hanımı grubuna ait katılımcıların %60'ının en fazla ortaokul, %22,2'sinin lise, %17,8'inin ise yükseköğretim düzeyinde eğitim aldığı görülmektedir.

Afyonkarahisarlı katılımcıların çoğunlukla memur (%26,2), ev hanımı (%16,3) ve işçi (%14,7); Afyonkarahisarlı olmayan katılımcıların ise çoğunlukla öğrenci (%41,3) ve memur (%33,5) oldukları görülmektedir. Kadın katılımcılar çoğunlukla öğrenci (%28), memur (%22,9) ve ev hanımı (%21); erkek katılımcılar ise çoğunlukla memur (35,6), öğrenci (%22) ve işçidir (%14,6).

15-25 yaş grubuna ait katılımcıların çoğunluğu öğrenci (%57,1) ve çalışmayan (%14,1) meslek grubunda; 26-35 yaş grubuna ait katılımcıların çoğunluğu memur (%50) ve işçi (%16,9) meslek grubunda; 36-45 yaş grubuna ait katılımcıların çoğunluğu memur (%46,4) ve işçi (%25) meslek grubunda; 45 üzeri yaş grubuna ait katılımcıların çoğunluğu ise ev hanımı (%27,5), memur (%26,1) ve emekli (%26,1) meslek grubunda yer almaktadır.

Tablo 10. Aylık Ortalama Hane Geliri

	Frekans (n)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Yığılmalı Yüzde (%)
1.500 TL'nin altında	82	19,6	19,6	19,6
1.500-3.000 TL	179	42,7	42,7	62,3
3.000-5.000 TL	117	27,9	27,9	90,2
5.000-7.000 TL	29	6,9	6,9	97,1
7.000-10.000 TL	9	2,1	2,1	99,3
10.000 TL üzeri	3	0,7	0,7	100,0
Toplam	419	100,0	100,0	

Tablo 10'da görüldüğü üzere aylık ortalama hane geliri bakımından anket çalışmasına katılanların %19,6'sının (82 kişi) 1.500 TL'den daha az, %42,7'sinin

(179 kişi) 1.500 TL ile 3.000 TL arasında, %27.9'unun (117 kişi) 3.000 TL ile 5.000 TL arasında, %6.9'unun (29 kişi) 5.000 TL ile 7.000 TL arasında, %2.1'inin (9 kişi) 7.000 TL ile 10.000 TL arasında ve %0.7'sinin ise (3 kişi) aylık 10.000 TL'den daha fazla gelire sahip olduğu anlaşılmaktadır. Yani katılımcıların %62,3'ünün aylık geliri 3.000 TL'nin altındadır. Bu verilerden hareketle katılımcıların önemli çoğunluğunun alt gelir grubunda yer aldığı söylenebilir.

Tablo 11. Afyonkarahisar'da Yaşama Süresi

	Frekans (n)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Yığılmalı Yüzde (%)
6 aydan az	8	1,9	1,9	1,9
6 ay-2 yıl	69	16,5	16,5	18,4
3-10 yıl	123	29,4	29,4	47,7
11-20 yıl	86	20,5	20,5	68,3
21-30 yıl	61	14,6	14,6	82,8
30 yıldan fazla	72	17,2	17,2	100,0
Toplam	419	100,0	100,0	

Tablo 11'de görüldüğü üzere katılımcıların %1,9'u (8 kişi) 6 aydan az, %16,5'i (69 kişi) 6 ay ile 2 yıl arasında, %29,4'ü (123 kişi) 3 yıl ile 10 yıl arasında, %20,5'i (86 kişi) 11 yıl ile 20 yıl arasında, %14,6'sı (61 kişi) 21 yıl ile 30 yıl arasında, %17,2'si ise (72 kişi) 31 yıl ve daha fazla bir süredir Afyonkarahisar'da yaşamaktadır. Ankete katılanların %81,6'sı 3 yıldan fazla bir süredir bu kentte yaşamaktadır. Yani katılımcıların büyük çoğunluğu uzun bir süredir Afyonkarahisar'da ikâmet etmektedir. Bu nedenle katılımcıların Afyonkarahisar'ı yeterince tanıdıkları ve bu kentin sorunlarına ilişkin gerekli bilgiye sahip oldukları söylenebilir.

2.4.2. Özel Bir Motorlu Taşıttan Yararlanma Durumu

Anket çalışmasına katılan kentlilerin kent içi ulaşımında en çok tercih ettiği yöntemler hakkında gerekli açıklamalar yapılmadan önce katılımcıların özel bir motorlu taşıttan ve bisikletten yararlanma durumları hakkında bilgi verilmektedir.

Anket çalışmasına katılanların kent içi ulaşımında özel bir motorlu taşıttan yararlanıp yararlanmadığı, eğer yararlanıyor ise ne tür bir özel motorlu taşıt kullandığı ve kullanma sıklığı hakkında gerekli açıklamalar yapılmaktadır. Bu açıklamaların ardından katılımcıların kent içi ulaşımında kısa, orta ve uzun mesafeli

yolculuklar için en çok tercih ettiği yöntemlerin neler olduğu hakkında bilgi verilmektedir.

Tablo 12. Özel Bir Motorlu Taşıttan Yararlanma Durumu

	Frekans (n)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Yığılmalı Yüzde (%)
Evet	204	48,7	48,7	48,7
Hayır	215	51,3	51,3	100,0
Toplam	419	100,0	100,0	

Anket çalışmasına katılan kentlilerin %48,7'sinin (204 kişi) özel bir motorlu taşıttan (otomobil, minivan, panelvan, kamyonet, motosiklet, motorlu bisiklet vb.) yararlandığı, %51,3'ünün (215 kişi) ise özel bir motorlu taşıttan yararlanmadığı anlaşılmaktadır. Öncelikle şunu belirtmek gerekir: Bir katılımcının özel bir motorlu taşıttan yararlanması o taşıta sahip olduğu anlamına gelmemektedir. Bir kişi sahibi olmasa bile özel bir motorlu taşıtı kullanabilir veya bu taşıttan yararlanabilir. Komşusunun otomobilinden yararlanan bir kişi, işverenin aracını kullanan bir çalışan veya arkadaşının motosikletinden düzenli olarak faydalanan bir kişi bu duruma örnek olarak gösterilebilir.

Katılımcıların özel bir motorlu taşıttan yararlanma durumları cinsiyet, memleket, yaş, meslek ve gelir değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı, eğitim değişkenine göre ise anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı görülmektedir. Katılımcı erkeklerin %55,1'i, kadınların ise %42,5'i özel bir motorlu taşıttan yararlanmaktadır. 15-25 yaş grubuna ait katılımcıların %33,5'i, 26-35 yaş grubuna ait katılımcıların %58,9'u, 36-45 yaş grubuna ait katılımcıların %66,1'i, 45 üzeri yaş grubuna ait katılımcıların ise %53,6'sı özel bir motorlu taşıttan yararlanmaktadır. Öğrenci (%17), emekli (%33) ve işçilerin (%40) diğer meslek gruplarına kıyasla özel bir motorlu taşıttan daha az yararlandığı görülmektedir. Memur (%73) ve serbest meslek 1 çalışanı (%65,6) katılımcılar ise özel motorlu taşıttan daha fazla yararlanmaktadır.

Katılımcıların gelir düzeyleri özel bir motorlu taşıttan yararlanma durumlarını önemli ölçüde belirlemektedir. Aylık geliri 1.500 TL'nin altında olan katılımcıların %32,9'u, 1.500-3.000 TL aralığında olan katılımcıların %38,5'i, 3.000-5.000 TL aralığında olan katılımcıların ise %62,4'ü, 5.000 TL üzerinde olan katılımcıların ise %85,4'ü özel bir motorlu taşıttan yararlanmaktadır. Bunun yanında Afyonkarahisarlı

katılımcılar (%55,6) özel bir motorlu taşıttan Afyonkarahisarlı olmayan katılımcılardan (%38,3) daha fazla yararlanmaktadır. Bu durum Afyonkarahisarlı olmayan katılımcıların önemli bir kısmının (%41,3) öğrenci olmasına bağlanabilir.

Tablo 13. Yararlanılan Özel Motorlu Taşıtın Türü

		Frekans (n)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Yığmal Yüzde (%)
Geçerli	Otomobil	165	39,4	80,9	80,9
	Minivan, Van/Panelvan	22	5,3	10,8	91,7
	Kamyonet, Arazi Taşıtı	2	0,5	1,0	92,6
	Motosiklet	7	1,7	3,4	96,1
	Motorlu Bisiklet	8	1,9	3,9	100,0
	Toplam	204	48,7	100,0	
Boş		215	51,3		
Toplam		419	100,0		

Tablo 13’de görüldüğü üzere katılımcı kentlilere kent içi ulaşımında ne tür bir özel motorlu taşıt kullandıkları sorulduğunda, doğal olarak bu soruya sadece özel bir motorlu taşıttan yararlandığını belirten katılımcılar (204 kişi) cevap vermiştir. Yani özel bir motorlu taşıttan yararlanmadığını belirten 215 katılımcının durumu “Boş” sütununda gösterilmektedir.

Kent içi ulaşımında özel bir motorlu taşıttan yararlandığını belirten katılımcıların %80,9’u (165 kişi) otomobil; %10,8’i (22 kişi) minivan, van/panelvan; %3,9’u (8 kişi) motorlu bisiklet; %3,4 (7 kişi) motosiklet; %1’i (2 kişi) ise kamyonet, arazi taşıtı veya spor amaçlı taşıt kullanmaktadır. Anket çalışmasına katılan kentlilerin tamamına (yani 419 kişiye) bakıldığında bu oranların çok daha düşük olduğu görülmektedir. Buna göre katılımcıların (kullanma sıklığı birbirinden farklı olmak kaydıyla) %39,4’ünün otomobilden; %5,3’ünün minivan, van/panelvandan; %1,9’unun motorlu bisikletten; %1,7’sinin motosikletten; %0,5’inin kamyonet, arazi taşıtı veya spor amaçlı taşıttan yararlandığı anlaşılmaktadır. Katılımcılar, tanımlayıcı nitelikleri ne olursa olsun, özel motorlu taşıtlar içinde en çok otomobilden yararlanmaktadır.

Tablo 14. Özel Motorlu Taşıttan Yararlanma Sıklığı

		Frekans (n)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Yığılmalı Yüzde (%)
Geçerli	Her gün	97	23,2	47,5	47,5
	Haftada birkaç kez	78	18,6	38,2	85,8
	Ayda birkaç kez	29	6,9	14,2	100,0
	Toplam	204	48,7	100,0	
Boş		215	51,3		
Toplam		419	100,0		

Kent içi ulaşımında özel bir motorlu taşıttan yararlandığını belirten katılımcıların %47,5'i her gün, %38,2'si haftada birkaç kez, %14,2'si ise sadece ayda birkaç kez bu taşıtları kullanmaktadır. Otomobil kullanan katılımcıların %88,5'i, minivan, van/panelvan, kamyonet, arazi taşıtı, spor amaçlı taşıt kullanan katılımcıların %70,8'i, motosiklet veya motorlu bisiklet kullanan katılımcıların %80'i kent içi ulaşımında en az haftada birkaç kez bu taşıtlardan yararlanmaktadır. Bu verilerden hareketle özel bir motorlu taşıttan yararlanma imkânına sahip kentlilerin kent içi ulaşımında yayalık, bisikletli ulaşım ve toplu taşıma gibi sürdürülebilir ulaşım yöntemlerini değil, çoğunlukla özel motorlu taşıtları tercih ettikleri görülmektedir.

Özel bir motorlu taşıttan yararlandığını belirten katılımcıların bu taşıtları kullanma sıklığı katılımcıların yaş, cinsiyet, eğitim, meslek ve gelir değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaşmaktadır. Erkek katılımcıların %61,1'i, kadın katılımcıların ise %30,8'i; en fazla ortaokul düzeyinde eğitim alan katılımcıların %23,5'i, lise düzeyinde eğitim alan katılımcıların %47,7'si, yükseköğretim düzeyinde eğitim alan katılımcıların %54'ü; aylık geliri 5.000 TL'nin altında olan katılımcıların %43,7'si, 5.000 TL'nin üzerinde olan katılımcıların %65,7'si her gün özel bir motorlu taşıttan yararlanmaktadır.

Katılımcıların meslekî anlamda çalışma durumu özel motorlu taşıtlardan yararlanma sıklığını önemli ölçüde belirlemektedir. Buna göre çalışan katılımcıların (işçi, memur ve serbest meslek çalışanı vb.) %61,1'i, herhangi bir işte çalışmayan katılımcıların ise (emekli, ev hanımı, öğrenci vb.) sadece %18,4'ü her gün özel bir motorlu taşıttan yararlanmaktadır. Ayrıca özel bir motorlu taşıttan yararlandığını belirten katılımcılar içerisinde 26-35 (%61,6) yaş grubunun, 15-25 (%40,4), 36-45 (%43,2) ve 45 üzeri (%35,1) yaş gruplarına kıyasla özel motorlu taşıtlardan daha sık yararlandığı görülmektedir.

2.4.3. Bisiklet Kullanma Durumu

Araştırmanın bu kısmında anket çalışmasına katılan kentlilerin hâlihazırda bisiklet kullanıp kullanmadığı, bisiklet kullandığını belirten katılımcıların ise daha çok hangi amaçla ve ne sıklıkla bisiklet kullandığı konuları açıklanmaktadır.

Tablo 15. Bisiklet Kullanma Durumu

	Frekans (n)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Yığılmalı Yüzde (%)
Evet	103	24,6	24,6	24,6
Hayır	316	75,4	75,4	100,0
Toplam	419	100,0	100,0	

Tablo 15’de görüldüğü üzere anket çalışmasına katılan kentlilerin (kullanma amacı veya sıklığı birbirinden farklı olmak kaydıyla) %24,6’sının (103 kişi) bisiklet kullandığı, %75,4’ünün (316 kişi) ise bisiklet kullanmadığı anlaşılmaktadır.

Araştırma verilerine göre katılımcıların bisiklet kullanma durumu cinsiyet, yaş, eğitim ve meslek değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaşmaktadır. Örneklem içinde bulunan kadınların %19,6’sı, erkeklerin ise %29,8’i bisiklet kullanmaktadır. Katılımcı yaş gruplarının bisiklet kullanma oranları aşağıdan yukarıya doğru azalmaktadır. Buna göre 15-25 yaş aralığında bulunanların %30,6’sı, 26-35 yaş aralığında bulunanların %22,6’sı, 36-45 yaş aralığında bulunanların %19,6’sı, 45 üzeri yaş grubunda bulunanların ise %17,4’ü bisiklet kullanmaktadır.

Eğitim seviyesine göre bisikletten en fazla yararlananlar lise düzeyinde eğitim alanlardır (%35,9). En fazla ortaokul düzeyinde eğitim alan katılımcıların %14,3’ü, yükseköğretim düzeyinde eğitim alan katılımcıların ise %22,8’i bisiklet kullanmaktadır. Katılımcıların meslekî durumu temel alındığında ise emekli (%38,9), öğrenci (%34,3) ve herhangi bir işte çalışmayanların (%33,3) diğer meslek mensuplarına kıyasla daha fazla bisiklet kullandıkları anlaşılmaktadır. Bisikleti en az kullananlar ise ev hanımları (%8,9) ve serbest meslek 2 (%10) çalışanlarıdır.

Tablo 16. Bisiklet Kullanma Amacı

		Frekans (n)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Yığılmalı Yüzde (%)
Geçerli	Ulaşım	39	9,3	37,9	37,9
	Spor	13	3,1	12,6	50,5
	Eğlence-hobi	51	12,2	49,5	100,0
	Toplam	103	24,6	100,0	
Boş		316	75,4		
Toplam		419	100,0		

Bisikletin hangi amaçla kullanıldığına ilişkin soruya doğal olarak sadece bisiklet kullandığını belirten katılımcılar cevap vermiştir. Bu nedenle bisiklet kullanmayan 316 katılımcının durumu yukarıdaki tabloda “Boş” sütununda belirtilmektedir.

Tablo 16’da görüldüğü üzere bisiklet kullandığını belirten katılımcıların çoğunluğu bisikleti kent içi ulaşım için değil, eğlence ve hobi amaçlı kullanmaktadır. Bisiklet kullanan katılımcıların %37,9’u (39 kişi) kent içi ulaşım, %49,5’i (51 kişi) eğlence-hobi, %12,6’sı (13 kişi) ise bisikleti spor amaçlı kullanmaktadır. Bu oranlar bisiklet kullanan katılımcıların kullanma amaçlarına göre kendi içindeki dağılımını göstermektedir. Oysa anket çalışmasına katılan kentlilerin tamamına (yani 419 kişiye) bakıldığında oranların çok daha düşük olduğu görülmektedir. Buna göre katılımcıların %9,3’ü kent içi ulaşım, %12,2’si eğlence-hobi, %3,1’i ise spor amaçlı bisiklet kullanmaktadır. Yani katılımcı kentlilerin bisiklet kullanma alışkanlığı düşük olmakla birlikte (yaklaşık dört kişiden biri), ulaşım amacıyla bisiklet kullanma alışkanlığı çok daha düşüktür (yaklaşık on kişiden biri). Buna ilişkin önemli bir diğer konu ise katılımcıların bisiklet kullanma sıklığıdır. Bir katılımcının kent içi ulaşımında bisiklet kullandığını belirtmesi o kişinin bisikleti her gün kullandığı anlamına gelmemektedir. Bu kişi bisikleti ayda hatta yılda birkaç kez dâhi kullanıyor olabilir. Bu durum bir sonraki tabloda açıklanmaktadır.

Katılımcı kentlilerin bisiklet kullanma amacı cinsiyet, yaş, eğitim ve meslek değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaşmaktadır. Bisiklet kullandığını belirten kadınların çoğunluğu (%73,8) eğlence-hobi; erkeklerin çoğunluğu ise (%55,7) ulaşım amacıyla bisiklet kullanmaktadır. Bisiklet kullanma amaçlarına göre katılımcı yaş gruplarına bakıldığında 15-25 yaş grubunun çoğunlukla eğlence-hobi (%67,3); 26-35 yaş grubunun hem eğlence-hobi (%46,4) hem de ulaşım (%39,3); 36-45 (%63,6) ve 45 üzeri (%83,3) yaş gruplarının ise çoğunlukla ulaşım amacıyla bisiklet kullandığı görülmektedir.

Bisiklet kullandığını belirten katılımcıların eğitim seviyelerine ve meslek gruplarına göre bisikleti kullanma amaçlarına bakıldığında, en fazla ortaöğretim düzeyinde eğitim alan katılımcıların çoğunlukla ulaşım (%53,2); yükseköğretim düzeyinde eğitim alan katılımcıların ise çoğunlukla eğlence-hobi (%53,5) amacıyla

bisiklet kullandığı; bununla birlikte işçi (%66,7), emekli (%100) ve serbest meslek 1 (%77,8) çalışanı katılımcıların çoğunlukla ulaşım; öğrenci (%66,7), memur (%47,8) ve herhangi bir işte çalışmayan (%90) katılımcıların ise çoğunlukla eğlence-hobi amacıyla bisiklet kullandığı anlaşılmaktadır.

Tablo 17. Bisiklet Kullanma Sıklığı

		Frekans (n)	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde (%)	Yıgmal Yüzde (%)
Geçerli	Her gün	16	3,8	15,5	15,5
	Haftada birkaç kez	32	7,6	31,1	46,6
	Ayda birkaç kez	34	8,1	33,0	79,6
	Yılda birkaç kez	21	5,0	20,4	100,0
	Toplam	103	24,6	100,0	
Boş		316	75,4		
Toplam		419	100,0		

Tablo 17’de görüldüğü üzere bisiklet kullandığını belirten katılımcıların %15,5’i (16 kişi) her gün, %31,1’i (32 kişi) haftada birkaç kez, %33’ü (34 kişi) ayda birkaç kez, %20,4’ü (21 kişi) ise sadece yılda birkaç kez bisiklet kullanmaktadır. Katılımcılar, bisiklet kullanma sıklığına göre, “bisikleti sık kullananlar” (her gün veya en az haftada birkaç kez kullananlar) ve “bisikleti sık kullanmayanlar” (ayda veya yılda birkaç kez kullananlar) şeklinde iki gruba ayrıldığı takdirde, bisiklet kullandığını belirten kentlilerin %46,6’sının bisikleti sık kullandığı, %53,4’ünün ise bisikleti sık kullanmadığı anlaşılmaktadır. Ulaşım (%64,1) ve spor (%61,5) amacıyla bisiklet kullananlar bisikleti sık kullanmakta iken hobi-eğlence (%29,4) amacıyla bisiklet kullananlar bisikleti sık kullanmamaktadır. Anket çalışmasına katılanların sadece %3,1’i (13 kişi) kent içi ulaşımında her gün bisiklet kullanmaktadır. Ulaşım için bisikleti sık kullananlar örneklemin %5,9’una (25 kişi) karşılık gelmektedir.

Katılımcı kentlilerin bisiklet kullanma sıklığı cinsiyet, yaş ve eğitim değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaşmaktadır. Bisiklet kullandığını belirten katılımcı erkekler (%55,7) kadınlardan (%33,3); en fazla ortaöğretim düzeyinde eğitim alan katılımcılar (%55,3) yükseköğretim düzeyinde eğitim alanlardan (%39,2) daha sık bisiklet kullanmaktadır. Ayrıca bisiklet kullandığını belirten katılımcılar içerisinde 36-45 yaş grubunun (%72,7) bisikleti sık kullandığı, 15-25 yaş grubunun (%38,4) ise bisikleti sık kullanmadığı görülmektedir.

2.4.4. Kent İçi Ulaşımında En Çok Kullanılan Yöntemler

Katılımcı kentlilerin kent içi ulaşımında kısa, orta ve uzun mesafeli yolculuklar için en çok tercih ettikleri yöntemler hakkında bilgi verilmektedir.

Tablo 18. Kısa Mesafeli (1.000 Metreden Az) Kent İçi Ulaşımında En Çok Kullanılan Yöntemler

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Yürümek	300	71,6
Bisiklet kullanmak	17	4,1
Motorlu bisiklet kullanmak	3	0,7
Motosiklet kullanmak	3	0,7
Özel otomobil kullanmak	28	6,7
Minibüs (dolmuş) kullanmak	41	9,8
Halk otobüsü kullanmak	20	4,8
Diğer	7	1,7
Toplam	419	100,0

Kısa mesafeli (1.000 metreden az) kent içi ulaşımında katılımcıların %71,6'sı (300 kişi) yayalığı, %14,6'sı (61 kişi) toplu taşımayı (minibüs/dolmuş veya halk otobüsü), %6,7'si (28 kişi) özel otomobil kullanmayı, %4,1'i (17 kişi) bisiklet kullanmayı, %1,4'ü (6 kişi) motosiklet veya motorlu bisiklet kullanmayı, %1,7'si (7 kişi) ise diğer özel motorlu taşıtları kullanmayı tercih etmektedir.

Kısa mesafeli kent içi ulaşımında katılımcıların en çok tercih ettiği yöntem yürümektir ve bu durum yaş, memleket, cinsiyet, eğitim, gelir ve meslek değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılık göstermemektedir. Ancak katılımcı erkekler kısa mesafeli kent içi ulaşımında yayalıktan sonra en çok özel otomobil (%9,8) ve bisiklet (%7,8) kullanmayı; kadınlar ise minibüs/dolmuş (%15) ve halk otobüsü (%6,5) kullanmayı tercih etmektedir.

Kısa mesafeli kent içi ulaşımında her yaş grubunun en çok tercih ettiği yöntem yürümektir. Ancak 45 üzeri yaş grubunda bulunan katılımcıların yayalık tercihi (%60,9) diğer yaş gruplarına nispeten düşüktür. Bununla birlikte 26-35 yaş grubuna ait katılımcıların diğer yaş gruplarından farklı olarak en çok tercih ettiği ikinci yöntem otomobil vb. özel bir motorlu taşıttan²⁶ yararlanmaktır. Diğer yaş gruplarında ise en çok tercih edilen ikinci yöntem toplu taşımadır.

²⁶ Kent içi ulaşımında otomobil gibi kullanılabilen minivan/van, panelvan, kamyonet ve arazi taşıtı gibi özel motorlu taşıtlar.

Kısa mesafeli kent içi ulaşımında her meslek grubunun en çok tercih ettiği yöntem yürümektir. Ancak serbest meslek 1 çalışanı (%56) ve herhangi bir işte çalışmayan katılımcılar (%50) kısa mesafeli kent içi ulaşımında yayalığı diğer meslek gruplarına kıyasla daha az tercih etmektedir. Serbest meslek 1 çalışanı (%31,2) ve memur (%10,6) katılımcıların en çok tercih ettiği ikinci yöntem otomobil vb. özel bir motorlu taşıttan yararlanmak; diğer meslek gruplarına ait katılımcıların ise en çok tercih ettiği ikinci yöntem toplu taşıma kullanmaktır. Katılımcı meslek grupları içinde kısa mesafeli kent içi ulaşımında bisikletten en çok yararlananlar serbest meslek 1 çalışanları (%9,4) ile işçilerdir (%8,5).

Kısa mesafeli kent içi ulaşımında katılımcıların en çok tercih ettiği yöntem gelir durumlarına göre farklılaşmamaktadır. Ancak aylık geliri 5.000 TL'den fazla olan katılımcıların yayalıktan sonra en çok otomobil vb. özel bir motorlu taşıttan yararlandığı; aylık geliri 5.000 TL'den az olan katılımcıların ise toplu taşımayı tercih ettikleri görülmektedir.

Kent içi ulaşımında otomobil, panelvan, kamyonet, motosiklet vb. özel bir motorlu taşıttan yararlandığını belirten katılımcıların kısa mesafeli kent içi ulaşımında en çok tercih ettiği ikinci yöntem söz konusu özel motorlu taşıtları kullanmaktır (%20). Özel bir motorlu taşıttan yararlanmadığını belirten katılımcıların en çok tercih ettiği ikinci yöntem ise toplu taşıma aracı kullanmaktır (%21,4). Bisiklet kullandığını belirten katılımcıların %16,5'i, otomobil vb. özel bir motorlu taşıt kullandığını belirten katılımcıların %18,5'i, motosiklet veya motorlu bisiklet kullandığını belirten katılımcıların %40'ı kısa mesafeli kent içi ulaşımında bu taşıtlardan yararlanmaktadır.

Tablo 19. Orta Mesafeli (1.000-5.000 Metre) Kent İçi Ulaşımında En Çok Kullanılan Yöntemler

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Yürümek	45	10,7
Bisiklet kullanmak	23	5,5
Motorlu bisiklet kullanmak	5	1,2
Motosiklet kullanmak	5	1,2
Özel otomobil kullanmak	102	24,3
Ticari taksi kullanmak	1	0,2
Minibüs (dolmuş) kullanmak	147	35,1
Halk otobüsü kullanmak	78	18,6
Diğer	13	3,1
Toplam	419	100,0

Tablo 19’da görüldüğü üzere orta mesafeli (1.000-5.000 metre) kent içi ulaşımında katılımcıların çoğunluğu yürümek veya bisiklet kullanmak yerine motorlu taşıt kullanmayı tercih etmektedir. Buna göre katılımcıların %35,1’i (147 kişi) minibüs/dolmuş kullanmayı, %24,3’ü (102 kişi) özel otomobil kullanmayı, %18,6’sı (78 kişi) halk otobüsü kullanmayı, %10,7’si (45 kişi) yürümeyi, %5,5’i (23 kişi) bisiklet kullanmayı, %2,4’ü (10 kişi) motosiklet veya motorlu bisiklet kullanmayı, %3,3’ü (14 kişi) ise diğer motorlu taşıtlardan yararlanmayı tercih etmektedir.

Katılımcıların orta mesafeli kent içi ulaşımında en çok tercih ettiği yöntem cinsiyet ve yaş grubuna göre anlamlı bir şekilde farklılaşmaktadır. Katılımcılar orta mesafeli kent içi ulaşımında çoğunlukla toplu taşımadan (%53,7) yararlanmaktadır. Ancak erkek katılımcılar toplu taşımanın (%39,1) yanında otomobil vb. özel motorlu taşıtlardan da önemli ölçüde (%35,6) yararlanmaktadır. Buna karşın kadın katılımcıların büyük çoğunluğu (%67,7) toplu taşımayı kullanmaktadır.

Her yaş grubunda orta mesafeli kent içi ulaşımında en çok tercih edilen yöntem toplu taşıma aracı kullanmaktır. Buna göre 15-25 yaş grubunda bulunan katılımcıların büyük çoğunluğu (%67) ve 45 üzeri yaş grubuna ait katılımcıların önemli bir kısmı (%56,5) orta mesafeli kent içi ulaşımında toplu taşımadan yararlanmaktadır. Ancak 26-45 yaş aralığında bulunan katılımcılar toplu taşımanın (%40) yanında önemli ölçüde otomobil vb. özel motorlu taşıtlardan (%38,9) da yararlanmaktadır.

Katılımcıların meslek gruplarına bakıldığında, serbest meslek 1 çalışanı ve memur katılımcılar hariç diğer meslek gruplarında bulunan katılımcıların orta mesafeli kent içi ulaşımında en çok toplu taşımayı tercih ettikleri görülmektedir. Bu mesafede yürümeyi en çok işçiler (%21,3); bisiklet kullanmayı emekliler (%22,2); toplu taşımayı öğrenciler (%73,4); otomobil vb. özel motorlu taşıtlardan yararlanmayı serbest meslek 1 çalışanları (%53,1) tercih etmektedir.

Katılımcıların orta mesafeli kent içi ulaşımında en çok tercih ettiği yöntem gelir durumlarına göre anlamlı bir şekilde farklılaşmaktadır. Buna göre orta mesafeli kent içi ulaşımında, aylık geliri 5.000 TL’den fazla olan katılımcıların çoğunlukla (%63,4) otomobil vb. özel motorlu taşıtlardan; aylık geliri 5.000 TL’den az olan katılımcıların ise toplu taşımadan (%57,1) yararlandığı görülmektedir. Ayrıca bu mesafede

motosiklet veya motorlu bisiklet kullandığını belirten katılımcıların tamamının aylık geliri 5.000 TL'nin altındadır.

Hâlihazırda özel bir motorlu taşıttan yararlandığını belirten katılımcıların %56,4'ünün orta mesafeli kent içi ulaşımında otomobil vb. özel bir motorlu taşıt, %26,5'inin toplu taşıma, %5,4'ünün bisiklet, %5'inin motosiklet veya motorlu bisiklet kullandığı ve %6,9'unun yürüdüğü; özel bir motorlu taşıttan yararlanmadığını belirten katılımcıların ise %79,5'inin toplu taşıma, %5,6'sının bisiklet kullandığı ve %14,4'ünün yürüdüğü görülmektedir.

Hâlihazırda bisiklet kullandığını belirten katılımcıların %22,3'ü orta mesafeli kent içi ulaşımında bisikletten yararlanmaktadır. Bisiklet kullanan katılımcıların bisiklet kullanmayanlara kıyasla orta mesafeli kent içi ulaşımında daha az yürüdüğü, daha az otomobil vb. özel bir motorlu taşıt kullandığı, daha az toplu taşımadan yararlandığı görülmektedir.

Tablo 20. Uzun Mesafeli (5.000 Metreden Fazla) Kent İçi Ulaşımında En Çok Kullanılan Yöntemler

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Yürümek	1	0,2
Bisiklet kullanmak	2	0,5
Motorlu bisiklet kullanmak	4	1,0
Motosiklet kullanmak	2	0,5
Özel otomobil kullanmak	135	32,2
Ticari taksi kullanmak	3	0,7
Minibüs (dolmuş) kullanmak	137	32,7
Halk otobüsü kullanmak	117	27,9
Diğer	18	4,3
Toplam	419	100,0

Tablo 20'de görüldüğü üzere anket çalışmasına katılanların neredeyse tamamı (%99,3) uzun mesafeli (5.000 metreden fazla) kent içi ulaşımında motorlu taşıt kullanmayı tercih etmektedir. Buna göre katılımcıların %32,7'si (137 kişi) minibüs/dolmuş; %32,2'si (135 kişi) özel otomobil; %27,9'u (117 kişi) halk otobüsü; %1,5'i (6 kişi) motosiklet veya motorlu bisiklet; %5'i (21 kişi) ise diğer motorlu taşıtları kullanmaktadır.

Uzun mesafeli kent içi ulaşımında en çok kullanılan yöntemler katılımcıların cinsiyet, yaş, meslek ve gelir değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaşmaktadır. Hem erkek hem de kadın katılımcılar uzun mesafeli kent içi

ulaşımda en çok toplu taşımayı kullanmaktadır. Ancak erkek katılımcılar toplu taşımanın (%48,3) yanında otomobil vb. özel motorlu taşıtlardan da (%46,8) önemli ölçüde yararlanmaktadır. Buna karşın kadın katılımcıların büyük çoğunluğu (%72,4) toplu taşımayı kullanmaktadır. Uzun mesafeli kent içi ulaşımda yürüyen, bisiklet, motosiklet veya motorlu bisiklet kullanan kadın katılımcı bulunmamaktadır.

Uzun mesafeli kent içi ulaşımda 15-25 yaş grubuna ait katılımcıların %18,3'ü otomobil vb. özel motorlu taşıtlardan, %78,2'si toplu taşımadan; 26-35 yaş grubuna ait katılımcıların %50'si otomobil vb. özel motorlu taşıtlardan, %46'sı toplu taşımadan; 36-45 yaş grubuna ait katılımcıların %55,4'ü otomobil vb. özel motorlu taşıtlardan, %42,9'u toplu taşımadan; 45 üzeri yaş grubunda bulunan katılımcıların %42'si otomobil vb. özel motorlu taşıtlardan, %57,9'u ise toplu taşımadan yararlanmaktadır. 45 üzeri yaş grubu içinde uzun mesafeli kent içi ulaşımda yürüyen, bisiklet, motosiklet veya motorlu bisiklet kullanan katılımcı bulunmamaktadır.

Memur ve serbest meslek 1 çalışanı katılımcılar hariç diğer meslek gruplarının uzun mesafeli kent içi ulaşımda en çok kullandığı yöntem toplu taşımadır. Bu mesafede otomobil vb. özel motorlu taşıtları memur (%63,1) ve serbest meslek 1 çalışanı (%53,1) katılımcılar; toplu taşımayı ise öğrenci (%88,6), ev hanımı (%71,1), emekli (%66,7), işçi (%63,8) ve herhangi bir işte çalışmayan (%66,6) katılımcılar daha çok tercih etmektedir.

Katılımcıların gelir düzeyleri arttıkça uzun mesafeli kent içi ulaşımda otomobil vb. özel motorlu taşıtlardan daha çok yararlandıkları görülmektedir. Aylık geliri 1.500 TL'den az olan katılımcıların %79,3'ü toplu taşımadan, %18,3'ü otomobil vb. özel motorlu taşıtlardan; aylık geliri 1.500-3.000 TL aralığında olanların %70,4'ü toplu taşımadan, %27,4'ü otomobil vb. özel motorlu taşıtlardan; aylık geliri 3.000-5.000 TL aralığında olanların %44,5'i toplu taşımadan, %51,3'ü otomobil vb. özel motorlu taşıtlardan; aylık geliri 5.000 TL üzerinde olan katılımcıların %26,8'i toplu taşımadan, %70,7'si otomobil vb. özel motorlu taşıtlardan yararlanmaktadır. Ayrıca bu mesafede yürüdüğünü, bisiklet, motosiklet veya motorlu bisiklet kullandığını belirten katılımcıların tamamının aylık gelirinin 5.000 TL'nin altında olduğu görülmektedir.

Hâlihazırda özel bir motorlu taşıttan yararlandığını belirten katılımcıların %75,6'sının uzun mesafeli kent içi ulaşımında otomobil vb. özel bir motorlu taşıt, %21,5'inin toplu taşıma, %2,9'unun motosiklet veya motorlu bisiklet kullandığı; özel bir motorlu taşıttan yararlanmadığını belirten katılımcıların ise %98,6'sının toplu taşıma, %0,9'unun bisiklet kullandığı ve %0,5'inin yürüdüğü görülmektedir. Ayrıca hâlihazırda bisiklet kullandığını belirten katılımcıların %1,9'u uzun mesafeli kent içi ulaşımında bisikletten yararlanmaktadır.

2.4.5. Sürdürülebilir Ulaşım Yöntemlerine Geçişkenlik Durumu

Araştırmanın bu kısmında anket çalışmasına katılanların otomobil merkezli kent içi ulaşım düşüncesine katılma düzeyleri ve otomobil kullanımından yayalık, bisikletli ulaşım ve toplu taşıma gibi sürdürülebilir ulaşım yöntemlerine geçişkenlik durumları hakkında toplanan veriler açıklanmaktadır.

Tablo 21. “Kent içinde en iyi ulaşım aracı otomobildir.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	41	9,8
Katılmıyorum	91	21,7
Kararsızım	59	14,1
Katılıyorum	132	31,5
Tamamen Katılıyorum	96	22,9
Toplam	419	100,0

Katılımcı kentlilerin otomobil merkezli kent içi ulaşım düşüncesine katılma düzeylerini tespit etmek için anket çalışmasında yer verilen “Kent içinde en iyi ulaşım aracı otomobildir” ifadesine katılımcıların %22,9'unun (96 kişi) tamamen katıldığı, %31,5'inin (132 kişi) katıldığı, %14,1'inin (59 kişi) kararsız kaldığı, %21,7'sinin katılmadığı, %9,8'inin (41 kişi) ise kesinlikle katılmadığı görülmektedir. Yani katılımcıların %54,4'ü kent içinde en iyi ulaşım aracının otomobil olduğunu düşünmektedir.²⁷ Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (ortalama [Ort.]=3,36)²⁸ “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

²⁷ Katılımcıların “tamamen katılıyorum” ve “katılıyorum” seçeneklerini tercih etmeleri halinde, verilen ifadelere katıldığı; “kesinlikle katılmıyorum” ve “katılmıyorum” seçeneklerini tercih etmeleri halinde ise verilen ifadelere katılmadığı anlaşılmaktadır.

²⁸ Ortalama (ort.) değeri, verilerin aritmetik ortalamasına karşılık gelmektedir. Ortalama, grup içerisindeki puanların toplamının puan sayısına bölünmesi sonucu elde edilen değerdir.

Katılımcıların otomobil merkezli kent içi ulaşım düşüncesine katılma düzeyleri cinsiyet, memleket, meslek, gelir ve hâlihazırda özel bir motorlu taşıttan yararlanma/yararlanmama değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; yaş ve eğitim değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 21.1. Yaş grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
15-25	3,58	1,15	%60,6	%20	%19,4
26-35	3,07	1,35	%45,1	%41,9	%13
36-45	3,33	1,33	%55,3	%35,7	%9
45 üzeri	3,33	1,48	%55	%37,7	%7,3

Katılımcıların yaş gruplarına göre otomobil merkezli kent içi ulaşım düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın 15-25 yaş grubunda bulunan katılımcılarda (Ort.=3,58) olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla 36-45 yaş grubu (Ort.=3,33) ve 45 üzeri yaş grubu (Ort.=3,33) izlemektedir. En düşük ortalama ise 26-35 yaş grubunda bulunan katılımcılarda (Ort.=3,07) görülmektedir. Yaş gruplarının her birinin ortalaması “katılıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak 15-25 yaş grubunun “katılıyorum” seçeneğine; diğer yaş gruplarının ise “kararsızım” seçeneğine daha yakın olduğu görülmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden games-howell (varyanslar homojen olmadığı için) testi uygulandığında farklılığın (15-25)-(26-35) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 21.2. Eğitim seviyesine göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Ortaokul ve aşağısı	3,61	1,32	%61,5	%24,3	%14,2
Lise	3,57	1,31	%61,2	%25,2	%13,6
Yükseköğretim	3,19	1,28	%49,6	%36,2	%14,2

Katılımcıların gruplandıkları eğitim seviyelerine göre otomobil merkezli kent içi ulaşım düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın ortaokul ve daha aşağı (Ort.=3,61) düzeyde eğitim alan katılımcılarda olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla lise (Ort.=3,57) ve yükseköğretim (Ort.=3,19) düzeyinde eğitim alan katılımcılar izlemektedir. Eğitim seviyesine göre katılımcı grupların her birinin ortalaması “katılıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere

karşılık gelmektedir. Ancak “lise” ve “ortaokul ve aşağısı” gruplarının “katılıyorum” seçeneğine; yükseköğretim grubunun ise “kararsızım” seçeneğine daha yakın olduğu görülmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi (varyanslar homojen olduğu için) uygulandığında farklılığın (ortaokul ve aşağısı)-(yükseköğretim); (lise)-(yükseköğretim) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 22. “Kullanım bakımından rahat ve güvenli; ayrıca yeşil alanlarla desteklenmiş kaldırımların bulunduğu bir kentte yaya olarak dolaşmaktan keyif alırım.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	4	1,0
Katılmıyorum	17	4,1
Kararsızım	23	5,5
Katılıyorum	101	24,1
Tamamen Katılıyorum	274	65,4
Toplam	419	100,0

Katılımcıların kent içi ulaşımında (kaliteli ve güvenli altyapı sağlandığı takdirde) yayalığı tercih etme düzeylerini tespit etmek için anket çalışmasında yer verilen “Kullanım bakımından rahat ve güvenli; ayrıca yeşil alanlarla desteklenmiş kaldırımların bulunduğu bir kentte yaya olarak dolaşmaktan keyif alırım” ifadesine katılımcıların %65,4’ünün (274 kişi) tamamen katıldığı, %24,1’inin (101 kişi) katıldığı, %5,5’inin (23 kişi) kararsız kaldığı, %4,1’inin (17 kişi) katılmadığı, %1’inin (4 kişi) ise kesinlikle katılmadığı görülmektedir. Yani katılımcıların %89,5’inin belirtilen şartlar altında yaya olarak dolaşmaktan keyif alacağı anlaşılmaktadır. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=4,48) “katılıyorum” ve “tamamen katılıyorum” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Bu verilerden hareketle, kent içi ulaşımında yayalığı artırmak yani yürümeyi özendirmek için kaldırımların görsel ve niteliksel kalitesini artırmak gerektiği anlaşılmaktadır.

Katılımcıların belirtilen şartlar altında yayalığı tercih etme düzeyleri cinsiyet, memleket, yaş, meslek, gelir ve hâlihazırda özel motorlu taşıttan yararlanma/yararlanmama değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; eğitim değişkenine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 22.1. Eğitim seviyesine göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Ortaokul ve aşağısı	4,15	1,08	%75,8	%11,4	%12,8
Lise	4,44	0,90	%88,4	%6,8	%4,8
Yükseköğretim	4,60	0,71	%93,3	%2,4	%4,3

Katılımcıların gruplandıkları eğitim seviyelerine göre belirtilen şartlar altında yayalığı tercih etme düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın yükseköğretim (Ort.=4,60) düzeyinde eğitim alan katılımcılarda olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla lise düzeyinde eğitim alan katılımcılar (Ort.=4,44) ve ortaokul ve daha aşağı (Ort.=4,15) düzeyde eğitim alan katılımcılar izlemektedir. Eğitim seviyesine göre katılımcı grupların her birinin ortalaması “katılıyorum” ve “tamamen katılıyorum” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak “lise”, “ortaokul ve aşağısı” gruplarının “katılıyorum” seçeneğine; “yükseköğretim” grubunun ise “tamamen katılıyorum” seçeneğine daha yakın olduğu görülmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden games-howell testi uygulandığında farklılığın (ortaokul ve aşağısı)-(yükseköğretim) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 23. “Güvenli ve kaliteli bisiklet yollarına sahip bir kentte bisikletli ulaşımı tercih ederim.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	23	5,5
Katılmıyorum	36	8,6
Kararsızım	80	19,1
Katılıyorum	128	30,5
Tamamen Katılıyorum	152	36,3
Toplam	419	100,0

Katılımcıların kent içi ulaşımında otomobil yerine (kaliteli ve güvenli altyapı sağlandığı takdirde) bisikletli ulaşımı tercih etme düzeylerini tespit etmek için anket çalışmasında yer alan “Güvenli ve kaliteli bisiklet yollarına sahip bir kentte bisikletli ulaşımı tercih ederim” ifadesine katılımcıların %36,3’ünün (152 kişi) tamamen katıldığı, %30,5’inin (128 kişi) katıldığı, %19,1’inin (80 kişi) kararsız kaldığı, %8,6’sının (36 kişi) katılmadığı, %5,5’inin (23 kişi) ise kesinlikle katılmadığı anlaşılmaktadır. Yani katılımcıların %66,8’i güvenli ve kaliteli bisiklet yollarına sahip bir kentte bisikletli ulaşımı tercih edebileceğini belirtmiştir. Ayrıca bahsi geçen

ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=3,83) “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Oysa katılımcı kentlilerden sadece 39 kişinin (%9,3) kent içi ulaşımında bisiklet kullandığı bilinmektedir. Bu verilerden hareketle, kent içi ulaşımında bisiklet kullanım oranını (kullanım sıklığı dikkate alınmaksızın) %9,3 seviyesinden %66,8 seviyesine çıkarabilmek için kaliteli ve güvenli bisiklet yollarına sahip olunması gerektiği anlaşılmaktadır.

Katılımcıların “Güvenli ve kaliteli bisiklet yollarına sahip bir kentte bisikletli ulaşımı tercih ederim” ifadesine katılma düzeyleri özel bir motorlu taşıttan yararlanma/yararlanmama değişkenine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; cinsiyet, memleket, yaş, eğitim, meslek, gelir ve hâlihazırda bisiklet kullanma/kullanmama değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 23.1. Cinsiyet grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Kadın	3,65	1,23	%60,7	%19,1	%20,2
Erkek	4,02	1,07	%73,2	%8,8	%18

Katılımcı kentlilerin cinsiyetlerine göre belirtilen şartlar altında bisikletli ulaşımı tercih etme düzeyleri karşılaştırıldığında, erkek katılımcıların (Ort.=4,02) ortalamasının kadınlardan (Ort.=3,65) daha yüksek olduğu görülmektedir. Kadın katılımcıların ortalaması “katılıyorum” ve “kararsızım” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere; erkek katılımcıların ortalaması ise “katılıyorum” ve “tamamen katılıyorum” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 23.2. Memleket grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	3,73	1,20	%62,7	%16,6	%20,7
Diğer	3,98	1,09	%73	%10,2	%16,8

Katılımcı kentlilerin memleket gruplarına göre belirtilen şartlar altında bisikletli ulaşımı tercih etme düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı olmayan katılımcıların (Ort.=3,98) ortalamasının Afyonkarahisarlı katılımcılardan (Ort.=3,73) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalamaları “katılıyorum” ve

“kararsızım” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 23.3. Yaş grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
15-25	3,96	1,04	%73	%9,4	%17,6
26-35	3,92	1,14	%67,7	%11,3	%21
36-45	3,78	1,31	%66,1	%21,4	%12,5
45 üzeri	3,39	1,27	%50,7	%24,6	%24,7

Katılımcıların yaş gruplarına göre belirtilen şartlar altında bisikletli ulaşımı tercih etme düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın 15-25 yaş grubuna ait katılımcılarda (Ort.=3,96) olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla 26-35 yaş grubu (Ort.=3,92) ve 36-45 yaş grubu (Ort.=3,78) izlemektedir. En düşük ortalama ise 45 üzeri yaş grubunda (Ort.=3,39) görülmektedir. Yaş gruplarının her birinin ortalaması “katılıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak 45 üzeri yaş grubunun “kararsızım” seçeneğine; diğer yaş gruplarının ise “katılıyorum” seçeneğine daha yakın olduğu görülmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden games-howell testi uygulandığında farklılığın (15-25)-(45 üzeri); (26-35)-(45 üzeri) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 23.4. Eğitim seviyesine göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Ortaokul ve aşağısı	3,12	1,31	%40	%34,3	%25,7
Lise	3,86	1,11	%69	%11,7	%19,3
Yükseköğretim	4,02	1,07	%73,6	%9,4	%17

Katılımcıların gruplandıkları eğitim seviyelerine göre belirtilen şartlar altında bisikletli ulaşımı tercih etme düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın yükseköğretim (Ort.=4,02) düzeyinde eğitim alan katılımcılarda olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla lise düzeyinde eğitim alan katılımcılar (Ort.=3,86) ve ortaokul ve daha aşağı (Ort.=3,12) düzeyde eğitim alan katılımcılar izlemektedir. “Lise” ve “ortaokul ve aşağısı” gruplarının ortalamaları “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (lise grubu “katılıyorum” seçeneğine; ortaokul ve aşağısı grubu “kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere; “yükseköğretim” grubunun ortalaması ise “katılıyorum” ve “tamamen katılıyorum” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi

sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden games-howell testi uygulandığında farklılığın (ortaokul ve aşağısı)-(lise); (ortaokul ve aşağısı)-(yükseköğretim) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 23.5. Meslek grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
İşçi	3,87	0,99	%65,9	%10,6	%23,5
Memur	3,87	1,16	%69,7	%13,1	%17,2
Serbest Meslek Çalışanı*	3,90	1,27	%67,4	%17,3	%15,3
Öğrenci	4,13	0,98	%78,1	%5,8	%16,1
Çalışmayan**	3,38	1,28	%50,6	%24,8	%24,6

* “Serbest meslek çalışanı” grubu içinde serbest meslek 1 ve serbest meslek 2 çalışanı katılımcılar vardır.

** “Çalışmayan” grubu içinde emekli, ev hanımı ve herhangi bir işte çalışmadığını belirten katılımcılar vardır.

Katılımcıların meslek gruplarına göre belirtilen şartlar altında bisikletli ulaşımı tercih etme düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın öğrenci katılımcılarda (Ort.=4,13) olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla serbest meslek çalışanı (Ort.=3,90), memur (Ort.=3,87) ve işçi (Ort.=3,87) katılımcılar izlemektedir. En düşük ortalama ise herhangi bir işte çalışmayan katılımcılarda (Ort.=3,38) görülmektedir. Öğrenci grubunun ortalaması “katılıyorum” ve “tamamen katılıyorum” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere; diğer meslek gruplarının ortalamaları ise “katılıyorum” ve “kararsızım” arasında (işçi, memur ve serbest meslek çalışanı grupları “katılıyorum” seçeneğine; çalışmayan grubu ise “kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden games-howell testi uygulandığında farklılığın (çalışmayan)-(işçi); (çalışmayan)-(memur); (çalışmayan)-(serbest meslek); (çalışmayan)-(öğrenci) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 23.6. Gelir düzeyine göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
1.500 TL’nin altında	3,57	1,31	%54,9	%20,8	%24,3
1.500-3.000 TL	4,00	1,01	%73,8	%8,9	%17,3
3.000-5.000 TL	3,72	1,19	%63,2	%15,3	%21,5
5.000 TL üzeri	3,92	1,33	%70,8	%19,5	%9,7

Katılımcıların gelir durumlarına göre belirtilen şartlar altında bisikletli ulaşımı tercih etme düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın 1.500-3.000

TL grubunda yer alan katılımcılarda (Ort.=4,00) olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla 5.000 TL üzeri (Ort.=3,92) ve 3.000-5.000 TL (Ort.=3,72) grupları izlemektedir. En düşük ortalama ise 1.500 TL aşağısı grubuna aittir (Ort.=3,57). 1.500-3.000 TL grubunun ortalaması “katılıyorum” seçeneğinin değerine; diğer gelir gruplarının ortalamaları ise “katılıyorum” ve “kararsızım” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden games-howell testi uygulandığında farklılığın (1.500 TL aşağısı)-(1.500-3.000 TL) yönünde olduğu görülmektedir.

Tablo 23.7. Hâlihazırda bisiklet kullanma durumuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Evet	4,35	0,89	%88,4	%3,9	%7,7
Hayır	3,66	1,19	%59,8	%17,4	%22,8

Katılımcı kentlilerin hâlihazırda bisiklet kullanma durumuna göre belirtilen şartlar altında bisikletli ulaşımı tercih etme düzeyleri karşılaştırıldığında, hâlihazırda bisiklet kullanan katılımcıların ortalamasının (Ort.=4,35) bisiklet kullanmayan katılımcılardan (Ort.=3,66) daha yüksek olduğu görülmektedir. Bisiklet kullanan katılımcıların ortalaması “katılıyorum” ve “tamamen katılıyorum” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere; diğer katılımcıların ortalaması ise “katılıyorum” ve “kararsızım” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 24. “Konforlu, güvenli ve hızlı bir toplu taşıma aracını otomobile tercih ederim.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	20	4,8
Katılmıyorum	32	7,7
Kararsızım	53	12,5
Katılıyorum	139	33,2
Tamamen Katılıyorum	175	41,8
Toplam	419	100,0

Katılımcıların kent içi ulaşımında otomobil yerine (kaliteli ve güvenli altyapı sağlandığı takdirde) toplu taşımayı tercih etme düzeylerini tespit etmek için anket çalışmasında yer verilen “Konforlu, güvenli ve hızlı bir toplu taşıma aracını otomobile tercih ederim” ifadesine katılımcıların %41,8’i (175 kişi) tamamen

katılmakta, %33,2'si (139 kişi) katılmakta, %12,5'i (53 kişi) kararsız, %7,7'si (32 kişi) katılmamakta, %4,8'i (20 kişi) ise kesinlikle katılmamaktadır (Ort.=4,00). Yani katılımcıların %75'inin kent içi ulaşımında konforlu, güvenli ve hızlı toplu taşıma aracını (metro, tramvay, otobüs vb.) otomobile tercih edeceği görülmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=4,00) “katılıyorum” seçeneğine karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Konforlu, güvenli ve hızlı bir toplu taşıma aracını otomobile tercih ederim” ifadesine katılma düzeyleri cinsiyet, memleket, yaş, eğitim, meslek, gelir ve hâlihazırda özel bir motorlu taşıttan yararlanma/yararlanmama değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı görülmektedir.

2.4.6. Kentsel Yaşam Memnuniyeti ve Aidiyet Düşüncesi

Araştırmanın bu kısmında anket çalışmasına katılanların kentsel yaşam memnuniyetleri ve aidiyet düşünceleri hakkında toplanan veriler açıklanmaktadır.

Tablo 25. “Kentimizin sokaklarında kendimi özgür ve güvende hissediyorum.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	80	19,1
Katılmıyorum	77	18,4
Kararsızım	121	28,9
Katılıyorum	98	23,4
Tamamen Katılıyorum	43	10,3
Toplam	419	100,0

Tablo 25’de görüldüğü üzere “Kentimizin sokaklarında kendimi özgür ve güvende hissediyorum” ifadesine örneklem içinde bulunan kentlilerin %10,3’ü (43 kişi) tamamen katılmakta, %23,4’ü (98 kişi) katılmakta, %28,9’u (121 kişi) kararsız, %18,4’ü (77 kişi) katılmamakta, %19,1’i (80 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların %33,7’si Afyonkarahisar’da kendisini özgür ve güvende hissetmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=2,87) “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Kentimizin sokaklarında kendimi özgür ve güvende hissediyorum” ifadesine katılma düzeyleri cinsiyet, memleket, yaş, eğitim, meslek ve

gelir değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 25.1. Cinsiyet grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Kadın	2,64	1,18	%24,3	%43	%32,7
Erkek	3,11	1,29	%43,1	%31,7	%25,2

Katılımcı kentlilerin cinsiyetlerine göre Afyonkarahisar’da kendilerini özgür ve güvende hissetme düzeyleri karşılaştırıldığında, erkek katılımcıların (Ort.=3,11) ortalamasının kadınlardan (Ort.=2,64) daha yüksek olduğu görülmektedir. Kadın katılımcıların ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere; erkek katılımcıların ortalaması ise “katılıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 25.2. Memleket grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	3,12	1,20	%41,3	%28,6	%30,1
Diğer	2,49	1,24	%22,2	%50,9	%26,9

Katılımcı kentlilerin memleket gruplarına göre Afyonkarahisar’da kendilerini özgür ve güvende hissetme düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalamasının (Ort.=3,12) diğer katılımcılardan (Ort.=2,49) daha yüksek olduğu görülmektedir. Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalaması “katılıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere; diğer katılımcıların ortalaması ise “kararsızım” ve “katılmıyorum” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 25.3. Yaş grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
15-25	2,61	1,12	%22,3	%46,5	%31,2
26-35	2,67	1,30	%26,6	%41,1	%32,3
36-45	3,16	1,30	%46,5	%32,2	%21,3
45 üzeri	3,63	1,09	%63,8	%13	%23,2

Katılımcıların yaş gruplarına göre Afyonkarahisar’da kendilerini özgür ve güvende hissetme düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın “45 üzeri” yaş grubuna ait katılımcılarda (Ort.=3,63) olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla “36-

45” yaş grubu (Ort.=3,16) ve “26-35” yaş grubu (Ort.=2,67) izlemektedir. En düşük ortalama ise “15-25” yaş grubuna ait katılımcılarda (Ort.=2,61) görülmektedir. “15-25” ve “26-35” yaş gruplarının ortalamaları “kararsızım” ve “katılmıyorum” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere; “36-45” ve “45 üzeri” yaş gruplarının ortalamaları ise “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“36-45” yaş grubu “kararsızım” seçeneğine; “45 üzeri” yaş grubu ise “katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek için uygulanan post-hoc testlerinden games-howell testi sonucunda farklılığın (15-25)-(36-45); (15-25)-(45 üzeri); (26-35)-(36-45); (26-35)-(45 üzeri); (36-45)-(45 üzeri) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 25.4. Eğitim seviyesine göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Ortaokul ve aşağısı	3,62	1,09	%57,2	%14,3	%28,5
Lise	2,95	1,17	%34,9	%35	%30,1
Yükseköğretim	2,62	1,24	%26,4	%45,1	%28,5

Katılımcıların gruplandıkları eğitim seviyelerine göre Afyonkarahisar’da kendilerini özgür ve güvende hissetme düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın ortaokul ve daha aşağı (Ort.=3,62) düzeyinde eğitim alan katılımcılarda olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla lise (Ort.=2,95) ve yükseköğretim (Ort.=2,62) düzeyinde eğitim alan katılımcılar izlemektedir. “Ortaokul ve aşağısı” grubunun ortalaması “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere; “lise” ve “yükseköğretim” gruplarının ortalamaları ise “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (ortaokul ve aşağısı)-(lise); (ortaokul ve aşağısı)-(yükseköğretim); (lise)-(yükseköğretim) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 25.5. Meslek grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
İşçi	3,17	1,23	%42,6	%27,7	%29,7
Memur	2,67	1,40	%32	%44,3	%23,7
Serbest Meslek Çalışanı	3,07	1,23	%32,7	%25	%42,3
Öğrenci	2,60	1,12	%23,8	%50,4	%25,8
Çalışmayan	3,17	1,11	%43	%25,8	%31,2

Katılımcıların meslek gruplarına göre Afyonkarahisar’da kendilerini özgür ve güvende hissetme düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın işçi (Ort.=3,17) ve herhangi bir işte çalışmayan katılımcılarda (Ort.=3,17) olduğu görülmektedir. Bunları sırasıyla serbest meslek çalışanı (Ort.=3,07) ve memur (Ort.=2,67) katılımcılar izlemektedir. En düşük ortalama ise öğrenci katılımcılarda (Ort.=2,60) görülmektedir. “İşçi”, “serbest meslek çalışanı” ve “çalışmayan” gruplarının ortalamaları “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere; “memur” ve “öğrenci” gruplarının ortalamaları ise “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden games-howell testi uygulandığında farklılığın (işçi)-(memur); (işçi)-(öğrenci); (öğrenci)-(serbest meslek); (öğrenci)-(çalışmayan); (memur)-(serbest meslek); (memur)-(çalışmayan) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 25.6. Gelir düzeyine göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
1.500 TL’nin altında	3,21	1,25	%46,4	%26,8	%26,8
1.500 TL-3.000 TL	2,81	1,20	%30,7	%40,8	%28,5
3.000 TL-5.000 TL	2,82	1,33	%33,4	%38,4	%28,2
5.000 TL üzeri	2,58	1,13	%21,9	%41,5	%36,6

Katılımcıların gelir durumlarına göre Afyonkarahisar’da kendilerini özgür ve güvende hissetme düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın 1.500 TL aşağısı grubuna (Ort.=3,21) ait olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla 3.000-5.000 TL (Ort.=2,82) ve 1.500-3.000 TL (Ort.=2,81) grupları izlemektedir. En düşük ortalama ise 5.000 TL üzeri grubuna aittir (Ort.=2,58). 1.500 TL aşağısı grubunun ortalaması “katılıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere; diğer grupların ortalamaları ise “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Tek yönlü

varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (1.500 TL aşağısı)-(1.500-3.000 TL); (1.500 TL aşağısı)-(3.000-5.000 TL); (1.500 TL aşağısı)-(5.000 TL üzeri) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 26. “Bu kentte yaşamaktan keyif alıyorum ve kendimi bu kentin bir parçası olarak görüyorum.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	54	12,9
Katılmıyorum	50	11,9
Kararsızım	104	24,8
Katılıyorum	135	32,2
Tamamen Katılıyorum	76	18,1
Toplam	419	100,0

Tablo 26’da görüldüğü üzere “Bu kentte yaşamaktan keyif alıyorum ve kendimi bu kentin bir parçası olarak görüyorum” ifadesine katılımcı kentlilerin %18,1’i (76 kişi) tamamen katılmakta, %32,2’si (135 kişi) katılmakta, %24,8’i (104 kişi) kararsız, %11,9’u (50 kişi) katılmamakta, %12,9’u ise kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların %50,3’ü Afyonkarahisar’da yaşamaktan keyif almaktadır. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=3,30) “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların kentsel aidiyet düzeyleri gelir değişkenine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; cinsiyet, memleket, yaş, eğitim ve meslek değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 26.1. Cinsiyet grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Kadın	3,13	1,29	%44,4	%30,9	%24,7
Erkek	3,51	1,19	%56,6	%18,6	%24,8

Katılımcı kentlilerin cinsiyetlerine göre kentsel aidiyet düzeyleri karşılaştırıldığında, erkek katılımcıların ortalamasının (Ort.=3,51) kadınlardan (Ort.=3,13) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “katılıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak kadın

katılımcıların “kararsızım” seçeneğine; erkek katılımcıların ise “katılıyorum” seçeneğine daha yakın olduğu görülmektedir.

Tablo 26.2. Memleket grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	3,60	1,16	%59,9	%16,2	%23,9
Diğer	2,86	1,27	%35,9	%37,8	%26,3

Katılımcıların memleket gruplarına göre kentsel aidiyet düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalamasının (Ort.=3,60) diğer katılımcılardan (Ort.=2,86) daha yüksek olduğu görülmektedir. Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalaması “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere; diğer katılımcıların ortalaması ise “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 26.3. Yaş grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
15-25	3,05	1,24	%40	%32,3	%27,7
26-35	3,20	1,27	%44,3	%26,6	%29,1
36-45	3,46	1,20	%59	%19,6	%21,4
45 üzeri	4,00	1,07	%79,7	%7,2	%13,1

Katılımcıların yaş gruplarına göre kentsel aidiyet düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın “45 üzeri” yaş grubuna ait katılımcılarda (Ort.=4,00) olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla “36-45” yaş grubuna (Ort.=3,46) ve “26-35” yaş grubuna ait katılımcılar (Ort.=3,20) izlemektedir. En düşük ortalama ise “15-25” yaş grubuna ait katılımcılarda (Ort.=3,05) görülmektedir. “45 üzeri” yaş grubunun ortalaması “katılıyorum” seçeneğinin değerine; diğer yaş gruplarının ortalamaları ise “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden games-howell testi uygulandığında farklılığın (15-25)-(36-45); (15-25)-(45 üzeri); (26-35)-(45 üzeri); (36-45)-(45 üzeri) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 26.4. Eğitim seviyesine göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Ortaokul ve aşağısı	3,91	1,16	%75,7	%12,8	%11,5
Lise	3,41	1,18	%51,4	%20,4	%28,2
Yükseköğretim	3,08	1,26	%42,7	%30,1	%27,2

Katılımcıların gruplandıkları eğitim seviyelerine göre kentsel aidiyet düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın ortaokul ve daha aşağı (Ort.=3,91) düzeyde eğitim alan katılımcılarda olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla lise (Ort.=3,41) ve yükseköğretim (Ort.=3,08) düzeyinde eğitim alan katılımcılar izlemektedir. Eğitim seviyesine göre katılımcı grupların her birinin ortalaması “katılıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak “ortaokul ve aşağısı” grubunun ortalaması “katılıyorum” seçeneğine; “yükseköğretim” ve “lise” gruplarının ortalamaları ise “kararsızım” seçeneğine daha yakındır. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (ortaokul ve aşağısı)-(lise); (ortaokul ve aşağısı)-(yükseköğretim); (lise)-(yükseköğretim) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 26.5. Meslek grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
İşçi	3,53	1,29	%66	%19,2	%14,8
Memur	3,10	1,28	%41,8	%32	%26,2
Serbest Meslek Çalışanı	3,51	1,22	%51,9	%19,2	%28,9
Öğrenci	3,00	1,23	%38,1	%30,5	%31,4
Çalışmayan	3,69	1,13	%66,6	%15,1	%18,3

Katılımcıların meslek gruplarına göre kentsel aidiyet düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın herhangi bir işte çalışmayan katılımcılarda (Ort.=3,69) olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla işçi (Ort.=3,53), serbest meslek çalışanı (Ort.=3,51) ve memur (Ort.=3,10) katılımcılar izlemektedir. En düşük ortalama ise öğrenci katılımcılarda (Ort.=3,00) görülmektedir. Öğrenci katılımcıların ortalaması “kararsızım” seçeneğinin değerine; diğer meslek gruplarının ortalamaları ise “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (işçi, serbest meslek çalışanı ve çalışmayan katılımcılar “katılıyorum” seçeneğine; memur katılımcılar “kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit

etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (işçi)-(memur); (işçi)-(öğrenci); (öğrenci)-(serbest meslek çalışanı); (öğrenci)-(çalışmayan); (memur)-(serbest meslek çalışanı); (memur)-(çalışmayan) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

2.4.7. Motorlu Taşıt Kaynaklı Sorunlar

Araştırmanın bu kısmında Afyonkarahisar’da motorlu taşıt kaynaklı sorunlar hakkında katılımcı kentlilerden toplanan veriler açıklanmaktadır.

Tablo 27. “Kentimizde gereğinden fazla otomobil kullanılmaktadır.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	8	1,9
Katılmıyorum	22	5,3
Kararsızım	44	10,5
Katılıyorum	141	33,7
Tamamen Katılıyorum	204	48,7
Toplam	419	100,0

Tablo 27’de görüldüğü üzere “Kentimizde gereğinden fazla otomobil kullanıldığını düşünüyorum” ifadesine katılımcıların %48,7’si (204 kişi) tamamen katılmakta, %33,7’si (141 kişi) katılmakta, %10,5’i (44 kişi) kararsız, %5,3’ü (22 kişi) katılmamakta, %1,9’u (8 kişi) ise kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların %82,4’ü Afyonkarahisar’da gereğinden fazla otomobil kullanıldığını düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=4,21) “katılıyorum” ve “tamamen katılıyorum” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Kentimizde gereğinden fazla otomobil kullanıldığını düşünüyorum” ifadesine katılma düzeyleri cinsiyet ve gelir değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; memleket, yaş, eğitim, meslek ve hâlihazırda özel bir motorlu taşıttan yararlanma/yararlanmama değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 27.1. Memleket grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	4,37	0,84	%88,9	%5,1	%6
Diğer	3,98	1,08	%72,4	%10,2	%17,4

Katılımcıların memleket gruplarına göre Afyonkarahisar’da gereğinden fazla otomobil kullanıldığı düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalamasının (Ort.=4,37) diğer katılımcılardan (Ort.=3,98) daha yüksek olduğu görülmektedir. Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalaması “katılıyorum” ve “tamamen katılıyorum” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere; diğer katılımcıların ortalaması ise “katılıyorum” ve “kararsızım” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 27.2. Yaş grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
15-25	4,06	0,98	%74,1	%7,1	%18,8
26-35	4,20	1,00	%84,7	%9,7	%5,6
36-45	4,42	0,91	%92,8	%5,4	%1,8
45 üzeri	4,44	0,79	%89,8	%4,4	%5,8

Katılımcıların yaş gruplarına göre Afyonkarahisar’da gereğinden fazla otomobil kullanıldığı düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın “45 üzeri” yaş grubuna ait katılımcılarda (Ort.=4,44) olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla “36-45” yaş grubu (Ort.=4,42) ve “26-35” yaş grubu (Ort.=4,20) izlemektedir. En düşük ortalama ise “15-25” yaş grubuna ait katılımcılarda (Ort.=4,06) görülmektedir. Yaş değişkenine göre katılımcı grupların her birinin ortalaması “katılıyorum” ve “tamamen katılıyorum” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (15-25)-(36-45); (15-25)-(45 üzeri) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 27.3. Eğitim seviyesine göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Ortaokul ve aşağısı	4,40	0,82	%90	%5,7	%4,3
Lise	4,35	0,85	%86,4	%3,9	%9,7
Yükseköğretim	4,10	1,03	%78,4	%9	%12,6

Katılımcıların gruplandıkları eğitim seviyelerine göre Afyonkarahisar’da gereğinden fazla otomobil kullanıldığı düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın ortaokul ve daha aşağı (Ort.=4,40) düzeyinde eğitim alan katılımcılarda olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla lise

(Ort.=4,35) ve yükseköğretim (Ort.=4,10) düzeyinde eğitim alan katılımcılar izlemektedir. Eğitim seviyesine göre katılımcı grupların her birinin ortalaması “katılıyorum” ve “tamamen katılıyorum” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (ortaokul ve aşağısı)-(yükseköğretim); (lise)-(yükseköğretim) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 27.4. Meslek grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
İşçi	4,23	0,93	%82,9	%8,6	%8,5
Memur	4,26	0,98	%85,2	%8,2	%6,6
Serbest Meslek Çalışanı	4,42	0,95	%90,3	%5,8	%3,9
Öğrenci	3,90	1,03	%67,6	%8,6	%23,8
Çalışmayan	4,39	0,78	%90,3	%4,3	%5,4

Katılımcıların meslek gruplarına göre Afyonkarahisar’da gereğinden fazla otomobil kullanıldığı düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın serbest meslek çalışanı katılımcılarda (Ort.=4,42) olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla herhangi bir işte çalışmayan (Ort.=4,39), memur (Ort.=4,26) ve işçi (Ort.=4,23) katılımcılar izlemektedir. En düşük ortalama ise öğrenci katılımcılarda (Ort.=3,90) görülmektedir. Öğrenci katılımcıların ortalaması “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere; diğer meslek gruplarının ortalamaları ise “katılıyorum” ve “tamamen katılıyorum” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (işçi)-(öğrenci); (öğrenci)-(serbest meslek çalışanı); (öğrenci)-(çalışmayan); (memur)-(öğrenci) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 27.5. Özel bir motorlu taşıttan yararlanma durumuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Evet	4,31	0,89	%88,2	%5,9	%5,9
Hayır	4,12	1,01	%76,7	%8,4	%14,9

Katılımcı kentlilerin hâlihazırda özel bir motorlu taşıttan yararlanma durumuna göre Afyonkarahisar’da gereğinden fazla otomobil kullanıldığı düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, özel bir motorlu taşıttan

yararlanan katılımcıların ortalamasının (Ort.=4,31) özel bir motorlu taşıttan yararlanmayan katılımcılardan (Ort.=4,12) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “katılıyorum” ve “tamamen katılıyorum” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 28. “Kentimizde önemli ölçüde trafik ve park sorunu vardır.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	7	1,7
Katılmıyorum	22	5,3
Kararsızım	28	6,7
Katılıyorum	120	28,6
Tamamen Katılıyorum	242	57,8
Toplam	419	100,0

Tablo 28’de görüldüğü üzere “Kentimizde önemli ölçüde trafik ve park sorunu vardır” ifadesine katılımcıların %57,8’i (242 kişi) tamamen katılmakta, %28,6’sı (120 kişi) katılmakta, %6,7’si (28 kişi) kararsız, %5,3’ü (22 kişi) katılmamakta, %1,7’si (7 kişi) ise kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcı kentlilerin büyük çoğunluğu (%86,4) Afyonkarahisar’da önemli ölçüde trafik ve park sorunu olduğunu düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=4,35) “katılıyorum” ve “tamamen katılıyorum” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların Afyonkarahisar’da önemli ölçüde trafik ve park sorunu olduğu düşüncesine katılma düzeyleri cinsiyet, yaş, eğitim, meslek, gelir ve hâlihazırda özel bir motorlu taşıttan yararlanma/yararlanmama değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; memleket değişkenine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 28.1. Memleket grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	4,44	0,81	%90,5	%4,4	%5,1
Diğer	4,21	1,08	%80,2	%10,8	%9

Katılımcıların memleket gruplarına göre Afyonkarahisar’da önemli ölçüde trafik ve park sorunu olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalamasının (Ort.=4,44) diğer katılımcılardan (Ort.=4,21) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması

“katılıyorum” ve “tamamen katılıyorum” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 29. “Kentimizde önemli ölçüde motorlu taşıt kaynaklı hava kirliliği vardır.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	7	1,7
Katılmıyorum	36	8,6
Kararsızım	54	12,9
Katılıyorum	133	31,7
Tamamen Katılıyorum	189	45,1
Toplam	419	100,0

Tablo 29’da görüldüğü üzere “Kentimizde önemli ölçüde motorlu taşıt kaynaklı hava kirliliği vardır” ifadesine katılımcıların %45,1’i (189 kişi) tamamen katılmakta, %31,7’si (133 kişi) katılmakta, %12,9’u (54 kişi) kararsız, %8,6’sı (36 kişi) katılmamakta, %1,7’si (7 kişi) ise kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcı kentlilerin büyük çoğunluğu (%76,8) Afyonkarahisar’da önemli ölçüde motorlu taşıt kaynaklı hava kirliliği olduğunu düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=4,10) “katılıyorum” ve “tamamen katılıyorum” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Kentimizde önemli ölçüde motorlu taşıt kaynaklı hava kirliliği vardır” ifadesine katılma düzeyleri cinsiyet, memleket, yaş, eğitim, meslek, gelir ve hâlihazırda özel bir motorlu taşıttan yararlanma/yararlanmama değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı görülmektedir.

Tablo 30. “Kentimizde önemli ölçüde motorlu taşıt kaynaklı gürültü kirliliği vardır.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	9	2,1
Katılmıyorum	17	4,1
Kararsızım	33	7,9
Katılıyorum	143	34,1
Tamamen Katılıyorum	217	51,8
Toplam	419	100,0

Tablo 30’da görüldüğü üzere “Kentimizde önemli ölçüde motorlu taşıt kaynaklı gürültü kirliliği vardır” ifadesine katılımcıların %51,8’i (217 kişi) tamamen katılmakta, %34,1’i (143 kişi) katılmakta, %7,9’u (33 kişi) kararsız, %4,1’i (17 kişi)

katılmamakta, %2,1'i (9 kişi) ise kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcı kentlilerin büyük çoğunluğu (%85,9) Afyonkarahisar'da önemli ölçüde motorlu taşıt kaynaklı gürültü kirliliği olduğunu düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=4,29) “katılıyorum” ve “tamamen katılıyorum” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Kentimizde önemli ölçüde motorlu taşıt kaynaklı gürültü kirliliği vardır” ifadesine katılma düzeyleri cinsiyet, memleket, yaş, eğitim, meslek, gelir ve hâlihazırda özel bir motorlu taşıttan yararlanma/yararlanmama değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı görülmektedir.

Tablo 31. Kentimizde sürücüler gereksiz yere korna kullanmaktadır.

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	8	1,9
Katılmıyorum	23	5,5
Kararsızım	35	8,4
Katılıyorum	125	29,8
Tamamen Katılıyorum	228	54,4
Toplam	419	100,0

Tablo 31’de görüldüğü üzere “Kentimizde sürücüler gereksiz yere korna kullanmaktadır” ifadesine katılımcıların %54,4’ü (228 kişi) tamamen katılmakta, %29,8’i (125 kişi) katılmakta, %8,4’ü (35 kişi) kararsız, %5,5’i (23 kişi) katılmamakta, %1,9’u (8 kişi) ise kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcı kentlilerin büyük çoğunluğu (%84,2) Afyonkarahisar’da sürücülerin gereksiz yere korna kullandığını düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=4,29) “katılıyorum” ve “tamamen katılıyorum” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Kentimizde sürücüler gereksiz yere korna kullanmaktadır” ifadesine katılma düzeyleri cinsiyet, memleket, yaş, eğitim, meslek, gelir ve hâlihazırda özel bir motorlu taşıttan yararlanma/yararlanmama değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı görülmektedir.

2.4.8. Yayaların Durumu

Araştırmanın bu kısmında katılımcıların Afyonkarahisar’da yayalığa ilişkin düşünceleri hakkında (kaldırımlar, yaya yolları, yaya geçitleri, yayaların güvenliği, engellilerin durumu vb. konularda) toplanan veriler açıklanmaktadır.

Tablo 32. “Kentimizde yayalara rahat ve güvenli dolaşım imkânı tanıyan kaldırımlar ve yaya yolları bulunmaktadır.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	79	18,9
Katılmıyorum	106	25,3
Kararsızım	99	23,6
Katılıyorum	102	24,3
Tamamen Katılıyorum	33	7,9
Toplam	419	100,0

Tablo 32’de görüldüğü üzere “Kentimizde yayalara rahat ve güvenli dolaşım imkânı tanıyan kaldırımlar ve yaya yolları bulunmaktadır” ifadesine katılımcıların %7,9’u (33 kişi) tamamen katılmakta, %24,3’ü (102 kişi) katılmakta, %23,6’sı (99 kişi) kararsız, %25,3’ü (106 kişi) katılmamakta, %18,9’u (79 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların %32,2’si Afyonkarahisar’da kaldırım ve yaya yollarının yayalara rahat ve güvenli dolaşım imkânı sağladığını düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=2,77) “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Kentimizde yayalara rahat ve güvenli dolaşım imkânı tanıyan kaldırımlar ve yaya yolları bulunmaktadır” ifadesine katılma düzeyleri meslek ve gelir değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; cinsiyet, memleket, yaş ve eğitim değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 32.1. Cinsiyet grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Kadın	2,64	1,25	%28	%48,6	%23,4
Erkek	2,90	1,19	%36,6	%39,5	%23,9

Katılımcıların cinsiyetlerine göre Afyonkarahisar’da kaldırım ve yaya yollarının yayalara rahat ve güvenli dolaşım imkânı sağladığı düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, erkek katılımcıların (Ort.=2,90) ortalamasının

kadınlardan (Ort.=2,64) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 32.2. Memleket grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	2,94	1,23	%35,7	%38,5	%25,8
Diğer	2,51	1,18	%27	%52,6	%20,4

Katılımcıların memleket gruplarına göre Afyonkarahisar’da kaldırım ve yaya yollarının yayalara rahat ve güvenli dolaşım imkânı sağladığı düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalamasının (Ort.=2,94) diğer katılımcılardan (Ort.=2,51) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 32.3. Yaş grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
15-25	2,65	1,19	%29,4	%49,4	%21,2
26-35	2,68	1,23	%29,9	%46	%24,1
36-45	3,19	1,22	%46,4	%30,3	%23,3
45 üzeri	2,85	1,27	%31,9	%39,1	%29

Katılımcıların yaş gruplarına göre Afyonkarahisar’da kaldırım ve yaya yollarının yayalara rahat ve güvenli dolaşım imkânı sağladığı düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın “36-45” yaş grubuna ait katılımcılarda (Ort.=3,19) olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla “45 üzeri” yaş grubu (Ort.=2,85) ve “26-35” yaş grubu (Ort.=2,68) izlemektedir. En düşük ortalama ise “15-25” yaş grubuna ait katılımcılarda (Ort.=2,65) görülmektedir. “36-45” yaş grubunun ortalaması “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere; “15-25”, “26-35” ve “45 üzeri” yaş gruplarının ortalamaları ise “kararsızım” ve “katılmıyorum” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (15-25)-(36-45); (26-35)-(36-45) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 32.4. Eğitim seviyesine göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Ortaokul ve aşağısı	3,24	1,27	%51,4	%30	%18,6
Lise	2,80	1,19	%29,1	%43,7	%27,2
Yükseköğretim	2,62	1,20	%28,1	%48,4	%23,5

Katılımcıların gruplandıkları eğitim seviyelerine göre Afyonkarahisar’da kaldırım ve yaya yollarının yayalara rahat ve güvenli dolaşım imkânı sağladığı düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın ortaokul ve daha aşağı (Ort.=3,24) düzeyinde eğitim alan katılımcılarda olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla lise (Ort.=2,80) ve yükseköğretim (Ort.=2,62) düzeyinde eğitim alan katılımcılar izlemektedir. “Ortaokul ve aşağısı” grubunun ortalaması “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere; “lise” ve “yükseköğretim” gruplarının ortalamaları ise “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (ortaokul ve aşağısı)-(lise); (ortaokul ve aşağısı)-(yükseköğretim) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 33. “Kentimizde yayaların taşıt yollarından rahat ve güvenli bir şekilde geçmelerine imkân tanıyan yaya geçitleri bulunmaktadır.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	64	15,3
Katılmıyorum	134	32,0
Kararsızım	105	25,1
Katılıyorum	90	21,5
Tamamen Katılıyorum	26	6,2
Toplam	419	100,0

Tablo 33’de görüldüğü üzere “Kentimizde yayaların taşıt yollarından rahat ve güvenli bir şekilde geçmelerine imkân tanıyan yaya geçitleri bulunmaktadır” ifadesine katılımcıların %6,2’si (26 kişi) tamamen katılmakta, %21,5’i (90 kişi) katılmakta, %25,1’i (105 kişi) kararsız, %32’si (134 kişi) katılmamakta, %15,3’ü (64 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların %27,7’si Afyonkarahisar’da yaya geçitlerinin yayalara taşıt yollarından rahat ve güvenli geçme imkânı sağladığını düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel

ortalaması (Ort.=2,71) “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Kentimizde yayaaların taşıt yollarından rahat ve güvenli bir şekilde geçmelerine imkân tanıyan yaya geçitleri bulunmaktadır” ifadesine katılma düzeyleri yaş, meslek, gelir ve hâlihazırda özel bir motorlu taşıttan yararlanma/yararlanmama değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; cinsiyet, memleket ve eğitim değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 33.1. Cinsiyet grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Kadın	2,60	1,17	%25,7	%52,8	%21,5
Erkek	2,82	1,10	%29,7	%41,5	%28,8

Katılımcı kentlilerin cinsiyetlerine göre yaya geçitlerinin rahat ve güvenli olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, erkek katılımcıların (Ort.=2,82) ortalamasının kadınlardan (Ort.=2,60) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 33.2. Memleket grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	2,83	1,16	%31,3	%43,7	%25
Diğer	2,53	1,09	%22,2	%52,7	%25,1

Katılımcıların memleket gruplarına göre yaya geçitlerinin rahat ve güvenli olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalamasının (Ort.=2,83) diğer katılımcılardan (Ort.=2,53) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 33.3. Eğitim seviyesine göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Ortaokul ve aşağısı	2,90	1,24	%35,7	%44,3	%20
Lise	2,86	1,14	%31	%42,7	%26,3
Yükseköğretim	2,59	1,10	%24	%50	%26

Katılımcıların gruplandıkları eğitim seviyelerine göre yaya geçitlerinin rahat ve güvenli olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın ortaokul ve daha aşağı (Ort.=2,90) düzeyinde eğitim alan katılımcılarda olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla lise (Ort.=2,86) ve yükseköğretim (Ort.=2,59) düzeyinde eğitim alan katılımcılar izlemektedir. Eğitim seviyesine göre katılımcı grupların her birinin ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (lise)-(yükseköğretim) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 34. “Kentimizde yayalar motorlu taşıtlar karşısında güvendedir.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	103	24,6
Katılmıyorum	148	35,3
Kararsızım	87	20,8
Katılıyorum	61	14,6
Tamamen Katılıyorum	20	4,8
Toplam	419	100,0

Tablo 34’de görüldüğü üzere “Kentimizde yayalar motorlu taşıtlar karşısında güvendedir” ifadesine katılımcıların %4,8’i (20 kişi) tamamen katılmakta, %14,6’sı (61 kişi) katılmakta, %20,8’i (87 kişi) kararsız, %35,3’ü (148 kişi) katılmamakta, %24,6’sı (103 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların %19,4’ü Afyonkarahisar’da yayaların motorlu taşıtlar karşısında güvende olduğunu düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=2,39) “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Kentimizde yayalar motorlu taşıtlar karşısında güvendedir” ifadesine katılma düzeyleri yaş, gelir ve hâlihazırda özel bir motorlu taşıttan yararlanma/yararlanmama değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; cinsiyet, memleket, eğitim ve meslek değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 34.1. Cinsiyet grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Kadın	2,28	1,12	%14,9	%65,9	%19,2
Erkek	2,51	1,15	%23,9	%53,6	%22,5

Katılımcı kentlilerin cinsiyetlerine göre yayaların motorlu taşıtlar karşısında güvende olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, erkek katılımcıların ortalamasının (Ort.=2,51) kadınlardan (Ort.=2,28) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak kadın katılımcıların “katılmıyorum” seçeneğine; erkek katılımcıların ise “kararsızım” seçeneğine daha yakın olduğu görülmektedir.

Tablo 34.2. Memleket grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	2,59	1,16	%23,8	%51,1	%25,1
Diğer	2,08	1,04	%12,6	%73	%14,4

Katılımcı kentlilerin memleket gruplarına göre yayaların motorlu taşıtlar karşısında güvende olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalamasının (Ort.=2,59) diğer katılımcılardan (Ort.=2,08) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak Afyonkarahisarlı katılımcıların “kararsızım”, diğer katılımcıların ise “katılmıyorum”, seçeneğine daha yakın olduğu görülmektedir.

Tablo 34.3. Meslek grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
İşçi	2,78	0,97	%21,3	%38,3	%40,4
Memur	2,31	1,13	%18,9	%63,1	%18
Serbest Meslek Çalışanı	2,38	1,27	%23,1	%63,4	%13,5
Öğrenci	2,19	1,16	%15,2	%69,5	%15,3
Çalışmayan	2,54	1,09	%21,5	%53,8	%24,7

Katılımcıların meslek gruplarına göre yayaların motorlu taşıtlar karşısında güvende olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın işçi katılımcılarda (Ort.=2,78) olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla herhangi bir işte çalışmayan (Ort.=2,54), serbest meslek çalışanı (Ort.=2,38) ve memur (Ort.=2,31) katılımcılar izlemektedir. En düşük ortalama ise öğrenci

katılımcılardadır (Ort.=2,19). Meslek gruplarının her birinin ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak memur, serbest meslek çalışanı ve öğrenci katılımcıların ortalaması “katılmıyorum” seçeneğine; işçi ve herhangi bir işte çalışmayan katılımcıların ortalaması ise “kararsızım” seçeneğine daha yakındır. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (işçi)-(memur); (işçi)-(öğrenci); (öğrenci)-(çalışmayan) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 34.4. Eğitim seviyesine göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Ortaokul ve aşağısı	2,87	1,20	%34,3	%41,4	%24,3
Lise	2,51	1,20	%18,4	%55,4	%26,2
Yükseköğretim	2,21	1,05	%15,4	%67,1	%17,5

Katılımcıların gruplandıkları eğitim seviyelerine göre yayaların motorlu taşıtlar karşısında güvende olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın ortaokul ve daha aşağı düzeyinde eğitim alan katılımcılarda (Ort.=2,87) olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla lise (Ort.=2,51) ve yükseköğretim (Ort.=2,21) düzeyinde eğitim alan katılımcılar izlemektedir. Eğitim seviyesine göre katılımcı grupların her birinin ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak “yükseköğretim” grubu “katılmıyorum” seçeneğine; “ortaokul ve aşağısı” ve “lise” grupları “kararsızım” seçeneğine daha yakındır. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (ortaokul ve aşağısı)-(lise); (ortaokul ve aşağısı)-(yükseköğretim); (lise)-(yükseköğretim) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 35. “Kentimizde bulunan trafik ışıkları yer ve süre bakımından yayaların güvenli ve rahat dolaşımını sağlayacak niteliktedir.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	64	15,3
Katılmıyorum	90	21,5
Kararsızım	122	29,1
Katılıyorum	117	27,9
Tamamen Katılıyorum	26	6,2
Toplam	419	100,0

Tablo 35’de görüldüğü üzere “Kentimizde bulunan trafik ışıkları yer ve süre bakımından yayaların güvenli ve rahat dolaşımını sağlayacak niteliktedir” ifadesine katılımcıların %6,2’si (26 kişi) tamamen katılmakta, %27,9’u (117 kişi) katılmakta, %29,1’i (122 kişi) kararsız, %21,5’i (90 kişi) katılmamakta, %15,3’ü (64 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların %34,1’i trafik ışıklarının yer ve süre bakımından yayaların rahat ve güvenli dolaşımını sağlayacak nitelikte olduğunu düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=2,88) “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Kentimizde bulunan trafik ışıkları yer ve süre bakımından yayaların güvenli ve rahat dolaşımını sağlayacak niteliktedir” ifadesine katılma düzeyleri cinsiyet, meslek ve gelir değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; yaş, memleket, eğitim ve hâlihazırda özel bir motorlu taşıttan yararlanma/yararlanmama değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 35.1. Memleket grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	3,09	1,10	%40	%28,6	%31,4
Diğer	2,56	1,16	%25,2	%49,1	%25,7

Katılımcıların memleket gruplarına göre trafik ışıklarının yayaların rahat ve güvenli dolaşımını sağlayacak nitelikte olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalamasının (Ort.=3,09) diğer katılımcılardan (Ort.=2,56) daha yüksek olduğu görülmektedir. Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalaması “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere, diğer katılımcıların ortalaması ise “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 35.2. Yaş grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
15-25	2,75	1,15	%30,6	%41,7	%27,7
26-35	2,81	1,15	%27,5	%37,1	%35,4
36-45	3,10	1,09	%41	%28,5	%30,5
45 üzeri	3,14	1,20	%49,3	%30,4	%20,3

Katılımcıların yaş gruplarına göre trafik ışıklarının yayaların rahat ve güvenli dolaşımını sağlayacak nitelikte olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın “45 üzeri” yaş grubuna ait katılımcılarda (Ort.=3,14) olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla “36-45” yaş grubu (Ort.=3,10) ve “26-35” yaş grubu (Ort.=2,81) izlemektedir. En düşük ortalama ise “15-25” yaş grubuna ait katılımcılarda (Ort.=2,75) görülmektedir. “15-25” ve “26-35” yaş gruplarının ortalamaları “kararsızım” ve “katılmıyorum” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere; “36-45” ve “45 üzeri” yaş gruplarının ortalamaları ise “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (15-25)-(36-45); (15-25)-(45 üzeri) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 35.3. Eğitim seviyesine göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Ortaokul ve aşağısı	3,32	1,11	%54,3	%27,1	%18,6
Lise	2,94	1,19	%33,9	%32	%34,1
Yükseköğretim	2,73	1,12	%28,5	%41,5	%30

Katılımcıların gruplandıkları eğitim seviyelerine göre trafik ışıklarının yayaların rahat ve güvenli dolaşımını sağlayacak nitelikte olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın ortaokul ve daha aşağı (Ort.=3,32) düzeyinde eğitim alan katılımcılarda olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla lise (Ort.=2,94) ve yükseköğretim (Ort.=2,73) düzeyinde eğitim alan katılımcılar izlemektedir. “Ortaokul ve aşağısı” grubunun ortalaması “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere; “lise” ve “yükseköğretim” gruplarının ortalamaları ise “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (ortaokul ve aşağısı)-(lise); (ortaokul ve aşağısı)-(yükseköğretim) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 35.4. Özel bir motorlu taşıttan yararlanma durumuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Evet	3,03	1,14	%39,7	%33,8	%26,5
Hayır	2,73	1,15	%28,9	%39,5	%31,6

Katılımcı kentlilerin özel bir motorlu taşıttan yararlanma durumlarına göre trafik ışıklarının yayaların rahat ve güvenli dolaşımını sağlayacak nitelikte olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, özel bir motorlu taşıttan yararlanan katılımcıların (Ort.=3,03) ortalamasının özel bir motorlu taşıttan yararlanmayan katılımcılardan (Ort.=2,73) daha yüksek olduğu görülmektedir. Özel bir motorlu taşıttan yararlanan katılımcıların ortalaması “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere; diğer katılımcıların ortalaması ise “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 36. “Kentimizin yolları ve kaldırımları, tekerlekli sandalye kullananların güvenli ve rahat dolaşımını sağlayacak niteliktedir.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	157	37,5
Katılmıyorum	141	33,7
Kararsızım	81	19,3
Katılıyorum	32	7,6
Tamamen Katılıyorum	8	1,9
Toplam	419	100,0

Tablo 36’da görüldüğü üzere “Kentimizin yolları ve kaldırımları, tekerlekli sandalye kullananların güvenli ve rahat dolaşımını sağlayacak niteliktedir” ifadesine katılımcıların %1,9’u (8 kişi) tamamen katılmakta, %7,6’sı (32 kişi) katılmakta, %19,3’ü (81 kişi) kararsız, %33,7’si (141 kişi) katılmamakta, %37,5’i (157 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani örneklem içinde bulunan kentlilerin %9,5’i Afyonkarahisar’da tekerlekli sandalye kullananların rahat ve güvenli dolaşımının sağlandığını düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=2,02) “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Kentimizin yolları ve kaldırımları, tekerlekli sandalye kullananların güvenli ve rahat dolaşımını sağlayacak niteliktedir” ifadesine katılma düzeyleri yaş, meslek ve gelir değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir

şekilde farklılaşmadığı; cinsiyet, memleket ve eğitim değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 36.1. Cinsiyet grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Kadın	1,87	0,94	%6,5	%78	%15,5
Erkek	2,19	1,07	%12,6	%63,9	%23,5

Katılımcı kentlilerin cinsiyetlerine göre Afyonkarahisar’da tekerlekli sandalye kullanmanın rahat ve güvenli olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, erkek katılımcıların (Ort.=2,19) ortalamasının kadınlardan (Ort.=1,87) daha yüksek olduğu görülmektedir. Kadın katılımcıların ortalaması “kesinlikle katılmıyorum” ve “katılmıyorum” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere; erkek katılımcıların ortalaması ise “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 36.2. Memleket grubun göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	2,14	1,02	%10,3	%68,3	%21,4
Diğer	1,85	0,99	%8,4	%75,4	%16,2

Katılımcıların memleket gruplarına göre Afyonkarahisar’da tekerlekli sandalye kullanmanın rahat ve güvenli olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalamasının (Ort.=2,14) diğer katılımcılardan (Ort.=1,85) daha yüksek olduğu görülmektedir. Afyonkarahisarlı olmayan katılımcıların ortalaması “kesinlikle katılmıyorum” ve “katılmıyorum” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere; Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalaması ise “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 36.3. Eğitim seviyesine göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Ortaokul ve aşağısı	2,18	1,05	%11,5	%65,7	%22,8
Lise	2,31	1,15	%15,6	%59,2	%25,2
Yükseköğretim	1,86	0,92	%6,5	%77,7	%15,8

Katılımcıların gruplandıkları eğitim seviyelerine göre Afyonkarahisar’da tekerlekli sandalye kullanmanın rahat ve güvenli olduğu düşüncesine katılma

düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın lise (Ort.=2,31) düzeyinde eğitim alan katılımcılarda olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla “ortaokul ve daha aşağısı” (Ort.=2,18) ve “yükseköğretim” (Ort.=1,86) grupları izlemektedir. “Lise” ve “ortaokul ve aşağısı” gruplarının ortalamaları “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere; “yükseköğretim” grubunun ortalaması ise “kesinlikle katılmıyorum” ve “katılmıyorum” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden games-howell testi uygulandığında farklılığın (lise)-(yükseköğretim) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 37. “Kentimizin yolları ve kaldırımları, görme engellilerin güvenli ve rahat dolaşımını sağlayacak niteliktedir.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	171	40,8
Katılmıyorum	142	33,9
Kararsızım	64	15,3
Katılıyorum	34	8,1
Tamamen Katılıyorum	8	1,9
Toplam	419	100,0

Tablo 37’de görüldüğü üzere “Kentimizin yolları ve kaldırımları, görme engellilerin güvenli ve rahat dolaşımını sağlayacak niteliktedir” ifadesine katılımcıların %1,9’u (8 kişi) tamamen katılmakta, %8,1’i (34 kişi) katılmakta, %15,3’ü (64 kişi) kararsız, %33,9’u (142 kişi) katılmamakta, %40,8’i (171 kişi) ise kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların %10’u Afyonkarahisar’da görme engellilerin rahat ve güvenli dolaşımının sağlandığını düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=1,96) “kesinlikle katılmıyorum” ve “katılmıyorum” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Kentimizin yolları ve kaldırımları, görme engellilerin güvenli ve rahat dolaşımını sağlayacak niteliktedir” ifadesine katılma düzeyleri memleket, yaş, eğitim, meslek ve gelir değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; cinsiyet değişkenine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 37.1. Cinsiyet grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Kadın	1,83	0,98	%7	%79,9	%13,1
Erkek	2,09	1,06	%13,2	%69,3	%17,5

Katılımcı kentlilerin cinsiyetlerine göre Afyonkarahisar’da görme engellilerin dolaşımının rahat ve güvenli olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, erkek katılımcıların (Ort.=2,09) ortalamasının kadınlardan (Ort.=1,83) daha yüksek olduğu görülmektedir. Kadın katılımcıların ortalaması “kesinlikle katılmıyorum” ve “katılmıyorum” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere; erkek katılımcıların ortalaması ise “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 38. “Kentimizde yaya yolları ve kaldırımlar gerçek amacı dışında da kullanılmaktadır.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	15	3,6
Katılmıyorum	33	7,9
Kararsızım	35	8,4
Katılıyorum	154	36,8
Tamamen Katılıyorum	182	43,4
Toplam	419	100,0

Tablo 38’de görüldüğü üzere “Kentimizde yaya yolları ve kaldırımlar gerçek amacı dışında da kullanılmaktadır” ifadesine katılımcıların %43,4 (182 kişi) tamamen katılmakta, %36,8’i (154 kişi) katılmakta, %8,4’ü (35 kişi) kararsız, %7,9’u (33 kişi) katılmamakta, %3,6’sı ise (15 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların %80,2’si Afyonkarahisar’da yaya yolları ve kaldırımların araç parkı, çöp konteyneri ve işyeri malzemesi konulması gibi gerçek amacı dışında da kullanıldığını düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=4,08) “katılıyorum” ve “tamamen katılıyorum” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Kentimizde yaya yolları ve kaldırımlar gerçek amacı dışında da kullanılmaktadır” ifadesine katılma düzeyleri cinsiyet, memleket, yaş, eğitim, meslek ve gelir değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı görülmektedir.

Tablo 39. “Kentimizde kaldırımlar ve yaya yolları nitelik bakımından uygun kaliteye sahiptir.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	84	20,0
Katılmıyorum	125	29,8
Kararsızım	120	28,6
Katılıyorum	68	16,2
Tamamen Katılıyorum	22	5,3
Toplam	419	100,0

Tablo 39’da görüldüğü üzere “Kentimizde kaldırımlar ve yaya yolları nitelik bakımından uygun kaliteye sahiptir” ifadesine katılımcıların %5,3’ü (22 kişi) tamamen katılmakta, %16,2’si (68 kişi) katılmakta, %28,6’sı (120 kişi) kararsız, %29,8’i (125 kişi) katılmamakta, %20’si (157 kişi) ise kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların %21,5’i Afyonkarahisar’da yaya yolları ve kaldırımların nitelik bakımından (kalite standartlarına uygun ölçülerde, kapasite bakımından yayaların talebini karşılayacak düzeyde, kaliteli işçiliğin ve malzemenin kullanıldığı, güvenli, her türlü kirlilikten arındırılmış, görsel çekiciliği bulunan vb.) uygun kaliteye sahip olduğunu düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=2,56) “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Kentimizde kaldırımlar ve yaya yolları nitelik bakımından uygun kaliteye sahiptir” ifadesine katılma düzeyleri yaş, meslek ve gelir değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; cinsiyet, memleket ve eğitim değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 39.1. Cinsiyet grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Kadın	2,43	1,12	%18,7	%57	%24,3
Erkek	2,70	1,12	%24,4	%42,5	%33,1

Katılımcı kentlilerin cinsiyetlerine göre Afyonkarahisar’da yaya yolları ve kaldırımların uygun kaliteye sahip olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, erkek katılımcıların (Ort.=2,70) ortalamasının kadınlardan (Ort.=2,43) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak

kadın katılımcıların “katılmıyorum” seçeneğine; erkek katılımcıların ise “kararsızım” seçeneğine daha yakın olduğu görülmektedir.

Tablo 39.2. Memleket grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	2,68	1,15	%24,2	%45,3	%24,3
Diğer	2,38	1,08	%17,4	%56,9	%33,1

Katılımcıların memleket gruplarına göre Afyonkarahisar’da yaya yolları ve kaldırımların uygun kaliteye sahip olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalamasının (Ort.=2,68) diğer katılımcılardan (Ort.=2,38) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak Afyonkarahisarlı olmayan katılımcıların “katılmıyorum” seçeneğine; Afyonkarahisarlı katılımcıların ise “kararsızım” seçeneğine daha yakın olduğu görülmektedir.

Tablo 39.3. Eğitim seviyesine göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Ortaokul ve aşağısı	2,81	1,17	%31,4	%42,9	%25,7
Lise	2,76	1,18	%27,2	%39,8	%33
Yükseköğretim	2,41	1,07	%16,3	%56,1	%27,6

Katılımcıların gruplandıkları eğitim seviyelerine göre Afyonkarahisar’da yaya yolları ve kaldırımların uygun kaliteye sahip olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın ortaokul ve daha aşağı (Ort.=2,81) düzeyinde eğitim alan katılımcılarda olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla lise (Ort.=2,76) ve yükseköğretim (Ort.=2,41) düzeyinde eğitim alan katılımcılar izlemektedir. Eğitim seviyesine göre katılımcı grupların her birinin ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak “yükseköğretim” grubunun ortalaması “katılmıyorum” seçeneğine; “ortaokul ve aşağısı” ve “lise” gruplarının ortalamaları ise “kararsızım” seçeneğine daha yakındır. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (ortaokul ve aşağısı)-(yükseköğretim); (lise)-(yükseköğretim) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

2.4.9. Bisikletli Ulaşımın Durumu

Araştırmanın bu kısmında Afyonkarahisar’da bisikletli ulaşım hakkında katılımcılardan toplanan veriler açıklanmaktadır.

Tablo 40. “Kentimizde rahat ve güvenli bisiklet ulaşımına imkân sağlayan gerekli altyapı ve donanım mevcuttur.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	111	26,5
Katılmıyorum	181	43,2
Kararsızım	80	19,1
Katılıyorum	40	9,5
Tamamen Katılıyorum	7	1,7
Toplam	419	100,0

Tablo 40’da görüldüğü üzere “Kentimizde rahat ve güvenli bisiklet ulaşımına imkân sağlayan gerekli altyapı ve donanım mevcuttur” ifadesine katılımcıların %1,7’si (7 kişi) tamamen katılmakta, %9,5’i (40 kişi) katılmakta, %19,1’i (80 kişi) kararsız, %43,2’si (181 kişi) katılmamakta, %26,5’i ise (111 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların %11,2’si Afyonkarahisar’da rahat ve güvenli bisikletli ulaşım imkân sağlayan bisiklet yolu, bisiklet şeridi ve bisiklet park yerleri gibi gerekli altyapı ve donanımların bulunduğunu düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=2,16) “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Kentimizde rahat ve güvenli bisiklet ulaşımına imkân sağlayan gerekli altyapı ve donanım mevcuttur” ifadesine katılma düzeyleri cinsiyet, yaş, meslek ve gelir değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; memleket ve eğitim değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 40.1. Memleket grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	2,29	1,01	%14,7	%65,5	%19,8
Diğer	1,97	0,88	%6	%76	%18

Katılımcıların memleket gruplarına göre Afyonkarahisar’da rahat ve güvenli bisikletli ulaşım imkân sağlayan gerekli altyapı ve donanımların bulunduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı katılımcıların

ortalamasının (Ort.=2,29) diğer katılımcılardan (Ort.=1,97) daha yüksek olduğu görülmektedir. Afyonkarahisarlı olmayan katılımcıların ortalaması “kesinlikle katılmıyorum” ve “katılmıyorum” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere; Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalaması ise “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 40.2. Eğitim seviyesine göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Ortaokul ve aşağısı	2,48	0,97	%18,5	%58,6	%22,9
Lise	2,22	1,11	%15,6	%69,9	%14,5
Yükseköğretim	2,05	0,89	%7,3	%72,8	%19,9

Katılımcıların gruplandıkları eğitim seviyelerine göre Afyonkarahisar’da rahat ve güvenli bisikletli ulaşım imkân sağlayan gerekli altyapı ve donanımların bulunduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın ortaokul ve daha aşağı (Ort.=2,48) düzeyinde eğitim alan katılımcılarda olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla lise (Ort.=2,22) ve yükseköğretim (Ort.=2,05) düzeyinde eğitim alan katılımcılar izlemektedir. Eğitim seviyesine göre katılımcı grupların her birinin ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden games-howell testi uygulandığında farklılığın (ortaokul ve aşağısı)-(yükseköğretim) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 41. “Kentimizde bisikletliler motorlu taşıtlar karşısında güvendedir.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	124	29,6
Katılmıyorum	177	42,2
Kararsızım	78	18,6
Katılıyorum	32	7,6
Tamamen Katılıyorum	8	1,9
Toplam	419	100,0

Tablo 41’de görüldüğü üzere “Kentimizde bisikletliler motorlu taşıtlar karşısında güvendedir” ifadesine katılımcıların %1,9’u (8 kişi) tamamen katılmakta, %7,6’sı (32 kişi) katılmakta, %18,6’sı (78 kişi) kararsız, %42,2’si (177 kişi) katılmamakta, %29,6’sı (124 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların

%9,5'i Afyonkarahisar'da bisikletlilerin motorlu taşıtlar karşısında güvende olduklarını düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=2,10) “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Kentimizde bisikletliler motorlu taşıtlar karşısında güvendedir” ifadesine katılma düzeyleri cinsiyet, yaş, meslek ve gelir değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; memleket ve eğitim değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 41.1. Memleket grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	2,18	0,99	%11,9	%70,2	%17,9
Diğer	1,97	0,92	%6	%74,2	%19,8

Katılımcı kentlilerin memleket gruplarına göre Afyonkarahisar'da bisikletlilerin motorlu taşıtlar karşısında güvende oldukları düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalamasının (Ort.=2,18) diğer katılımcılardan (Ort.=1,97) daha yüksek olduğu görülmektedir. Afyonkarahisarlı olmayan katılımcıların ortalaması “kesinlikle katılmıyorum” ve “katılmıyorum” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere; Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalaması ise “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 41.2. Eğitim seviyesine göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Ortaokul ve aşağısı	2,40	1,04	%14,3	%60	%25,7
Lise	2,16	1,06	%13,6	%69,9	%16,5
Yükseköğretim	1,98	0,89	%6,5	%76	%17,5

Katılımcıların gruplandıkları eğitim seviyelerine göre Afyonkarahisar'da bisikletlilerin motorlu taşıtlar karşısında güvende oldukları düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın ortaokul ve daha aşağı (Ort.=2,40) düzeyinde eğitim alan katılımcılarda olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla lise (Ort.=2,16) ve yükseköğretim (Ort.=1,98) düzeyinde eğitim alan katılımcılar izlemektedir. “Ortaokul ve aşağısı” ve “lise” gruplarının ortalamaları “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın)

bir değere; “yükseköğretim” grubunun ortalaması ise “kesinlikle katılmıyorum” ve “katılmıyorum” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden games-howell testi uygulandığında farklılığın (ortaokul ve aşağısı)-(yükseköğretim) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

2.4.10. Toplu Taşımanın Durumu

Araştırmanın bu kısmında Afyonkarahisar’da toplu taşıma hakkında toplanan veriler açıklanmaktadır. Afyonkarahisar’da toplu taşıma aracı olarak sadece halk otobüsü ve minibüs (dolmuş) bulunmaktadır.

Tablo 42. “Kentimizde kullanılan halk otobüsleri konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahiptir.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	91	21,7
Katılmıyorum	115	27,4
Kararsızım	123	29,4
Katılıyorum	76	18,1
Tamamen Katılıyorum	14	3,3
Toplam	419	100,0

Tablo 42’de görüldüğü üzere “Kentimizde kullanılan halk otobüsleri konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahiptir” ifadesine katılımcıların %3,3’ü (14 kişi) tamamen katılmakta, %18,1’i (76 kişi) katılmakta, %29,4’ü (123 kişi) kararsız, %27,4’ü (115 kişi) katılmamakta, %21,7’si (91 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların %21,4’ü Afyonkarahisar’da kullanılan halk otobüslerinin konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahip olduğunu düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=2,53) “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Kentimizde kullanılan halk otobüsleri konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahiptir” ifadesine katılma düzeyleri gelir değişkenine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; cinsiyet, memleket, yaş, eğitim ve meslek değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 42.1. Cinsiyet grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Kadın	2,42	1,13	%17,8	%55,1	%27,1
Erkek	2,66	1,08	%25,4	%42,9	%31,7

Katılımcı kentlilerin cinsiyetlerine göre Afyonkarahisar’da kullanılan halk otobüslerinin konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahip olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, erkek katılımcıların (Ort.=2,66) ortalamasının kadınlardan (Ort.=2,42) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak kadın katılımcıların “katılmıyorum” seçeneğine; erkek katılımcıların ise “kararsızım” seçeneğine daha yakın olduğu görülmektedir.

Tablo 42.2. Memleket grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	2,72	1,13	%26,6	%42,1	%31,3
Diğer	2,25	1,03	%13,8	%59,8	%26,4

Katılımcı kentlilerin memleket gruplarına göre Afyonkarahisar’da kullanılan halk otobüslerinin konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahip olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalamasının (Ort.=2,72) diğer katılımcılardan (Ort.=2,25) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak Afyonkarahisarlı katılımcıların “kararsızım” seçeneğine; diğer katılımcıların ise “katılmıyorum” seçeneğine daha yakın olduğu görülmektedir.

Tablo 42.3. Yaş grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
15-25	2,40	1,07	%17,7	%52,9	%29,4
26-35	2,44	1,09	%16,9	%51,6	%31,5
36-45	2,62	1,19	%25	%50	%25
45 üzeri	2,97	1,09	%36,2	%34,7	%29,1

Katılımcıların yaş gruplarına göre Afyonkarahisar’da kullanılan halk otobüslerinin konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahip olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın “45 üzeri” yaş grubuna ait katılımcılarda (Ort.=2,97) olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla “36-45” yaş grubu (Ort.=2,62) ve “26-35” yaş grubu (Ort.=2,44) izlemektedir. En düşük ortalama

ise “15-25” yaş grubuna ait katılımcılarda (Ort.=2,40) görülmektedir. Yaş gruplarının her birinin ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak “15-25” ve “26-35” yaş grupları “katılmıyorum” seçeneğine; diğer yaş grupları ise “kararsızım” seçeneğine daha yakındır. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (15-25)-(45 üzeri); (26-35)-(45 üzeri) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 42.4. Meslek grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
İşçi	3,00	1,04	%31,9	%29,8	%38,3
Memur	2,50	1,08	%17,2	%48,3	%34,5
Serbest Meslek Çalışanı	2,36	1,15	%23,1	%61,5	%15,4
Öğrenci	2,32	1,11	%17,1	%57,1	%25,8
Çalışmayan	2,69	1,11	%25,8	%44,1	%30,1

Katılımcıların meslek gruplarına göre Afyonkarahisar’da kullanılan halk otobüslerinin konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahip olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın işçi katılımcılarda (Ort.=3,00) olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla herhangi bir işte çalışmayan (Ort.=2,69), memur (Ort.=2,50) ve serbest meslek çalışanı (Ort.=2,36) katılımcılar izlemektedir. En düşük ortalama ise öğrenci katılımcılarda (Ort.=2,32) görülmektedir. “İşçi” grubunun ortalaması “kararsızım” seçeneğine; diğer meslek gruplarının ortalamaları ise “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere (“memur”, “öğrenci” ve “serbest meslek çalışanı” grupları “katılmıyorum” seçeneğine; “çalışmayan” grubu ise “kararsızım” seçeneğine daha yakın) karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (işçi)-(memur); (işçi)-(öğrenci); (işçi)-(serbest meslek çalışanı); (öğrenci)-(çalışmayan) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 42.5. Eğitim seviyesine göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Ortaokul ve aşağısı	2,64	1,14	%27,2	%50	%22,8
Lise	2,82	1,10	%29,1	%42,7	%28,2
Yükseköğretim	2,39	1,09	%16,6	%51,6	%31,8

Katılımcıların gruplandıkları eğitim seviyelerine göre Afyonkarahisar’da kullanılan halk otobüslerinin konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahip olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın lise (Ort.=2,82) düzeyinde eğitim alan katılımcılarda olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla ortaokul ve aşağısı (Ort.=2,64) ve yükseköğretim (Ort.=2,39) düzeyinde eğitim alan katılımcılar izlemektedir. Eğitim seviyesine göre katılımcı grupların her birinin ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak “ortaokul ve aşağısı” ve “lise” gruplarının ortalamaları “kararsızım” seçeneğine; “yükseköğretim” grubunun ortalaması ise “katılmıyorum” seçeneğine daha yakındır. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (lise)-(yükseköğretim) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 43. “Kentimizde kullanılan minibüsler (dolmuşlar) konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahiptir.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	101	24,1
Katılmıyorum	107	25,5
Kararsızım	113	27,0
Katılıyorum	78	18,6
Tamamen Katılıyorum	20	4,8
Toplam	419	100,0

Tablo 43’de görüldüğü üzere “Kentimizde kullanılan minibüsler (dolmuşlar) konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahiptir” ifadesine katılımcıların %4,8’i (20 kişi) tamamen katılmakta, %18,6’sı (78 kişi) katılmakta, %27’si (113 kişi) kararsız, %25,5’i (107 kişi) katılmamakta, %24,1’i (101 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların %23,4’ü Afyonkarahisar’da kullanılan minibüslerin konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahip olduğunu düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=2,54) “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Kentimizde kullanılan minibüsler konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahiptir” ifadesine katılma düzeyleri cinsiyet ve gelir değişkenlerine göre $P < 0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; memleket,

yaş, eğitim ve meslek değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 43.1. Memleket grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	2,75	1,21	%30,5	%41,6	%27,9
Diğer	2,22	1,05	%12,6	%61,6	%25,8

Katılımcıların memleket gruplarına göre Afyonkarahisar’da kullanılan minibüslerin konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahip olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalamasının (Ort.=2,75) diğer katılımcılardan (Ort.=2,22) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak Afyonkarahisarlı olmayan katılımcıların “katılmıyorum” seçeneğine; Afyonkarahisarlı katılımcıların ise “kararsızım” seçeneğine daha yakın olduğu görülmektedir.

Tablo 43.2. Yaş grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
15-25	2,41	1,10	%17,7	%53	%29,3
26-35	2,37	1,19	%20,1	%55,6	%24,3
36-45	2,69	1,21	%30,3	%50	%19,7
45 üzeri	3,04	1,18	%37,6	%30,4	%32

Katılımcıların yaş gruplarına göre Afyonkarahisar’da kullanılan minibüslerin konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahip olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın “45 üzeri” yaş grubuna ait katılımcılarda (Ort.=3,04) olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla “36-45” yaş grubu (Ort.=2,69) ve “15-25” yaş grubu (Ort.=2,41) izlemektedir. En düşük ortalama ise “26-35” yaş grubuna ait katılımcılarda (Ort.=2,37) görülmektedir. “45 üzeri” yaş grubunun ortalaması “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere; diğer yaş gruplarının ortalamaları ise “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“15-25” ve “26-35” yaş grupları “katılmıyorum” seçeneğine; “36-45” yaş grubu ise “kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc

testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (15-25)-(45 üzeri); (26-35)-(45 üzeri) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 43.3. Meslek grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
İşçi	2,93	1,20	%34	%38,3	%27,7
Memur	2,44	1,11	%17,2	%53,3	%29,5
Serbest Meslek Çalışanı	2,48	1,30	%25	%53,9	%21,1
Öğrenci	2,28	1,15	%18,1	%57,2	%24,7
Çalışmayan	2,80	1,12	%31,2	%39,8	%29

Katılımcıların meslek gruplarına göre Afyonkarahisar’da kullanılan minibüslerin konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahip olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın işçi katılımcılarda (Ort.=2,93) olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla herhangi bir işte çalışmayan (Ort.=2,80), serbest meslek çalışanı (Ort.=2,48) ve memur (Ort.=2,44) katılımcılar izlemektedir. En düşük ortalama ise öğrenci katılımcılarda (Ort.=2,28) görülmektedir. Meslek gruplarının her biri ortalama bakımından “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak memur, serbest meslek çalışanı ve öğrenci katılımcılar “katılmıyorum” seçeneğine; işçi ve herhangi bir işte çalışmayan katılımcılar ise “kararsızım” seçeneğine daha yakındır. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (işçi)-(memur); (işçi)-(öğrenci); (öğrenci)-(çalışmayan); (memur)-(çalışmayan) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 43.4. Eğitim seviyesine göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Ortaokul ve aşağısı	2,95	1,24	%35,7	%35,7	%28,6
Lise	2,89	1,17	%35	%39,8	%25,2
Yükseköğretim	2,28	1,09	%15	%57,7	%27,3

Katılımcıların gruplandıkları eğitim seviyelerine göre Afyonkarahisar’da kullanılan minibüslerin konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahip olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın ortaokul ve daha aşağı (Ort.=2,95) düzeyinde eğitim alan katılımcılarda olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla lise (Ort.=2,89) ve yükseköğretim (Ort.=2,28) düzeyinde eğitim alan katılımcılar izlemektedir. Eğitim seviyesine göre katılımcı grupların her birinin

ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak “ortaokul ve aşağısı” ve “lise” gruplarının ortalamaları “kararsızım” seçeneğine; “yükseköğretim” grubunun ortalaması ise “katılmıyorum” seçeneğine daha yakındır. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (ortaokul ve aşağısı)-(yükseköğretim); (lise)-(yükseköğretim) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 44. “Halk otobüslerinin kullandığı güzergâhlar ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	33	7,9
Katılmıyorum	70	16,7
Kararsızım	98	23,4
Katılıyorum	183	43,7
Tamamen Katılıyorum	35	8,4
Toplam	419	100,0

Tablo 44’de görüldüğü üzere “Halk otobüslerinin kullandığı güzergâhlar ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır” ifadesine katılımcıların %8,4’ü (35 kişi) tamamen katılmakta, %43,7’si (183 kişi) katılmakta, %23,4’ü (98 kişi) kararsız, %16,7’si (70 kişi) katılmamakta, %7,9’u (33 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani halk otobüslerinin kullandığı güzergâhlar katılımcıların %52,1’inin ulaşım ihtiyacı karşılamaktadır. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=3,27) “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Halk otobüslerinin kullandığı güzergâhlar ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır” ifadesine katılma düzeyleri cinsiyet, memleket, yaş, meslek ve gelir değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; eğitim değişkenine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 44.1. Eğitim seviyesine göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Ortaokul ve aşağısı	2,95	1,12	%41,4	%40	%18,6
Lise	3,45	1,13	%60,2	%21,4	%18,4
Yükseköğretim	3,29	1,03	%51,6	%21,5	%26,9

Katılımcıların eğitim durumlarına göre halk otobüslerinin kullandığı güzergâhları yeterli bulma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın lise (Ort.=3,45) düzeyinde eğitim alan katılımcılarda olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla yükseköğretim düzeyinde (Ort.=3,29) ve ortaokul ve daha aşağı düzeyde (Ort.=2,95) eğitim alan katılımcılar izlemektedir. “Ortaokul ve aşağısı” grubunun ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere; “lise” ve “yükseköğretim” gruplarının ortalamaları ise “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (ortaokul ve aşağısı)-(lise); (ortaokul ve aşağısı)-(yükseköğretim) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 45. “Minibüslerin (dolmuşların) kullandığı güzergâhlar ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	30	7,2
Katılmıyorum	51	12,2
Kararsızım	88	21,0
Katılıyorum	207	49,4
Tamamen Katılıyorum	43	10,3
Toplam	419	100,0

Tablo 45’de görüldüğü üzere “Minibüslerin (dolmuşların) kullandığı güzergâhlar ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır” ifadesine katılımcıların %10,3’ü (43 kişi) tamamen katılmakta, %49,4’ü (207 kişi) katılmakta, %21’i (88 kişi) kararsız, %12,2’si (51 kişi) katılmamakta, %7,2’si (30 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani minibüslerin kullandığı güzergâhlar katılımcıların %59,7’sinin ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=3,43) “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Minibüslerin kullandığı güzergâhlar ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır” ifadesine katılma düzeylerinin cinsiyet, memleket, yaş, eğitim, meslek ve gelir değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı görülmektedir.

Tablo 46. “Halk otobüslerinin sayısı ve hareket saatleri ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	40	9,5
Katılmıyorum	82	19,6
Kararsızım	113	27,0
Katılıyorum	146	34,8
Tamamen Katılıyorum	38	9,1
Toplam	419	100,0

Tablo 46’da görüldüğü üzere “Halk otobüslerinin sayısı ve hareket saatleri ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır” ifadesine katılımcıların %9,1’i (38 kişi) tamamen katılmakta, %34,8’i (146 kişi) katılmakta, %27’si (113 kişi) kararsız, %19,6’sı (82 kişi) katılmamakta, %9,5’i (40 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani halk otobüsleri sayı ve hareket saati bakımından katılımcıların %43,9’unun ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=3,14) “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Halk otobüslerinin sayısı ve hareket saatleri ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır” ifadesine katılma düzeylerinin cinsiyet, memleket, yaş, eğitim, meslek ve gelir değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı görülmektedir.

Tablo 47. “Minibüslerin (dolmuşların) sayısı ve hareket saatleri ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	35	8,4
Katılmıyorum	57	13,6
Kararsızım	95	22,7
Katılıyorum	172	41,1
Tamamen Katılıyorum	60	14,3
Toplam	419	100,0

Tablo 46’da görüldüğü üzere “Minibüslerin (dolmuşların) sayısı ve hareket saatleri ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır” ifadesine katılımcıların %14,3’ü (60 kişi) tamamen katılmakta, %41,1’i (172 kişi) katılmakta, %22,7’si (95 kişi) kararsız, %13,6’sı (57 kişi) katılmamakta, %8,4’ü (35 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani minibüsler sayı ve hareket saati bakımından katılımcıların %55,4’ünün ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel

ortalaması (Ort.=3,39) “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Minibüslerin sayısı ve hareket saatleri ulaşım ihtiyacımı karşılamaktadır” ifadesine katılma düzeylerinin cinsiyet, meslek ve gelir değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; memleket, yaş ve eğitim değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 47.1. Memleket grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	3,51	1,10	%60,3	%17,8	%21,9
Diğer	3,21	1,17	%47,9	%28,2	%23,9

Katılımcı kentlilerin memleket gruplarına göre minibüslerin sayısını ve hareket saatlerini yeterli bulma düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalamasının (Ort.=3,51) diğer katılımcılardan (Ort.=3,21) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak Afyonkarahisarlı olmayan katılımcıların “kararsızım” seçeneğine; Afyonkarahisarlı katılımcıların ise “katılıyorum” seçeneğine daha yakın olduğu görülmektedir.

Tablo 47.2. Yaş grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
15-25	3,36	1,14	%52,9	%23,5	%23,6
26-35	3,13	1,18	%46	%27,4	%26,6
36-45	3,30	1,04	%53,5	%25	%21,5
45 üzeri	4,00	0,90	%79,7	%5,8	%14,5

Katılımcıların yaş gruplarına göre minibüslerin sayısını ve hareket saatlerini yeterli bulma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın “45 üzeri” yaş grubuna ait katılımcılarda (Ort.=4,00) olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla “15-25” yaş grubu (Ort.=3,36) ve “36-45” yaş grubu (Ort.=3,30) izlemektedir. En düşük ortalama ise “26-35” yaş grubuna ait katılımcılarda (Ort.=3,13) görülmektedir. “45 üzeri” yaş grubunun ortalaması “katılıyorum” seçeneğine; diğer yaş gruplarının ortalamaları ise “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan

post-hoc testlerinden games-howell testi uygulandığında farklılığın (15-25)-(45 üzeri); (26-35)-(45 üzeri); (36-45)-(45 üzeri) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 47.3. Eğitim seviyesine göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Ortaokul ve aşağısı	3,74	1,03	%72,9	%14,3	%12,8
Lise	3,46	1,15	%57,3	%20,4	%22,3
Yükseköğretim	3,26	1,14	%49,6	%24,8	%25,6

Katılımcıların gruplandıkları eğitim seviyelerine göre minibüslerin sayısını ve hareket saatlerini yeterli bulma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın ortaokul ve daha aşağı (Ort.=3,74) düzeyinde eğitim alan katılımcılarda olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla lise (Ort.=3,46) ve yükseköğretim (Ort.=3,26) düzeyinde eğitim alan katılımcılar izlemektedir. Eğitim seviyesine göre katılımcı grupların her birinin ortalaması “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak “ortaokul ve aşağısı” grubunun ortalaması “katılıyorum” seçeneğine; “lise” ve “yükseköğretim” gruplarının ortalamaları ise “kararsızım” seçeneğine daha yakındır. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (ortaokul ve aşağısı)-(yükseköğretim) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 48. “Halk otobüslerinin kullanımı yaşlılar ve bebekliler için uygundur.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	89	21,2
Katılmıyorum	113	27,0
Kararsızım	117	27,9
Katılıyorum	81	19,3
Tamamen Katılıyorum	19	4,5
Toplam	419	100,0

Tablo 48’de görüldüğü üzere “Halk otobüslerinin kullanımı yaşlılar ve bebekliler için uygundur” ifadesine katılımcıların %4,5’i (19 kişi) tamamen katılmakta, %19,3’ü (81 kişi) katılmakta, %27,9’u (117 kişi) kararsız, %27’si (113 kişi) katılmamakta, %21,2’si (89 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların %23,8’i halk otobüslerinin yaşlılar ve bebekliler için uygun olduğunu (basamak yüksekliğinin uygun olması, özel koltuk tahsisi vb.) düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=2,58) “katılmıyorum” ve

“kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Halk otobüslerinin kullanımı yaşlılar ve bebekliler için uygundur” ifadesine katılma düzeylerinin yaş, eğitim, meslek ve gelir değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; cinsiyet ve memleket değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 48.1. Cinsiyet grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Kadın	2,37	1,13	%18,2	%57,5	%24,3
Erkek	2,81	1,12	%29,8	%38,5	%31,7

Katılımcı kentlilerin cinsiyetlerine göre halk otobüslerinin yaşlılar ve bebekliler için uygun olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, erkek katılımcıların (Ort.=2,81) ortalamasının kadınlardan (Ort.=2,37) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak kadın katılımcıların “katılmıyorum” seçeneğine; erkek katılımcıların ise “kararsızım” seçeneğine daha yakın olduğu görülmektedir.

Tablo 48.2. Memleket grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	2,68	1,17	%27	%44	%29
Diğer	2,44	1,10	%19,2	%54,5	%26,3

Katılımcıların memleket gruplarına göre halk otobüslerinin yaşlılar ve bebekliler için uygun olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalamasının (Ort.=2,68) diğer katılımcılardan (Ort.=2,44) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak Afyonkarahisarlı olmayan katılımcıların “katılmıyorum” seçeneğine; Afyonkarahisarlı katılımcıların ise “kararsızım” seçeneğine daha yakın olduğu görülmektedir.

Tablo 49. “Minibüslerin (dolmuşların) kullanımı yaşlılar ve bebekliler için uygundur.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	92	22,0
Katılmıyorum	131	31,3
Kararsızım	130	31,0
Katılıyorum	56	13,4
Tamamen Katılıyorum	10	2,4
Toplam	419	100,0

Tablo 49’da görüldüğü üzere “Minibüslerin (dolmuşların) kullanımı yaşlılar ve bebekliler için uygundur” ifadesine katılımcıların %2,4’ü (10 kişi) tamamen katılmakta, %13,4’ü (56 kişi) katılmakta, %31’i (130 kişi) kararsız, %31,3’ü (131 kişi) katılmamakta, %22’si (92 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların %15,8’i minibüslerin yaşlılar ve bebekliler için uygun olduğunu düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=2,42) “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Minibüslerin kullanımı yaşlılar ve bebekliler için uygundur” ifadesine katılma düzeylerinin yaş, eğitim, meslek ve gelir değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; cinsiyet ve memleket değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 49.1. Cinsiyet grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Kadın	2,30	1,06	%15	%57,4	%27,6
Erkek	2,55	1,01	%16,6	%48,8	%34,6

Katılımcı kentlilerin cinsiyetlerine göre minibüslerin yaşlılar ve bebekliler için uygun olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, erkek katılımcıların (Ort.=2,55) ortalamasının kadınlardan (Ort.=2,30) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak kadın katılımcıların “katılmıyorum” seçeneğine; erkek katılımcıların ise “kararsızım” seçeneğine daha yakın olduğu görülmektedir.

Tablo 49.2. Memleket grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	2,54	1,04	%17,5	%46,4	%36,1
Diğer	2,25	1,02	%13,2	%63,4	%23,4

Katılımcıların memleket gruplarına göre minibüslerin yaşlılar ve bebekliler için uygun olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalamasının (Ort.=2,54) diğer katılımcılardan (Ort.=2,25) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak Afyonkarahisarlı olmayan katılımcıların “katılmıyorum” seçeneğine; Afyonkarahisarlı katılımcıların ise “kararsızım” seçeneğine daha yakın olduğu görülmektedir.

Tablo 50. “Halk otobüslerinin kullanımı engelliler için uygundur.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	105	25,1
Katılmıyorum	121	28,9
Kararsızım	112	26,7
Katılıyorum	60	14,3
Tamamen Katılıyorum	21	5,0
Toplam	419	100,0

Tablo 50’de görüldüğü üzere “Halk otobüslerinin kullanımı engelliler için uygundur” ifadesine katılımcıların %5’i (21 kişi) tamamen katılmakta, %14,3’ü (60 kişi) katılmakta, %26,7’si (112 kişi) kararsız, %28,9’u (121 kişi) katılmamakta, %25,1’i (105 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların %19,3’ü halk otobüslerinin kullanımının engelliler için uygun olduğunu (basamak yüksekliğinin uygun olması, tekerlekli sandalye kullananlar için yardımcı donanımların bulunması, özel koltuk/alan tahsisi vb.) düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=2,45) “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Halk otobüslerinin kullanımı engelliler için uygundur” ifadesine katılma düzeylerinin memleket, yaş, eğitim, meslek ve gelir değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; cinsiyet değişkenine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 50.1. Cinsiyet grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Kadın	2,27	1,12	%15,4	%62,6	%22
Erkek	2,63	1,16	%23,5	%44,9	%31,6

Katılımcı kentlilerin cinsiyetlerine göre halk otobüslerinin engelliler için uygun olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, erkek katılımcıların (Ort.=2,63) ortalamasının kadınlardan (Ort.=2,27) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak kadın katılımcıların “katılmıyorum” seçeneğine; erkek katılımcıların ise “kararsızım” seçeneğine daha yakın olduğu görülmektedir.

Tablo 51. “Minibüslerin (dolmuşların) kullanımı engelliler için uygundur.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	129	30,8
Katılmıyorum	165	39,4
Kararsızım	95	22,7
Katılıyorum	24	5,7
Tamamen Katılıyorum	6	1,4
Toplam	419	100,0

Tablo 51’de görüldüğü üzere “Minibüslerin (dolmuşların) kullanımı engelliler için uygundur” ifadesine katılımcıların %1,4’ü (6 kişi) tamamen katılmakta, %5,7’si (24 kişi) katılmakta, %22,7’si (95 kişi) kararsız, %39,4’ü (165 kişi) katılmamakta, %30,8’i (129 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların %7,1’i minibüslerin kullanımının engelliler için uygun olduğunu düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=2,07) “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Minibüslerin kullanımı engelliler için uygundur” ifadesine katılma düzeylerinin cinsiyet, yaş, eğitim, meslek ve gelir değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; memleket değişkenine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 51.1. Memleket grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	2,15	0,95	%8,3	%67,1	%24,6
Diğer	1,96	0,91	%5,4	%74,8	%19,8

Katılımcıların memleket gruplarına göre minibüslerin engelliler için uygun olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalamasının (Ort.=2,15) diğer katılımcılardan (Ort.=1,96) daha yüksek olduğu görülmektedir. Afyonkarahisarlı olmayan katılımcıların ortalaması “kesinlikle katılmıyorum” ve “katılmıyorum” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere; Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalaması ise “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 52. “Halk otobüsü şoförlerinin davranışları hizmet kalitesi bakımından uygundur.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	111	26,5
Katılmıyorum	104	24,8
Kararsızım	116	27,7
Katılıyorum	71	16,9
Tamamen Katılıyorum	17	4,1
Toplam	419	100,0

Tablo 52’de görüldüğü üzere “Halk otobüsü şoförlerinin davranışları hizmet kalitesi bakımından uygundur” ifadesine katılımcıların %4,1’i (17 kişi) tamamen katılmakta, %16,9’u (71 kişi) katılmakta, %27,7’si (116 kişi) kararsız, %24,8’i (104 kişi) katılmamakta, %26,5’i (111 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların %21’ine göre halk otobüsü şoförlerinin davranışları hizmet kalitesi bakımından uygundur. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=2,47) “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Halk otobüsü şoförlerinin davranışları hizmet kalitesi bakımından uygundur” ifadesine katılma düzeylerinin cinsiyet, yaş, eğitim, meslek ve gelir değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; memleket değişkenine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 52.1. Memleket grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	2,60	1,16	%23,1	%46,8	%30,1
Diğer	2,27	1,14	%18	%58,1	%23,9

Katılımcıların memleket gruplarına göre halk otobüsü şoförlerinin davranışlarının hizmet kalitesi bakımından uygun olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalamasının (Ort.=2,60) diğer katılımcılardan (Ort.=2,27) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak Afyonkarahisarlı olmayan katılımcıların “katılmıyorum” seçeneğine; Afyonkarahisarlı katılımcıların ise “kararsızım” seçeneğine daha yakın olduğu görülmektedir.

Tablo 53. “Minibüs şoförlerinin davranışları hizmet kalitesi bakımından uygundur.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	125	29,8
Katılmıyorum	122	29,1
Kararsızım	110	26,3
Katılıyorum	49	11,7
Tamamen Katılıyorum	13	3,1
Toplam	419	100,0

Tablo 53’de görüldüğü üzere “Minibüs şoförlerinin davranışları hizmet kalitesi bakımından uygundur” ifadesine katılımcıların %3,1’i (13 kişi) tamamen katılmakta, %11,7’si (49 kişi) katılmakta, %26,3’ü (110 kişi) kararsız, %29,1’i (122 kişi) katılmamakta, %29,8’i (125 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların %14,8’ine göre minibüs şoförlerinin davranışları hizmet kalitesi bakımından uygundur. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=2,29) “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Minibüs şoförlerinin davranışları hizmet kalitesi bakımından uygundur” ifadesine katılma düzeylerinin cinsiyet, meslek ve gelir değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; memleket, yaş ve eğitim değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 53.1. Memleket grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	2,43	1,16	%19,1	%53,2	%27,7
Diğer	2,07	0,98	%8,4	%67,6	%24

Katılımcıların memleket gruplarına göre minibüs şoförlerinin davranışlarının hizmet kalitesi bakımından uygun olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalamasının (Ort.=2,43) diğer katılımcılardan (Ort.=2,07) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 53.2. Yaş grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
15-25	2,28	1,06	%13,5	%61,2	%25,3
26-35	2,12	1,11	%12,1	%65,3	%22,6
36-45	2,14	1,01	%12,5	%66	%21,5
45 üzeri	2,72	1,17	%24,6	%36,2	%39,2

Katılımcıların yaş gruplarına göre minibüs şoförlerinin davranışlarının hizmet kalitesi bakımından uygun olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın “45 üzeri” yaş grubuna ait katılımcılarda (Ort.=2,72) olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla “15-25” yaş grubu (Ort.=2,28) ve “36-45” yaş grubu (Ort.=2,14) izlemektedir. En düşük ortalama ise “26-35” yaş grubuna ait katılımcılarda (Ort.=2,12) görülmektedir. Her bir yaş grubunun ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak “45 üzeri” yaş grubu “kararsızım” seçeneğine; diğer yaş grupları ise “katılmıyorum” seçeneğine daha yakındır. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (15-25)-(45 üzeri); (26-35)-(45 üzeri); (36-45)-(45 üzeri) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 53.3. Eğitim seviyesine göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Ortaokul ve aşağısı	2,60	1,28	%30	%47,2	%22,8
Lise	2,50	1,14	%20,4	%52,4	%27,2
Yükseköğretim	2,11	0,99	%8,1	%65	%26,9

Katılımcıların gruplandıkları eğitim seviyelerine göre minibüs şoförlerinin davranışlarının hizmet kalitesi bakımından uygun olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın ortaokul ve daha aşağı (Ort.=2,60) düzeyde eğitim alan katılımcılarda olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla lise (Ort.=2,50) ve yükseköğretim (Ort.=2,11) düzeyinde eğitim alan katılımcılar izlemektedir. Eğitim seviyesine göre katılımcı grupların her birinin ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak “ortaokul ve aşağısı” ve “lise” gruplarının ortalamaları “kararsızım” seçeneğine; “yükseköğretim” grubunun ortalaması ise “katılmıyorum” seçeneğine daha yakındır. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden games-howell testi uygulandığında farklılığın (ortaokul ve aşağısı)-(yükseköğretim); (lise)-(yükseköğretim) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 54. “Toplu taşıma kullanım ücretleri bütçem için uygundur.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	146	34,8
Katılmıyorum	94	22,4
Kararsızım	95	22,7
Katılıyorum	70	16,7
Tamamen Katılıyorum	14	3,3
Toplam	419	100,0

Tablo 54’de görüldüğü üzere “Toplu taşıma kullanım ücretleri bütçem için uygundur” ifadesine katılımcıların %3,3’ü (14 kişi) tamamen katılmakta, %16,7’si (70 kişi) katılmakta, %22,7’si (95 kişi) kararsız, %22,4’ü (94 kişi) katılmamakta, %34,8’i (146 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların %20’si toplu taşıma ücretlerini uygun bulmaktadır. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=2,31) “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Toplu taşıma kullanım ücretleri bütçem için uygundur” ifadesine katılma düzeylerinin cinsiyet ve eğitim değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; memleket, yaş, meslek ve gelir değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 54.1. Memleket grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	2,42	1,22	%22,7	%54,4	%22,9
Diğer	2,13	1,15	%16,2	%61,7	%22,1

Katılımcı kentlilerin memleket gruplarına göre toplu taşıma ücretlerinin uygun olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalamasının (Ort.=2,42) diğer katılımcılardan (Ort.=2,13) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 54.2. Yaş grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
15-25	2,07	1,15	%12,9	%64,7	%22,4
26-35	2,30	1,19	%20,1	%54	%25,9
36-45	2,58	1,17	%28,6	%53,5	%17,9
45 üzeri	2,68	1,25	%30,4	%47,8	%21,8

Katılımcıların yaş gruplarına göre toplu taşıma ücretlerinin uygun olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın “45 üzeri” yaş grubuna ait katılımcılarda (Ort.=2,68) olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla “36-45” yaş grubu (Ort.=2,58) ve “26-35” yaş grubu (Ort.=2,30) izlemektedir. En düşük ortalama ise “15-25” yaş grubuna ait katılımcılarda (Ort.=2,07) görülmektedir. Her bir yaş grubunun ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak “36-45” ve “45 üzeri” yaş grupları “kararsızım” seçeneğine; diğer yaş grupları ise “katılmıyorum” seçeneğine daha yakındır. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (15-25)-(36-45); (15-25)-(45 üzeri); (26-35)-(45 üzeri) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 54.3. Meslek grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
İşçi	2,46	1,19	%19,2	%53,2	%27,6
Memur	2,43	1,21	%26,2	%50,8	%23
Serbest Meslek Çalışanı	2,63	1,25	%28,9	%46,2	%24,9
Öğrenci	1,88	1,05	%6,7	%71,4	%21,9
Çalışmayan	2,37	1,22	%22,6	%58,1	%19,3

Katılımcıların meslek gruplarına göre toplu taşıma ücretlerinin uygun olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın serbest meslek çalışanı katılımcılarda (Ort.=2,63) olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla işçi (Ort.=2,46), memur (Ort.=2,43) ve herhangi bir işte çalışmayan (Ort.=2,37) katılımcılar izlemektedir. En düşük ortalama ise öğrenci katılımcılarda (Ort.=1,88) görülmektedir. Öğrenci katılımcıların ortalaması “kesinlikle katılmıyorum” ve “katılmıyorum” arasında (“katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere; diğer meslek gruplarının ortalamaları ise “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“serbest meslek çalışanı” grubu “kararsızım”; “işçi”, “memur” ve “çalışmayan” grupları ise “katılmıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden games-howell testi uygulandığında farklılığın (öğrenci)-(çalışmayan); (öğrenci)-(serbest meslek çalışanı); (işçi)-(öğrenci); (öğrenci)-(memur) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 54.4. Gelir düzeyine göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
1.500 TL'nin altında	2,18	1,22	%17,1	%63,4	%19,5
1.500 TL-3.000 TL	2,20	1,20	%17,4	%60,9	%21,7
3.000 TL-5.000 TL	2,39	1,15	%20,5	%55,6	%23,9
5.000 TL üzeri	2,82	1,20	%36,5	%34,2	%29,3

Katılımcıların gelir durumlarına göre toplu taşıma ücretlerinin uygun olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın aylık geliri 5.000 TL'den fazla olan (Ort.=2,82) katılımcılarda olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla “3.000-5.000 TL” (Ort.=2,39) ve “1.500-3.000 TL” (Ort.=2,20) grupları izlemektedir. En düşük ortalama ise aylık geliri 1.500 TL'nin altında (Ort.=2,18) olan katılımcılarda görülmektedir. Gelir durumuna göre katılımcı grupların her birinin ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak “5000 TL üzeri” grubunun ortalaması “kararsızım” seçeneğine; diğer gelir gruplarının ortalamaları ise “katılmıyorum” seçeneğine daha yakındır. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (1.500 TL'nin altında)-(5.000 TL üzeri); (1.500-3.000

TL)-(5.000 TL üzeri); (3.000-5.000 TL); (5.000 TL üzeri) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 55. “Halk otobüsleri ile minibüsler (dolmuşlar) birbirleriyle rekabet etmektedir.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	41	9,8
Katılmıyorum	57	13,6
Kararsızım	87	20,8
Katılıyorum	95	22,7
Tamamen Katılıyorum	139	33,2
Toplam	419	100,0

Tablo 55’de görüldüğü üzere “Halk otobüsleri ile minibüsler birbirleriyle rekabet etmektedir” ifadesine katılımcıların %33,2’si (139 kişi) tamamen katılmakta, %22,7’si (95 kişi) katılmakta, %20,8’i (87 kişi) kararsız, %13,6’sı (57 kişi) katılmamakta, %9,8’i (41 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların %55,9’u halk otobüsleri ile minibüslerin birbirleriyle rekabet ettiğini düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=3,55) “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Halk otobüsleri ile minibüsler birbirleriyle rekabet etmektedir” ifadesine katılma düzeylerinin cinsiyet, memleket, yaş, eğitim, meslek ve gelir değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı görülmektedir.

Tablo 56. “Kentimizde aktarmalı toplu taşıma hizmeti başarılı bir şekilde uygulanmaktadır.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	57	13,6
Katılmıyorum	91	21,7
Kararsızım	145	34,6
Katılıyorum	96	22,9
Tamamen Katılıyorum	30	7,2
Toplam	419	100,0

Tablo 56’da görüldüğü üzere “Kentimizde aktarmalı toplu taşıma hizmeti başarılı bir şekilde uygulanmaktadır” ifadesine katılımcıların %7,2’si (30 kişi) tamamen katılmakta, %22,9’u (96 kişi) katılmakta, %34,6’sı (145 kişi) kararsız, %21,7’si (91 kişi) katılmamakta, %13,6’sı (57 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani

katılımcıların %30,1'i aktarmalı toplu taşıma hizmetlerinin başarılı bir şekilde uygulandığını düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=2,88) “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Kentimizde aktarmalı toplu taşıma hizmeti başarılı bir şekilde uygulanmaktadır” ifadesine katılma düzeylerinin cinsiyet, yaş, eğitim, meslek ve gelir değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; memleket değişkenine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 56.1. Memleket grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	2,97	1,13	%32,5	%32,1	%35,4
Diğer	2,74	1,10	%26,4	%40,2	%33,4

Katılımcıların memleket gruplarına göre aktarmalı toplu taşıma hizmetlerini başarılı bulma düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalamasının (Ort.=2,97) diğer katılımcılardan (Ort.=2,74) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 57. “Toplu taşımada kullanılan duraklar sayıca yeterlidir.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	24	5,7
Katılmıyorum	59	14,1
Kararsızım	150	35,8
Katılıyorum	136	32,5
Tamamen Katılıyorum	50	11,9
Toplam	419	100,0

Tablo 57’de görüldüğü üzere “Toplu taşımada kullanılan duraklar sayıca yeterlidir” ifadesine katılımcıların %11,9’u (50 kişi) tamamen katılmakta, %32,5’i (136 kişi) katılmakta, %35,8’i (150 kişi) kararsız, %14,1’i (59 kişi) katılmamakta, %5,7’si (24 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların %44,4’ü toplu taşımada kullanılan durakları sayıca yeterli bulmaktadır. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=3,30) “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Toplu taşımada kullanılan duraklar sayıca yeterlidir” ifadesine katılma düzeylerinin cinsiyet, yaş, eğitim, meslek ve gelir değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; memleket değişkenine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 57.1. Memleket grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	3,42	0,99	%47,6	%15,5	%36,9
Diğer	3,12	1,08	%39,5	%26,4	%34,1

Katılımcı kentlilerin memleket gruplarına göre toplu taşımada kullanılan durakların sayıca yeterli olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalamasının (Ort.=3,42) diğer katılımcılardan (Ort.=3,12) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 58. “Toplu taşıma durakları nitelik bakımından uygun kaliteye sahiptir.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	84	20,0
Katılmıyorum	100	23,9
Kararsızım	115	27,4
Katılıyorum	97	23,2
Tamamen Katılıyorum	23	5,5
Toplam	419	100,0

Tablo 58’de görüldüğü üzere “Toplu taşıma durakları nitelik bakımından uygun kaliteye sahiptir” ifadesine katılımcıların %5,5’i (23 kişi) tamamen katılmakta, %23,2’si (97 kişi) katılmakta, %27,4’ü (115 kişi) kararsız, %23,9’u (100 kişi) katılmamakta, %20’si (84 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların %28,7’si toplu taşımada kullanılan durakların nitelik bakımından (olumsuz hava şartlarından etkilenmemesi, kaliteli malzeme kullanılması, temiz olması vb.) uygun kaliteye sahip olduğunu düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=2,70) “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Toplu taşıma durakları nitelik bakımından uygun kaliteye sahiptir” ifadesine katılma düzeylerinin yaş, eğitim ve gelir değişkenlerine göre

$P < 0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; cinsiyet, memleket ve meslek değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 58.1. Cinsiyet grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Kadın	2,51	1,16	%22	%49,6	%28,4
Erkek	2,89	1,17	%35,6	%38	%26,4

Katılımcı kentlilerin cinsiyetlerine göre toplu taşımada kullanılan durakların nitelik bakımından uygun kaliteye sahip olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, erkek katılımcıların (Ort.=2,89) ortalamasının kadınlardan (Ort.=2,51) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 58.2. Memleket grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Afyonkarahisar	2,82	1,21	%34,5	%38,8	%26,7
Diğer	2,51	1,11	%19,8	%51,5	%28,7

Katılımcıların memleket gruplarına göre toplu taşımada kullanılan durakların nitelik bakımından uygun kaliteye sahip olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, Afyonkarahisarlı katılımcıların ortalamasının (Ort.=2,82) diğer katılımcılardan (Ort.=2,51) daha yüksek olduğu görülmektedir. Her iki grubun da ortalaması “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Tablo 58.3. Meslek grubuna göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
İşçi	2,97	1,15	%38,3	%34,1	%27,6
Memur	2,63	1,11	%25,5	%44,3	%30,2
Serbest Meslek Çalışanı	3,00	1,31	%42,3	%34,6	%23,1
Öğrenci	2,44	1,10	%18,1	%54,3	%27,6
Çalışmayan	2,76	1,25	%32,2	%41,9	%25,9

Katılımcıların meslek gruplarına göre toplu taşımada kullanılan durakların nitelik bakımından uygun kaliteye sahip olduğu düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın serbest meslek çalışanı katılımcılarda (Ort.=3,00) olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla işçi (Ort.=2,97), herhangi bir işte

çalışmayan (Ort.=2,76) ve memur (Ort.=2,63) katılımcılar izlemektedir. En düşük ortalama ise öğrenci katılımcılarda (Ort.=2,44) görülmektedir. “Serbest meslek çalışanı” grubunun ortalaması “kararsızım” seçeneğine; diğer meslek gruplarının ortalamaları ise “katılmıyorum” ve “kararsızım” arasında (“öğrenci” grubu “katılmıyorum”; “işçi”, “memur” ve “çalışmayan” grupları “kararsızım” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden LSD testi uygulandığında farklılığın (işçi)-(öğrenci); (öğrenci)-(serbest meslek çalışanı) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 59. “Özel taşıtlar (otomobil vb.) toplu taşıma duraklarını park yeri olarak kullanmaktadır.”

	Frekans (n)	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılmıyorum	22	5,3
Katılmıyorum	52	12,4
Kararsızım	84	20,0
Katılıyorum	140	33,4
Tamamen Katılıyorum	121	28,9
Toplam	419	100,0

Tablo 59’da görüldüğü üzere “Özel taşıtlar (otomobil vb.) toplu taşıma duraklarını park yeri olarak kullanmaktadır” ifadesine katılımcıların %28,9’u (121 kişi) tamamen katılmakta, %33,4’ü (140 kişi) katılmakta, %20’si (84 kişi) kararsız, %12,4’ü (52 kişi) katılmamakta, %5,3’ü (22 kişi) kesinlikle katılmamaktadır. Yani katılımcıların %62,3’ü özel taşıtların toplu taşıma duraklarını park yeri olarak kullanıldığını düşünmektedir. Ayrıca bahsi geçen ifadeye ilişkin katılımcıların genel ortalaması (Ort.=3,68) “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında (“katılıyorum” seçeneğine daha yakın) bir değere karşılık gelmektedir.

Katılımcıların “Özel taşıtlar toplu taşıma duraklarını park yeri olarak kullanmaktadır” ifadesine katılma düzeylerinin cinsiyet, memleket, yaş, meslek ve gelir değişkenlerine göre $P<0,05$ düzeyinde anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı; eğitim değişkenine göre anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir. Bu anlamlı farklılıklar aşağıda açıklanmaktadır.

Tablo 59.1. Eğitim seviyesine göre

	Ortalama	Std. Sapma	Katılıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım
Ortaokul ve aşağısı	3,34	1,23	%48,6	%24,3	%27,1
Lise	3,77	1,02	%66,9	%10,7	%22,4
Yükseköğretim	3,73	1,18	%64,2	%18,7	%17,1

Katılımcıların gruplandıkları eğitim seviyelerine göre toplu taşıma duraklarının özel motorlu taşıtlarla park yeri olarak kullanıldığı düşüncesine katılma düzeyleri karşılaştırıldığında, en yüksek ortalamanın lise (Ort.=3,77) düzeyinde eğitim alan katılımcılarda olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla yükseköğretim düzeyinde (Ort.=3,73) ve ortaokul ve daha aşağı (Ort.=3,34) düzeyde eğitim alan katılımcılar izlemektedir. Eğitim seviyesine göre katılımcı grupların her birinin ortalaması “kararsızım” ve “katılıyorum” arasında bir değere karşılık gelmektedir. Ancak “ortaokul ve aşağısı” grubunun ortalaması “kararsızım” seçeneğine; “lise” ve “yükseköğretim” gruplarının ortalamaları ise “katılıyorum” seçeneğine daha yakındır. Tek yönlü varyans analizi sonucu hesaplanan istatistiksel anlamlı farklılığın kaynağını tespit etmek üzere kullanılan post-hoc testlerinden games-howell testi uygulandığında farklılığın (ortaokul ve aşağısı)-(lise); (ortaokul ve aşağısı)-(yükseköğretim) yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Kent içinde özgür dolaşım ancak özel otomobil, toplu taşıma, yayalar ve bisikletliler gibi tüm yol kullanıcıları arasında uyumlu bir dengenin sağlanmasıyla mümkün olabilir. Ancak günümüz kentlerinde bu uyumun çoğunlukla otomobil vb. özel motorlu taşıtlar lehine; toplu taşıma, yayalar ve bisikletliler aleyhine bozulduğu görülmektedir. Oysa kentlerde kontrol edilebilir ve sürdürülebilir bir ulaşım anlayışının geliştirilebilmesi için otomobile karşı sosyal ve ekonomik yararlılığı daha yüksek toplu taşıma, bisikletli ulaşım ve yayalık gibi alternatif ulaşım yöntemleri geliştirilmelidir.

Tez çalışması kapsamında ortaya konulan, bir kentli hakkı olarak dolaşım hakkına ilişkin Türkiye'deki yasal mevzuatın durumu; anket çalışmasından elde edilen bulgulara göre, katılımcı kentlilerin otomobil merkezli kent içi ulaşım düşüncesine katılma düzeyleri; otomobil kullanımından sürdürülebilir kent içi ulaşım yöntemlerine geçişkenlik durumları; kentsel yaşam memnuniyetleri ve aidiyet düzeyleri; Afyonkarahisar'da motorlu taşıt kaynaklı sorunlara ilişkin düşünceleri; Afyonkarahisar'da yayalık, bisikletli ulaşım ve toplu taşıma hakkındaki düşünceleri aşağıda değerlendirilmektedir.

Dolaşım Hakkına İlişkin Yasal Düzenlemeler

Avrupa Kentsel Şartı, Türkiye'de kentli haklarının tanınmasında esas teşkil eden bir hukuki norm niteliğinde değildir. Ayrıca Türkiye'de kentli haklarına ilişkin doğrudan yapılmış herhangi bir yasal düzenleme de bulunmamaktadır. Bu gerçeklikten hareketle, bu durumun bir kentli hakkı olarak dolaşım hakkı için de geçerli olduğu görülmektedir. Ancak bu duruma rağmen ulusal mevzuatta kentli hakları ve özel olarak dolaşım hakkı ile ilişkilendirilebilecek birçok yasal düzenlemenin bulunduğu da bir gerçektir.

Türkiye'de kent içi ulaşım ile ilgili mevzuatın içeriğine bakıldığında, kabul edilen hükümlerin daha çok motorlu taşıt merkezli kentsel ulaşım hizmetlerine yönelik olduğu görülmektedir. Kentsel ulaşım hizmetleri ile ilgili, belli bir bütünlük içinde olmayan ve parçalı bir görünüme sahip birçok yasal düzenlemenin varlığı dolaşım hakkının gerçekleşmesine kısmen imkân tanımaktadır. Elbette kentli haklarının ve özel olarak dolaşım hakkının doğrudan bir yasal düzenleme ile

tanınması, bu hakların sağlanması için atılabilecek en doğru adımdır. Ancak bu konuda doğrudan bir yasal düzenleme yapılmasa bile yerel yönetim birimlerine kendi kanunlarında özellikle yayalık, bisikletli ulaşım ve toplu taşıma gibi sürdürülebilir ulaşım yöntemlerini güçlendirmeye yönelik daha çok görev, yetki ve sorumluluk tanınması, dolaylı da olsa dolaşım hakkının gerçekleşmesine imkân sağlayacaktır.

Otomobil Merkezli Kent İçi Ulaşım Düşüncesi

Otomobil, sürücüsüne istediği zaman, istediği yere, istediği güzergâhtan ve istediği kişiyle gidebilme özgürlüğü ve rahatlığı tanıdığı için ulaşımında en çok tercih edilen ve insanların kullanmaya en çok meyilli oldukları ulaşım aracıdır. Anket çalışmasından elde edilen bulgular da bu bilgiyi doğrulamaktadır. Buna göre katılımcı kentlilerin çoğunluğu (%54,4) kent içinde en iyi ulaşım aracının otomobil olduğunu düşünmektedir.

Sürdürülebilir Kent İçi Ulaşım Yöntemlerine Geçişkenlik Durumu

Katılımcıların otomobil kullanımından sürdürülebilir kent içi ulaşım yöntemlerine geçişkenlik durumları hakkında anket çalışmasından elde edilen bulgular şu şekildedir:

- Gerekli altyapı ve donanımlar sağlandığı takdirde katılımcıların büyük çoğunluğunun (%89,5) yürümekten keyif alacağı anlaşılmaktadır.
- Gerekli altyapı ve donanımlar sağlandığı takdirde katılımcıların önemli çoğunluğunun (%66,8) kent içinde bisikletli ulaşımı (kullanım sıklığı dikkate alınmaksızın) tercih edebileceği görülmektedir.
- Gerekli altyapı ve donanımlar sağlandığı takdirde katılımcıların önemli çoğunluğunun (%75) kent içi ulaşımında toplu taşımadan yararlanacağı anlaşılmaktadır.

Kişilerin, ulaşım konusunda serbest bırakıldıklarında ve özellikle alternatif ulaşım politikaları geliştirilmediğinde daha çok otomobilden yana tercihte bulundukları bilinmektedir. Ancak anket çalışmasından elde edilen bulgulardan hareketle kent içi ulaşımında otomobil vb. özel motorlu taşıtlardan yararlanan kentlilerin kaliteli ve güvenli altyapı sağlandığı takdirde yayalık, bisikletli ulaşım ve toplu taşıma gibi toplumsal, çevresel ve ekonomik faktörleri önemseyen; rahat ve

güvenli bir dolaşımın gerçekleşmesine yardımcı olan sürdürülebilir ulaşım yöntemlerine geçişken oldukları da görülmektedir.

Motorlu Taşıt Kaynaklı Kentsel Sorunlar

Otomobil odaklı ulaşım politikalarının geçerli olduğu ülkelerde -toplu taşıma, yayalık ve bisikletli ulaşım konusunda yeterli, kaliteli ve güvenli altyapı bulunmadığı için- ulaşım taleplerinin önemli bir kısmı otomobil, panelvan, kamyonet, motosiklet vb. özel motorlu taşıtlarla karşılanmaktadır. Anket çalışmasına katılan kentlilerin yaklaşık yarısı (%48,7) kent içi ulaşımında özel bir motorlu taşıttan yararlanmaktadır. Bununla birlikte katılımcıların büyük çoğunluğu (%82,4) Afyonkarahisar'da gereğinden fazla otomobil kullanıldığını düşünmektedir.

Afyonkarahisar'da motorlu taşıt kaynaklı sorunlar hakkında anket çalışmasından elde edilen bulgular şu şekildedir:

- Katılımcı kentlilerin büyük çoğunluğu (%86,4) Afyonkarahisar'da önemli ölçüde trafik ve park sorunu olduğunu düşünmektedir.
- Katılımcı kentlilerin büyük çoğunluğu (%85,9) Afyonkarahisar'da önemli ölçüde motorlu taşıt kaynaklı gürültü kirliliği olduğunu düşünmektedir. Ayrıca katılımcıların büyük çoğunluğu (%84,2) Afyonkarahisar'da sürücülerin gereksiz yere korna kullandıklarını düşünmektedir.

Anket çalışmasından elde edilen bulgulara göre katılımcı kentlilerin büyük çoğunluğu Afyonkarahisar'da motorlu taşıt kaynaklı trafik, otopark ve çevre sorunları bulunduğunu düşünmektedir.

Ulaşım, esas itibarıyla toplumsal bir talep olmasına karşın büyük ölçüde bireysel ölçekte ve otomobil odaklı karşılanması birçok türden haksızlığa neden olmaktadır. Bu nedenle bireysel ölçekte ulaşım sağlayan otomobil kullanımını toplumsal fayda ile uyumlu hale getirilmelidir.

Bir insan hakkı olarak seyahat özgürlüğü ve bir kentli hakkı olarak dolaşım hakkı taşıtlara değil insanlara tanınmıştır. Oysa günümüzde kentler büyük ölçüde insan ulaşımı yerine taşıt dolaşımı için tasarlanmaktadır. Bu sorunun çözümü açısından kentsel ulaşım planları toplumun genel menfaati gözetilerek yapılmalı ve

otomobil gibi özel motorlu taşıtların dolaşım hacminin azaltılması için kent ve insan odaklı ulaşım alternatifleri geliştirilmelidir.

Otomobil merkezli kent içi ulaşım politikalarının uygulanması sonucunda ortaya çıkan ulaşım sorunlarına ilişkin çözüm arayışları da genel olarak taşıt yollarının artırılması şeklinde olmaktadır. Oysa sınırlı mekânda sınırsız nitelikli bireysel dolaşım talebinin karşılanması mümkün olmadığı için yeni taşıt yolları yapmak suretiyle tedbirler almak kentsel ulaşım sorunlarını kısmen ve kısa süreliğine çözüme kavuşturmaktadır. Ayrıca otomobil merkezli ulaşım politikalarına bağlı olarak kentlerde taşıt yollarına daha fazla yer ayrılması, sokakların sosyal bir yaşam alanı olarak kullanılmasını engellemekte; hava ve gürültü kirliliğinin artmasına ve yol güvenliğinin azalmasına neden olmaktadır. Yani aşırı otomobil kullanımı kentlerin yaşanabilirliğini olumsuz yönde etkilemektedir.

Kentsel Yaşam Memnuniyeti ve Aidiyet Düşüncesi

Katılımcıların kentsel yaşam memnuniyetleri ve aidiyet düşünceleri hakkında anket çalışmasından elde edilen bulgular şu şekildedir:

- Yaklaşık üç katılımcıdan birisi (%33,7) Afyonkarahisar'da kendisini özgür ve güvende hissetmektedir.
- Katılımcıların yaklaşık yarısı (%50,3) Afyonkarahisar'da yaşamaktan keyif almakta ve kendisini bu kentin bir parçası olarak görmektedir.

Sokaklar her şeyden önce özel-kamusal, bireysel-toplumsal her türden faaliyetin gerçekleştiği, çevre kirliliğinin önlendiği ve gürültülerin minimize edildiği, kaliteli, çekici ve yaşanabilir nitelikli sosyal mekânlar olmalıdır. Sokağın yaşanabilir bir sosyal mekân olarak algılanması, güvenliğin artmasına, kentsel bozulmanın önüne geçilmesine ve iyileşmenin sağlanmasına bağlıdır. Aksi takdirde sokaklar ve kentsel mekânlar kentlilerce olumlu anlamlar yüklenmeyen ve burada yaşayanların kendilerini güvende hissetmedikleri alanlar olmaktan öteye geçemeyecektir. Bu duruma bağlı olarak kentsel aidiyetin gerçekleşmesi de kolay olmayacaktır.

Yaya Dolaşımı

Afyonkarahisar'da yayalığın durumu hakkında anket çalışmasından elde edilen bulgular şu şekildedir:

- Yaklaşık üç katılımcıdan birisi (%32,2) Afyonkarahisar’da kaldırım ve yaya yollarının yayalara rahat ve güvenli dolaşım imkânı sağladığını düşünmektedir.
- Katılımcıların yaklaşık dörtte biri (%27,7) Afyonkarahisar’da yaya geçitlerinin yayalara taşıt yollarından rahat ve güvenli geçme imkânı sağladığını düşünmektedir.
- Katılımcıların yaklaşık beşte biri (%19,4) Afyonkarahisar’da yayaların motorlu taşıtlar karşısında güvende olduklarını düşünmektedir.
- Katılımcıların yaklaşık üçte biri (%34,1) Afyonkarahisar’da trafik ışıklarının yer ve süre bakımından yayaların rahat ve güvenli dolaşımını sağlayacak nitelikte olduğunu düşünmektedir.
- Katılımcıların çok az kısmı (%9,5) Afyonkarahisar’da tekerlekli sandalye kullananların rahat ve güvenli dolaşımını sağlayan kaldırım ve yaya yollarının bulunduğunu düşünmektedir.
- Katılımcıların çok az kısmı (%10) Afyonkarahisar’da görme engellilerin rahat ve güvenli dolaşımını sağlayan kaldırım ve yaya yollarının bulunduğunu düşünmektedir.
- Katılımcıların büyük çoğunluğu (%80,2) Afyonkarahisar’da yaya yolları ve kaldırımların gerçek amacı dışında da kullanıldığını (araç parkı, çöp konteyneri ve işyeri malzemesi konulması vb.) düşünmektedir.
- Katılımcıların yaklaşık beşte biri (%21,5) Afyonkarahisar’da yaya yolları ve kaldırımların nitelik bakımından uygun kaliteye sahip olduğunu düşünmektedir.

Anket çalışmasından elde edilen bulgulara göre katılımcı kentlilerin büyük çoğunluğunun Afyonkarahisar’da yayalığa ilişkin altyapı ve donanımları; kaliteli, yeterli ve güvenli bulmadığı görülmektedir.

Kent içi ulaşımın en temel aktörü yayalardır. Bu nedenle yayalara yol kullanımında öncelik tanınmalıdır. Özellikle kısa ve orta mesafeli kent içi ulaşım için yumuşak ulaşım vasıtalarının (yaya ve bisiklet) tercih edilmesi, kentlerin sürdürülebilirliği açısından önemlidir.

Kentsel alanların tamamı engelliler, yaşlılar ve çocuklular başta olmak üzere tüm yayalar için erişilebilir olmalı; kentsel alanların düzenlenmesinde yayaların durumu ve ihtiyaçları öncelikle göz önünde bulundurulmalıdır. Yaya dolaşımını kentin her parçasına yayan bir mekân kurgusu oluşturulmalı, özellikle kent merkezlerinde yaya önceliğine dayanan ulaşım modelleri teşvik edilmelidir.

Kentsel alanların tamamında kalite standartlarına uygun ölçülerde, kapasite bakımından yayaların talebini karşılayacak düzeyde, kaliteli işçiliğin ve malzemenin kullanıldığı, güvenli, her türlü kirlilikten arındırılmış, görsel çekiciliği bulunan, kentsel mobilya ve yeşil alanlarla desteklenmiş, aydınlık, haksız işgallerle (seyyar satıcı, işyeri malzemesi, motorlu taşıt, elektrik direkleri, çöp bidonları vb.) parçalanmayan, serbest ve keyif verici yürüyüşün gerçekleşebildiği yaya kaldırımları ve yaya yolları bulunmalıdır. Aksi takdirde yayalar, kendileri için güvenli olmayan motorlu taşıt yollarını kullanmak zorunda kalmaktadır.

Bisikletli Ulaşım

Afyonkarahisar’da bisikletli ulaşım hakkında anket çalışmasından elde edilen bulgular şu şekildedir:

- Yaklaşık on katılımcıdan birisi (%9,3) kent içi ulaşımında bisiklet kullanmaktadır. Bu oran katılımcıların bisiklet kullanma sıklığını dikkate almaksızın elde edilen orandır. Oysa kent içi ulaşımında her gün bisiklet kullandığını belirten katılımcıların örneklem içindeki oranı çok daha düşüktür. Sadece 16 katılımcının (%3,8) kent içi ulaşımında her gün bisiklet kullandığı görülmektedir.
- Katılımcıların çok az kısmı (%11,2) Afyonkarahisar’da rahat ve güvenli bisikletli ulaşım imkân sağlayan altyapı ve donanımların bulunduğunu düşünmektedir.
- Katılımcıların çok az kısmı (%9,5) Afyonkarahisar’da bisikletlilerin motorlu taşıtlar karşısında güvende olduklarını düşünmektedir.

Anket çalışmasından elde edilen bulgulara göre katılımcı kentlilerin büyük çoğunluğunun Afyonkarahisar’da bisikletli ulaşım ile ilgili altyapı ve donanımları; kaliteli, yeterli ve güvenli bulmadığı görülmektedir.

Kentsel ulaşım politikalarının motorlu taşıt ihtiyaçlarına göre belirlenmesi sonucu, yayalar gibi bisikletliler de sürekli olarak kaybeden tarafta olmuştur. Kentsel alanlarda bisiklet kullanımı için özel olarak ayrılmış güvenli bisiklet yollarının bulunmaması ve bu konuyla ilgili gerekli özenin gösterilmemesi, bisiklet kullanımını tehlikeli hale getirmektedir. Kent içi ulaşımında bisikletin sürücüsüne güven vermesi ve buna bağlı olarak bisiklet kullanımının yaygınlaşması için motorlu taşıtlarla işgal edilmeyen, yüksek kalite standartlarına sahip bisiklet yolları, bisiklet park yerleri vb. altyapı ve donanımların bulunması gerekmektedir.

Toplu Taşıma

Afyonkarahisar’da toplu taşıma hakkında anket çalışmasından elde edilen bulgular şu şekildedir:

- Katılımcıların yaklaşık beşte biri (%21,4) Afyonkarahisar’da kullanılan halk otobüslerinin konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahip olduğunu düşünmektedir.
- Katılımcıların yaklaşık dörtte biri (%23,4) Afyonkarahisar’da kullanılan minibüslerin konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahip olduğunu düşünmektedir.
- Halk otobüslerinin kullandığı güzergâhlar katılımcı kentlilerin çoğunluğunun (%52,1) ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır.
- Minibüslerin kullandığı güzergâhlar katılımcıların çoğunluğunun (%59,7) ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır.
- Halk otobüsleri, hareket saatleri bakımından katılımcıların yaklaşık beşte ikisinin (%43,9) ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır.
- Minibüsler, hareket saatleri bakımından katılımcıların çoğunluğunun (%55,4) ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır.
- Yaklaşık dört katılımcıdan birisi (%23,8) halk otobüslerinin yaşlılar ve bebekliiler için uygun olduğunu düşünmektedir.
- Katılımcıların çok az kısmı (%15,8) minibüslerin yaşlılar ve bebekliiler için uygun olduğunu düşünmektedir.
- Katılımcıların yaklaşık beşte biri (%19,3) halk otobüslerinin engelliler için uygun olduğunu düşünmektedir.

- Katılımcıların çok az kısmı (%7,1) minibüslerin engelliler için uygun olduğunu düşünmektedir.
- Katılımcıların yaklaşık üçte biri (%30,1) aktarmalı toplu taşıma hizmetlerinin başarılı bir şekilde uygulandığını düşünmektedir.
- Beş katılımcıdan birisi (%20) toplu taşıma ücretlerinin uygun olduğunu düşünmektedir.

Anket çalışmasından elde edilen bulgulara göre katılımcı kentlilerin çoğunluğunun Afyonkarahisar'da toplu ulaşım ile ilgili altyapı ve donanımları; kaliteli, yeterli ve güvenli bulmadığı görülmektedir.

Toplu taşıma otomobile alternatif olarak tercih edilmesi gereken sürdürülebilir ulaşım araçlarından biridir. Toplu taşıma, daha çok otomobil vb. özel motorlu taşıtların trafiğe çıkmasını engellediği için kentsel dolaşımın özellikle toplumsal hareketliliğin yüksek olduğu saatlerde daha rahat bir şekilde gerçekleşmesini imkân tanır; enerji tasarrufu sağlayarak ekonomiye katkıda bulunur; hava ve gürültü kirliliğinin kısmen önüne geçilmesini sağlar.

Tasarım, konfor ve kaliteli hizmet anlayışıyla kentliler üzerinde olumlu izlenim bırakan toplu taşıma araçları kentlileri önemli ölçüde kendisine çekmektedir. Kentliler üzerinde olumlu izlenim bırakması ve daha çok tercih edilmesi için toplu taşıma araçları dezavantajlı grupların (yaşlılar, engelliler, bebek arabalıları, çocuklar ve eşya taşıyanlar vb.) kullanımına uygun olmalı (kapılar zemine yakın olmalı, kapılarda birden fazla basamak bulunmamalı vb.) ve engelli arabası kullananlar için gerekli donanımlara sahip olmalıdır. Bununla birlikte toplu taşıma araçlarında yaşlı, engelli, hamile ve bebekliler için yeterli alan/koltuk tahsisi yapılmalıdır.

Günümüzde kentlerin sürekli olarak büyümesi ve yayılması, kent içi dolaşımda aktarma yapmayı zorunlu hale getirmiştir. Aktarmalı ulaşımın rahat ve verimli bir şekilde gerçekleşmesi için toplu taşıma araçları arasında güzergâh, zaman ve ücret uyumunun sağlanması önemlidir. Bununla birlikte kent içi dolaşımın daha güvenli, dengeli ve hızlı bir şekilde gerçekleşebilmesi için toplu taşıma sistemlerinin kendi içinde etkinliği ve verimliliği artırılmalı; toplu taşıma araçları birbirinin rakibi olarak değil, tamamlayıcısı olarak görülmelidir.

Toplu taşıma hizmetlerinde etkinliğin ve verimliliğin artması için toplu taşıma hizmetine ilişkin tüm bilgilendirmeler eksiksiz ve kesintisiz bir biçimde kentlilere sunulmalıdır. Toplu taşıma kullananların bilgilendirilmesi için duraklarda bulunan panolardan toplu taşıma araçlarının kullandığı güzergâhlar ve hareket saatleri gibi önemli bilgiler ilan edilmelidir. Ancak gelişmiş teknolojileri kullanmak ve akıllı bilgilendirme sistemleri oluşturmak yolcu bilgilendirmeleri için çok daha etkili bir formüldür. Kentliler gerekli bilgilendirmelere internet üzerinden ve duraklarda bulunan elektronik panolar aracılığıyla ulaşabilmelidir.

Toplu taşıma durakları kaliteli malzeme kullanılarak iyi işçilikle yapılmalı, yeterli bekleme alanına ve oturağa sahip olmalı, güvenli, aydınlık ve temiz olmalı, görsel çekiciliği bulunmalı, olumsuz hava şartlarından etkilenmemeli, otomobil parkı gibi haksız işgallerle önü kapatılmamalı, sayı bakımından yeterli ve mesafe bakımından ulaşılabilir olmalıdır.

Sonuç olarak otomobil sahipliğinin her geçen gün artması ve otomobil merkezli kent içi ulaşım politikalarının benimsenmesi birçok türden problem ve haksızlığı beraberinde getirmektedir. Bu sorunların çözümü açısından kentlilerin tamamının ihtiyaçlarına karşılık verebilen; toplumsal, ekonomik ve çevresel sürdürülebilirliği olan yayalık, bisikletli ulaşım ve toplu taşıma gibi ulaşım türleri ön plana çıkarılmalı; uzun mesafeler için otomobile alternatif toplu taşıma; kısa ve orta mesafeler için yayalık ve bisikletli ulaşım cazip hale getirilerek desteklenmelidir.

KAYNAKÇA

- Acar, İ.H. (2003). *Bütünleşik Ulaşım Politikası ve Avrupa Kentsel Şartı*, Ulaşım ve Dolaşım İlkeleri içinde (41-59), Ulaştırma Politikaları Kongresi, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği İnşaat Mühendisleri Odası, Ankara.
- Acar, İ.H. (2004). “*Avrupa Kentsel Şartı*” Işığında Ulaşım ve Hareketlilikte İzmir’de Uygulanan Bütüncül Yaklaşım. Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi, 429, 18-22.
- Ağca, B. (b.t.). *Dünya Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi*. 25 Temmuz 2017. http://www.mfa.gov.tr/dunya-surdurulebilir-kalkinma-zirvesi_johannesburg_-26-agustos---4-eylul-2002_.tr.mfa
- Akıllıoğlu, T. (2010). *İnsan Hakları: Kavram, Kaynaklar ve Koruma Sistemleri*, Ankara: İmaj Yayınevi.
- Arslan, T. ve Murat Y.S. (2011). *Kent Ulaşımında Organizasyonel Sorunların Değerlendirilmesi: Antakya Örneği*. Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi, 17 (1), 33-41.
- Balcı, M. ve Sönmez G. (2001). *Temel Belgelerde İnsan Hakları*, İstanbul: Danışman Yayınları.
- Bayındırlık ve İskân Bakanlığı (2009a). *Kültür ve Eğitim Komisyonu Raporu-9*. Kentleşme Şurası, Ankara. 14 Temmuz. 2015. www.kentges.gov.tr/_dosyalar/sura_raporlari/kitap9.pdf
- Bayındırlık ve İskân Bakanlığı (2009b). *Kentsel Teknik Altyapı ve Ulaşım Komisyonu Raporu-2*. Kentleşme Şurası, Ankara. 14 Temmuz 2015. http://www.kentges.gov.tr/_dosyalar/sura_raporlari/kitap2.pdf
- Bektaş, C. (2004). *Kentli Olmak ya da Olmamak*, (2. Baskı). İstanbul: Evrensel Basım.
- Benk, S. (2007). *Kent İçi Ulaşım Sonucu Oluşan Negatif Dışsallıklar ve Önleme Yolları*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uludağ Üniversitesi, Bursa.

- Binici, K. (2009). *Kentin Tarihsel Gelişimi*. Bibliotech, Felsefe, Sosyal Bilimler Dergisi, 2 (7).
- Bırol, G. (2008). *Kentlilik Bilinci ve Balıkesir'den Yarım Asırlık Bir Örnek: Yeni Çarşı Deneyimi*. Ege Mimarlık Dergisi, 65, 28-31.
- Cirit, F. (2014). *Sürdürülebilir Kent İçi Ulaşım Politikaları ve Toplu Taşıma Sistemlerinin Karşılaştırılması*. (Uzmanlık Tezi). Kalkınma Bakanlığı İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Coşkun, V. (2003). *İnsan Hakları Üzerine Tartışmalar ve Liberal Perspektif*. Prof. Dr. Ergun Önen'e Armağan, Hukuk Araştırmaları Dergisi içinde (577-628). Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, İstanbul: Alkım Yayınevi
- Coşkun, V. (2006). *İnsan Hakları: Liberal Açısından Bir Tahlil*, Ankara: Liberte Yayınları.
- Çağırın, M.E. (2006). *Uluslararası Alanda İnsan Hakları*, Ankara: Platin Yayınları.
- Donnelly, J. (1995). *Teoride ve Uygulamada Evrensel İnsan Hakları*. M. Erdoğan ve L. Korkut (Çev.). Ankara: Yetkin Yayınları.
- Durdular, E. ve Neziroğlu, İ. (2001). *Uluslararası Temel İnsan Hakları Belgeleri*, Ankara: TBMM İnsan Hakları İnceleme Komisyonu Yayınları.
- Eide, A. (1989). *Pocket Guide to the Development of Human Rights Institutions and Mechanisms*. Council of Europe, Strasbourg.
- Elbeyli, Ş. (2012). *Kent İçi Ulaşımında Bisikletin Konumu ve Şehirler İçin Bisiklet Ulaşımı Planlaması: Sakarya Örneği*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Elliott, A.C., Woodward, W.A. (2007). *Statistical Analysis Quick Reference Guide Book with SPSS Examples*. London: Sage Publications.
- Engin Z. (b.t.). *İnsan Haklarının Evrimi ve Sınıflandırılması*. 21 Şubat 2016, http://sodevaktuel.org/Okullar/SDO/ders_notlari/insan_Haklarinin_vrimi.htm
- Engin, Z.Ö.Ü. (2014). *Birey Kavramının Gelişimi ve İnsan Hakları*. İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, LXXII (1), 201-218.
- Erdoğan, M. (2011). *İnsan Hakları Teorisi ve Hukuku*, Ankara: Orion Kitabevi.

- Erim A. (2008). *Avrupa Kentsel Şartı-2: Yeni Bir Kentlilik için Manifesto (Çeviri)*, 5 Şubat 2016, http://www.yerelnet.org.tr/basvuru_kaynaklari/yy_mevzuati/mevzuat_detay.php?kod=696&turu=ua
- Ertan, K.A. (1997). *Kentli Hakları*. Amme İdaresi Dergisi, 30 (3), 31-48.
- Ertan, K.A. ve Ertan B. (2013). *Kentli Hakları: Kent ve İnsan Hakları Bağlamında Kentsel Hizmetlere Erişim Hakkı*, Kentsel Dönüşüm ve İnsan Hakları içinde (45-72). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Freedon, M. (1991). *Rights*, Milton Keynes: Open University Press.
- Geyik, S. (2010). *Kırdan Kente Göç Sonrası Kentlilik Bilinci: Mevlana Mahallesi Örneği*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya.
- Gören, Z. (1997). *Anayasa Hukukuna Giriş*, İzmir: Barış Yayınları.
- Göze, A. (2005). *Siyasal Düşünceler ve Yönetimler*, 10. Baskı, İstanbul: Beta Yayınları.
- Güler, M. (2011). *Kentsel Haklar, Kapitalizm ve Katılım*. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, 66 (1), 49-71.
- Hamamcı, C. (1984). *Çevre Hakkı Üzerine Düşünceler*. İnsan Hakları Yıllığı, TODAİE, 5-6 (1), 171-180.
- Hekimoğlu, M.M. (2003). *İnsan Haklarının Tarihsel Perspektif İçerisinde Gelişimi*. Bandırma İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, 1, 73-92.
- Hepcan, Ş., Özkan, M.B., Kaplan, A., Küçükerbaş, E.V., Kara, B., Deniz, B., Hepcan, Ç.Ç. ve Altuğ, İ. (2006). *Yaya Erişiminde Süreklilik Sorunu ve Çözüm Olanaklarının Bornova Kent Merkezi Örneğinde Araştırılması*. Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi, 43 (2), 121-132.
- Holton, R.J. (1999). *Kentler, Kapitalizm ve Uygarlık*. R. Keleş (Çev.), Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.

- International Association of Public Transport [UITP] (2001). *Better Mobility in Urban Areas*, Brüksel. İ. H. Acar (Çev.), Türkiye Mühendislik Haberleri, 2004, 429 (1), 33-36.
- İnsan Hakları Derneği [İHD] (1990), *Yaya Hakları Bildirgesi*, 23 Ocak 2016, <http://www.ihd.org.tr/yaya-haklari-bildirgesi/>
- İstanbul Teknik Üniversitesi Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Merkezi (2005). *Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporu*. 06 Mart 2016. http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/Ana_Plan_Stratejisi/3-Rapor/20100518_171055_204_1_64.pdf
- İsbir, E.G. (1991). *Şehirleşme ve Meseleleri*, 2. Baskı, Ankara: Gazi Büro Yayınları.
- Jones, P. (1994). *Rights*, New York: St Martin's Press.
- Joseph, S. (2000). *Birleştirilmiş Ulaşım Siyasetleri*, M. Tunçağ (Çev.), Dünyada İnşaat Mühendisliği, Türkiye Mühendislik Haberleri, 409 (5), 54-55.
- Kaboğlu, İ.Ö. (1996). *Dayanışma Hakları*, Ankara: Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayınları.
- Kaboğlu, İ.Ö. (1996). *Çevre Hakkı*, Ankara: İmge Yayınları.
- Kaboğlu, İ.Ö. (1997). *İnsan Hakları*, Çağdaş Toplum Değerleri içinde (13-44), Çağdaş Yaşamı Destekleme Derneği Yayınları.
- Kapani, M. (2013). *Kamu Hürriyetleri*, 7. Baskı, Ankara: Yetkin Yayınları.
- Kapani, M. (2011). *İnsan Haklarının Uluslararası Boyutları*, 4. Basım, İstanbul: Bilgi Yayınevi.
- Karacasu, M. (1996). *Eskişehir Kent İçi Ulaşımında Trafik Türlerine Göre Dağılımın Belirlenmesi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Osmangazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Eskişehir.
- Karasu, M.A. (2008). *Kentli Haklarının Gelişimi ve Hukuki Boyutları*. Türkiye Barolar Birliği Dergisi, 78, 37-52.
- Karışahin, M. (1999). *Türkiye'de Bisiklet Yollarının Uygulanabilirliği*. II. Ulusal Kentsel Altyapı Sempozyum Kitabı içinde (101-108), Adana.

- Kartal, S.K. (1992). *Ekonomik ve Sosyal Yönleriyle Türkiye’de Kentlileşme*, Ankara: Adım Yayınları.
- Kaya, E. (2004). *Kentleşme ve Kentlileşme*. (2. Baskı). Kent Yönetim Dizisi: 3, İstanbul: İlke Yayıncılık.
- Kaya, S. (2013). *Sürdürülebilir Kent İçi Ulaşımında Bisikletin Yeri ve Sancaktepe Bisiklet Yol Ağı Önerisi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul.
- Keleş, R. (1994). *Kent ve Çevre Haklarının Korunması Üzerine Gözlemler*. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, 49 (3), 275-281.
- Keleş, R. (1998). *Kentbilim Terimleri Sözlüğü*, Ankara: İmge Kitabevi.
- Keleş, R. (2013). *Kentleşme Politikası*, (13. Baskı), Ankara: İmge Kitabevi.
- Kırmızı, Z., Kolağasıoğlu, M.Ş. ve Çalışkan, F.T. (2012). *Kent İçi Ulaşım Terimleri Sözlüğü*, İstanbul: Cinius Yayınları.
- Kim, S., Ulfarsson, G.F., Hennessy J.T. (2007). *Analysis of Light Rail Rider Travel Behavior: Impacts of Individual, Built Environment and Crime Characteristics on Transit Access*. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 41 (6), 511-522.
- Kocaoğlu, A.M. ve Kocaoğlu, S.S. (2007). *İnsan Hak ve Özgürlüklerinin Uluslararası Korunması*. Ankara Barosu Dergisi, 65 (3), 105-128.
- Koçak, N.A. (1997). *Bir Ulaşım Ütopyası*. Trafik Kongresi Bildiriler Kitabı içinde (110-122). Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Makine Mühendisleri Odası.
- Kös, M. (2015). *Kent İçi Ulaşım Problemlerine Alternatif Entegre Bisiklet Ulaşımı Planlaması*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kukathas, C. (2002). *Rights of Culture, Rights of Conscience*. 28 Mayıs 2015. http://www.academia.edu/12297029/rights_of_culture_rights_of_conscience

- Kurt, N. (2011). *Kent Hizmetlerinin Geleceğinde Kentsel Sorumluluklar ve Kent Kültürünün Geliştirilmesi Stratejileri*. Yönetim Bilimleri Dergisi, 9 (2), 261-278.
- Leach, P. (2000). *Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi: Sistem ve Prosedür, İnsan Haklarının Kavramsal Temelleri*. İnsan Hakları Eğitimi Dizisi 1, Ankara: İnsan Hakları Derneği Yayınları.
- Lorasokkay, M.A. (2007). *Konya Kent İçi Ulaşım Sorunları ve Çözüm Önerileri*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya.
- Lorasokkay, M.A. ve Ağırır, M.L. (2011). *Konya Kent İçi Ulaşımında Bisiklet*, e-journal of New World Sciences Academy. 6 (4), 28 Şubat 2016, http://www.newwsa.com/download/gecici_makale_dosyaları/NWSA-4839-1-6.pdf
- Mourgeon, J. (1990). *İnsan Hakları*, A. Ekmekçi ve A. Türker (Çev.), İstanbul: İletişim Yayınları.
- Musulın, J. (1983). *Hürriyet Bildirgeleri: Magna Charta'dan Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'ne*, N. Zeka (Çev.), İstanbul: Belge Yayınları.
- Mutlu, A. (2010). *Kentli Hakları ve Türkiye*, Konya: Çizgi Kitabevi.
- Mutlu, A. (2013). *Kent Kültürünü Yeni Boyutlarıyla Düşünmek*. H. Reyhan ve Ö. Leblebici (Ed.), *Kentli Hakları Bağlamında Kenti Yeniden Düşünmek içinde* (61-90). Ankara: Alter Yayınları.
- Mutlu, A. ve Batmaz, N.Y. (2013). *Türkiye'de Kent Hakkı*, Ankara: Orion Yayınevi.
- Nuttall, J. (1997). *Ahlak Üzerine Tartışmalar*, A. Yılmaz (Çev.), İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Orhon, O. (2010). *Toplu Taşıım Uygulamalarının Değerlendirilmesi*. Ulusal Toplu Ulaşım Sempozyumu ve Sergisi, İstanbul.
- Ökmen, M. (2013). *Bir İnsan Hakkı Olarak Kentli Haklarının Geliştirilmesi ve Yerel Yönetimler*, *Kentsel Dönüşüm ve İnsan Hakları içinde* (17-44). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

- Önder, F. (2007). *Kentli Hakları ve Yerel Siyaset*. Yerel Siyaset Sempozyumu, İstanbul.
- Öndül, H. (2000). *Kentli Haklarının Kavramsal Temelleri*. İnsan Haklarının Kavramsal Temelleri içinde (81-89). İnsan Hakları Eğitimi Dizisi 1. Ankara: İnsan Hakları Derneği Yayınları.
- Özer, İ. (2004). *Kentleşme, Kentlileşme ve Kentsel Değişme*. Bursa: Ekin Kitabevi.
- Palabıyık, H. (b.t.). *Kentli Hakları ve Avrupa Kentsel Şartı*. 29 Temmuz 2015, <http://members.comu.edu.tr/hpalabiyik/makale/f9.pdf>
- Pallant, J. (2005). *SPSS Survival Manual*. Sydney: Allen & Unwin.
- Parlatır, İ. (2011). *Osmanlı Türkçesi Sözlüğü*, Ankara: Yargı Yayınevi.
- Pektaş, E.K. ve Akın, F. (2010). *Avrupa Kentsel Şartları Perspektifinde Bir Kentli Hakkı Olarak “Katılım Hakkı” ve Türkiye*. Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, XII (2), 23-50.
- Sadri, H. (2013). *Kent Hakkından Kentte İnsan Haklarına*, Kentsel Dönüşüm ve İnsan Hakları içinde (73-86). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Sevim, M. (2006). *Doğaya ve İnsana Duyarlı Kent İçi Ulaşım Modeli: Malatya Örneği*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Malatya.
- Sigurd, G. (2003). *Urban Transportation System*, McGraw-Hill Professional Books, UK.
- Sur, M. (1993). *İnsan Hakları Kavramındaki Gelişmeler*. İzmir Barosu Dergisi. 3, 40-45.
- Şahin, Y. (2013). *Kentleşme Politikası*, (4. Baskı), Trabzon: Ekin Yayınevi.
- Tekeli, İ. (1994). *Kentsel Haklar: Karşılaştırmalı Çerçeve Türkiye*, Mete Tuncay (Ed.), Dünya Yerel Yönetim ve Demokrasi Akademisi, İstanbul.
- Tekeli, İ. (2001). *Modernite Aşılırken Kent Planlaması*, Ankara: İmge Kitabevi.

- Tekeli, İ. (2002). *İnsan Haklarının Yerleşmeye ve Mekâna İlişkin Boyutları*, Ferzan Yıldırım (Ed.), İnsan, Çevre, Kent içinde (15-29), İstanbul: Demokrasi Kitaplığı Yayınevi.
- Tekeli, İ. (2011). *Kent, Kentli Hakları, Kentleşme ve Kentsel Dönüşüm*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- The Centre for Sustainable Transportation (2002). *Definition and Vision of Sustainable Transportation*. 29 Temmuz 2015. http://cst.uwinnipeg.ca/documents/Definition_Vision_E.pdf
- Torlak, S.E. ve Yavuzçehre, P. (2007). *Belediye Yasalarımızın Kentli Hakları Açısından Değerlendirilmesi*, Özgür, H. ve Kösecik, M. (Ed.), Yerel Yönetimler Üzerine Güncel Yazılar II içinde (762-788). Ankara: Nobel Yayıncılık.
- Türk Dil Kurumu [TDK] (b.t.). *Güncel Türkçe Sözlük*. 25 Kasım 2016, www.tdk.gov.tr.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı [UBAK] (2009). *10. Ulaştırma Şurası "Hedef 2023". Erişilebilirlik Alt Komisyon Raporu*. 26 Ocak 2016. <http://www.erisilebiliristanbul.org/BilgiBankasi/Sayfalar/Anasayfa.aspx>
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı [UBAK] (2012). *Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü*. (2. Baskı). Ankara: T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Yayınları-16.
- Uslu, C. (2011). *Doğal Hukuk ve Doğal Haklar: İnsan Haklarının Felsefî Temelleri*, 2. Baskı, Ankara: Liberte Yayınları.
- Uz, V.E. ve Karaşahin, M. (2004). *Kent İçi Ulaşımda Bisiklet*. Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi. 429, 41-46.
- Ünal, Ş. (1997). *Temel Hak ve Özgürlükler ve İnsan Hakları Hukuku*, Ankara: Yetkin Yayınları.
- Yalçıntaş, M.C. ve Çavuşoğlu, E. (2013). *Kentsel Dönüşümü ve Kentsel Muhalefeti Kent Hakkı Üzerinden Düşünmek*. Kentsel Dönüşüm ve İnsan Hakları içinde (87-106). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

- Yener Z. ve Arapkirlioğlu K. (1996). *Avrupa Kentsel Şartı (Çeviri)*, İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü Yayını, Ankara.
- Yıldırım, S. (2014). *Kent Hakkı ve Kentsel Adalet Üstüne*. Ankara: Çankaya Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü.
- Yıldızcı, A.C. (2001). *Kent Mobilyaları Kavramı ve İstanbul'daki Kent Mobilyalarının İrdelenmesi*. I. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu Bildiri Kitabı içinde (29-34). İstanbul.
- Yüksel Proje-Ulaşım Art Ortaklığı (2001). *Konya Büyükşehir Alanı Kent İçi ve Yakın Çevre Ulaşım Master Planı Çalışması*. Bisiklet Ulaşımı Geliştirme Projeleri ve Konya Bisiklet Planı, Ankara.

EKLER

EK-1: Tek Yönlü ANOVA ve T-Testi Analiz Sonuçları

	Değişken	Varyansların Eşitliği	Anlamlılık Derecesi
Kent içinde en iyi ulaşım aracı otomobildir. Ort.=3,36 Std. Sapma=1,30	Cinsiyet	0,141	0,138
	Memleket	0,343	0,585
	Yaş	0,000	0,010
	Meslek	0,296	0,128
	Eğitim	0,988	0,010
	Gelir	0,124	0,843
	Özel Motorlu Taşıt	0,264	0,093
Kullanım bakımından rahat ve güvenli; ayrıca yeşil alanlarla desteklenmiş kaldırımların bulunduğu bir kentte yaya olarak dolaşmaktan keyif alırım. Ort.=4,48 Std. Sapma=0,84	Cinsiyet	0,897	0,973
	Memleket	0,172	0,534
	Yaş	0,258	0,891
	Meslek	0,020	0,073
	Eğitim	0,000	0,000
	Gelir	0,014	0,424
	Özel Motorlu Taşıt	0,486	0,982
Güvenli ve kaliteli bisiklet yollarına sahip bir kentte bisikletli ulaşımı tercih ederim. Ort.=3,83 Std. Sapma=1,16	Cinsiyet	0,001	0,001
	Memleket	0,006	0,026
	Yaş	0,002	0,005
	Meslek	0,004	0,000
	Eğitim	0,013	0,000
	Gelir	0,000	0,026
	Bisiklet	0,000	0,000
Konforlu, güvenli ve hızlı bir toplu taşıma aracını (metro, tramvay, otobüs vb.) otomobile tercih ederim. Ort.=3,99 Std. Sapma=1,13	Cinsiyet	0,995	0,439
	Memleket	0,086	0,470
	Yaş	0,005	0,335
	Meslek	0,049	0,472
	Eğitim	0,049	0,182
	Gelir	0,074	0,226
	Özel Motorlu Taşıt	0,861	0,437
Kentimizin sokaklarında kendimi özgür ve güvende hissediyorum. Ort.=2,87 Std. Sapma=1,25	Cinsiyet	0,282	0,000
	Memleket	0,135	0,000
	Yaş	0,041	0,000
	Meslek	0,002	0,002
	Eğitim	0,059	0,000
	Gelir	0,513	0,029
Bu kentte yaşamaktan keyif alıyorum ve kendimi bu kentin bir parçası olarak görüyorum. Ort.=3,30 Std. Sapma=1,26	Cinsiyet	0,202	0,003
	Memleket	0,100	0,000
	Yaş	0,010	0,000
	Meslek	0,514	0,000
	Eğitim	0,166	0,000
	Gelir	0,882	0,088
Kentimizde gereğinden fazla otomobil kullanıldığını düşünüyorum. Ort.=4,21 Std. Sapma=0,96	Cinsiyet	0,267	0,224
	Memleket	0,019	0,000
	Yaş	0,437	0,011
	Meslek	0,356	0,002
	Eğitim	0,204	0,020
	Gelir	0,206	0,137
Kentimizde önemli ölçüde trafik ve park sorunu vardır. Ort.=4,35 Std. Sapma=0,93	Özel Motorlu Taşıt	0,071	0,040
	Cinsiyet	0,265	0,142
	Memleket	0,000	0,013
	Yaş	0,068	0,071
	Meslek	0,161	0,161
	Eğitim	0,011	0,185
	Gelir	0,035	0,077
	Özel Motorlu Taşıt	0,039	0,325

	Değişken	Varyansların Eşitliği	Anlamlılık Derecesi
Kentimizde önemli ölçüde motorlu taşıt kaynaklı hava kirliliği vardır. Ort.=4,10 Std. Sapma=1,03	Cinsiyet	0,848	0,275
	Memleket	0,542	0,219
	Yaş	0,348	0,233
	Meslek	0,990	0,645
	Eğitim	0,601	0,152
	Gelir	0,444	0,225
	Özel Motorlu Taşıt	0,637	0,481
Kentimizde önemli ölçüde motorlu taşıt kaynaklı gürültü kirliliği vardır. Ort.=4,29 Std. Sapma=0,93	Cinsiyet	0,189	0,167
	Memleket	0,808	0,829
	Yaş	0,297	0,355
	Meslek	0,541	0,751
	Eğitim	0,941	0,926
	Gelir	0,197	0,381
	Özel Motorlu Taşıt	0,659	0,352
Kentimizde sürücüler gereksiz yere korna kullanmaktadır. Ort.=4,29 Std. Sapma=0,96	Cinsiyet	0,534	0,905
	Memleket	0,594	0,408
	Yaş	0,160	0,498
	Meslek	0,257	0,375
	Eğitim	0,048	0,201
	Gelir	0,266	0,111
	Özel Motorlu Taşıt	0,096	0,358
Kentimizde yayalara rahat ve güvenli dolaşım imkânı tanıyan kaldırımlar ve yaya yolları bulunmaktadır. Ort.=2,77 Std. Sapma=1,23	Cinsiyet	0,204	0,032
	Memleket	0,662	0,000
	Yaş	0,982	0,029
	Meslek	0,217	0,188
	Eğitim	0,575	0,001
	Gelir	0,329	0,155
	Özel Motorlu Taşıt	0,133	0,043
Kentimizde yayaların taşıt yollarından rahat ve güvenli bir şekilde geçmelerine imkân tanıyan yaya geçitleri bulunmaktadır. Ort.=2,71 Std. Sapma=1,14	Memleket	0,539	0,008
	Yaş	0,847	0,538
	Meslek	0,614	0,282
	Eğitim	0,436	0,046
	Gelir	0,436	0,091
	Özel Motorlu Taşıt	0,247	0,527
	Cinsiyet	0,096	0,034
Kentimizde yayalar motorlu taşıtlar karşısında güvendedir. Ort.=2,39 Std. Sapma=1,14	Memleket	0,001	0,000
	Yaş	0,582	0,071
	Meslek	0,251	0,024
	Eğitim	0,083	0,000
	Gelir	0,837	0,197
	Özel Motorlu Taşıt	0,714	0,071
	Cinsiyet	0,487	0,130
Kentimizde bulunan trafik ışıkları yer ve süre bakımından yayaların güvenli ve rahat dolaşımını sağlayacak niteliktedir. Ort.=2,88 Std. Sapma=1,15	Memleket	0,030	0,000
	Yaş	0,558	0,042
	Meslek	0,203	0,237
	Eğitim	0,948	0,001
	Gelir	0,585	0,149
	Özel Motorlu Taşıt	0,502	0,009
	Cinsiyet	0,014	0,001
Kentimizin yolları ve kaldırımları, tekerlekli sandalye kullananların güvenli ve rahat dolaşımını sağlayacak niteliktedir. Ort.=2,02 Std. Sapma=1,02	Memleket	0,725	0,004
	Yaş	0,504	0,240
	Meslek	0,024	0,054
	Eğitim	0,003	0,000
	Gelir	0,005	0,041
	Cinsiyet	0,184	0,009
	Memleket	0,125	0,080
Kentimizin yolları ve kaldırımları, görme engellilerin güvenli ve rahat dolaşımını sağlayacak niteliktedir. Ort.=1,96 Std. Sapma=1,02	Yaş	0,983	0,413
	Meslek	0,226	0,457
	Eğitim	0,326	0,064
	Gelir	0,599	0,396
	Cinsiyet	0,184	0,009

	Değişken	Varyansların Eşitliği	Anlamlılık Derecesi
Kentimizde yaya yolları ve kaldırımlar gerçek amacı dışında da kullanılmaktadır. Ort.=4,08 Std. Sapma=1,07	Cinsiyet	0,161	0,758
	Memleket	0,106	0,058
	Yaş	0,539	0,428
	Meslek	0,623	0,947
	Eğitim	0,573	0,322
	Gelir	0,393	0,728
Kentimizde kaldırımlar yaya yolları nitelik bakımından uygun kaliteye sahiptir. Ort.=2,56 Std. Sapma=1,13	Cinsiyet	0,845	0,014
	Memleket	0,420	0,009
	Yaş	0,858	0,231
	Meslek	0,206	0,721
	Eğitim	0,520	0,004
	Gelir	0,024	0,608
Kentimizde rahat ve güvenli bisiklet ulaşımına imkân sağlayan gerekli altyapı ve donanım mevcuttur. Ort.=2,16 Std. Sapma=0,98	Cinsiyet	0,357	0,940
	Memleket	0,003	0,001
	Yaş	0,671	0,427
	Meslek	0,242	0,333
	Eğitim	0,009	0,004
	Gelir	0,076	0,074
Kentimizde bisikletliler motorlu taşıtlar karşısında güvencedir. Ort.=2,10 Std. Sapma=0,97	Cinsiyet	0,586	0,730
	Memleket	0,243	0,026
	Yaş	0,609	0,941
	Meslek	0,064	0,248
	Eğitim	0,007	0,005
	Gelir	0,089	0,091
Kentimizde kullanılan halk otobüsleri konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahiptir. Ort.=2,53 Std. Sapma=1,11	Cinsiyet	0,500	0,026
	Memleket	0,236	0,000
	Yaş	0,602	0,003
	Meslek	0,341	0,004
	Eğitim	0,725	0,003
	Gelir	0,508	0,992
Kentimizde kullanılan minibüsler konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahiptir. Ort.=2,54 Std. Sapma=1,17	Cinsiyet	0,856	0,201
	Memleket	0,018	0,000
	Yaş	0,428	0,000
	Meslek	0,363	0,003
	Eğitim	0,725	0,000
	Gelir	0,289	0,501
Halk otobüslerinin kullandığı güzergâhlar ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır. Ort.=3,27 Std. Sapma=1,08	Cinsiyet	0,200	0,380
	Memleket	0,600	0,442
	Yaş	0,534	0,205
	Meslek	0,594	0,889
	Eğitim	0,294	0,011
	Gelir	0,909	0,409
Minibüslerin kullandığı güzergâhlar ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır. Ort.=3,43 Std. Sapma=1,06	Cinsiyet	0,087	0,169
	Memleket	0,933	0,423
	Yaş	0,817	0,164
	Meslek	0,569	0,456
	Eğitim	0,118	0,332
	Gelir	0,746	0,268
Halk otobüslerinin sayısı ve hareket saatleri ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır. Ort.=3,14 Std. Sapma=1,12	Cinsiyet	0,637	0,126
	Memleket	0,291	0,187
	Yaş	0,626	0,183
	Meslek	0,494	0,902
	Eğitim	0,420	0,443
	Gelir	0,989	0,939

	Değişken	Varyansların Eşitliği	Anlamlılık Derecesi
Minibüslerin sayısı ve hareket saatleri ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır. Ort.=3,39 Std. Sapma=1,14	Cinsiyet	0,189	0,428
	Memleket	0,176	0,009
	Yaş	0,000	0,000
	Meslek	0,091	0,088
	Eğitim	0,088	0,006
	Gelir	0,624	0,381
Halk otobüslerinin kullanımı yaşlılar ve bebekliler için uygundur. Ort.=2,58 Std. Sapma=1,15	Cinsiyet	0,487	0,000
	Memleket	0,382	0,034
	Yaş	0,869	0,761
	Meslek	0,049	0,122
	Eğitim	0,293	0,871
	Gelir	0,438	0,386
Minibüslerin kullanımı yaşlılar ve bebekliler için uygundur. Ort.=2,42 Std. Sapma=1,04	Cinsiyet	0,255	0,015
	Memleket	0,354	0,006
	Yaş	0,795	0,214
	Meslek	0,013	0,180
	Eğitim	0,084	0,484
	Gelir	0,919	0,863
Halk otobüslerinin kullanımı engelliler için uygundur. Ort.=2,45 Std. Sapma=1,15	Cinsiyet	0,418	0,001
	Memleket	0,898	0,149
	Yaş	0,471	0,211
	Meslek	0,667	0,414
	Eğitim	0,297	0,381
	Gelir	0,105	0,347
Minibüslerin kullanımı engelliler için uygundur. Ort.=2,07 Std. Sapma=0,94	Cinsiyet	0,831	0,580
	Memleket	0,195	0,047
	Yaş	0,004	0,650
	Meslek	0,034	0,066
	Eğitim	0,607	0,097
	Gelir	0,873	0,708
Halk otobüsü şoförlerinin davranışları hizmet kalitesi bakımından uygundur. Ort.=2,47 Std. Sapma=1,16	Cinsiyet	0,438	0,446
	Memleket	0,875	0,005
	Yaş	0,955	0,109
	Meslek	0,589	0,525
	Eğitim	0,003	0,100
	Gelir	0,350	0,253
Minibüs şoförlerinin davranışları hizmet kalitesi bakımından uygundur. Ort.=2,29 Std. Sapma=1,10	Cinsiyet	0,269	0,556
	Memleket	0,000	0,001
	Yaş	0,664	0,002
	Meslek	0,137	0,062
	Eğitim	0,000	0,000
	Gelir	0,305	0,092
Toplu taşıma (halk otobüsü, minibüs) kullanım ücretleri bütçem için uygundur. Ort.=2,31 Std. Sapma=1,20	Cinsiyet	0,394	0,090
	Memleket	0,292	0,015
	Yaş	0,368	0,001
	Meslek	0,045	0,001
	Eğitim	0,107	0,646
	Gelir	0,951	0,014
Halk otobüsleri ile minibüsler birbirleriyle rekabet etmektedir. Ort.=3,55 Std. Sapma=1,33	Cinsiyet	0,461	0,085
	Memleket	0,843	0,161
	Yaş	0,010	0,205
	Meslek	0,025	0,062
	Eğitim	0,282	0,418
	Gelir	0,230	0,464
Kentimizde aktarmalı toplu taşıma hizmeti başarılı bir şekilde uygulanmaktadır. Ort.=2,88 Std. Sapma=1,12	Cinsiyet	0,442	0,864
	Memleket	0,432	0,037
	Yaş	0,048	0,208
	Meslek	0,038	0,831
	Eğitim	0,613	0,202
	Gelir	0,591	0,688

	Değişken	Varyansların Eşitliği	Anlamlılık Derecesi
Toplu taşımada kullanılan duraklar sayıca yeterlidir. Ort.=3,30 Std. Sapma=1,03	Cinsiyet	0,078	0,076
	Memleket	0,626	0,003
	Yaş	0,475	0,296
	Meslek	0,735	0,171
	Eğitim	0,679	0,386
	Gelir	0,986	0,273
Toplu taşıma durakları nitelik bakımından uygun kaliteye sahiptir. Ort.=2,70 Std. Sapma=1,18	Cinsiyet	0,648	0,001
	Memleket	0,189	0,009
	Yaş	0,762	0,122
	Meslek	0,401	0,023
	Eğitim	0,009	0,054
	Gelir	0,364	0,672
Özel taşıtlar toplu taşıma duraklarını park yeri olarak kullanmaktadır. Ort.=3,68 Std. Sapma=1,16	Cinsiyet	0,420	0,554
	Memleket	0,200	0,999
	Yaş	0,420	0,759
	Meslek	0,781	0,715
	Eğitim	0,023	0,027
	Gelir	0,225	0,050

EK-2: Anket Formu

Sayın Katılımcı,

“Bir Kentli Hakkı Olarak Dolaşım Hakkı: Afyonkarahisar Halkının Algısı Üzerine Bir Araştırma” konulu yüksek lisans tez çalışması kapsamında hazırlanan bu anketin amacı, Avrupa Kentsel Şartı’nda bir tür kentli hakkı olarak kabul edilen dolaşım hakkının Afyonkarahisar il merkezindeki durumunu kentlilerin düşünceleri ekseninde araştırmaktır. Toplanan veriler yüksek lisans tez çalışmasında kullanılacaktır. Soruların önceden belirlenmiş bir cevabı yoktur. Önemli olan sizin düşüncenizdir. Anket formunu doldurarak çalışmaya sağladığınız katkıdan dolayı teşekkür ederiz.

Öğr. Gör. Hulusi Nusret ÖZSOY

1. Yaşınız: (1) 17 ve aşağısı (2) 18-25 (3) 26-35 (4) 36-45 (5) 46-55 (6) 56-65 (7) 66 ve yukarısı
2. Cinsiyetiniz: (1) Kadın (2) Erkek
3. Memleketiniz: (1) Afyonkarahisar (2) Diğer
4. Medeni durumunuz: (1) Evli (2) Bekâr (3) Boşanmış (4) Dul
5. Eğitim durumunuz: (1) Okur-yazar değil (2) İlkokul (3) Ortaokul (4) Lise (5) Önlisans (İki yıllık)
(6) Lisans (Dört yıllık) (7) Yüksek Lisans-Doktora
6. Mesleğiniz: (1) İşçi (2) Memur (3) Emekli (4) Serbest Meslek 1 (Terzi, berber, kasap vb.)
(5) Serbest Meslek 2 (Doktor, mühendis, avukat vb.) (6) Çiftçi (7) Ev Hanımı (8) Öğrenci (9) Çalışmıyor
(10) Diğer: (Lütfen belirtiniz)
7. Ailenizin aylık ortalama geliri: (1) 1.500 TL’nin altında (2) 1.500-3.000 TL (3) 3.000-5.000 TL
(4) 5.000-7.000 TL (5) 7.000-10.000 TL (6) 10.000 TL ve yukarısı
8. Ne kadar süredir Afyonkarahisar’da yaşıyorsunuz? (1) 6 aydan az (2) 6 ay-2 yıl (3) 3-10 yıl (4) 11-20 yıl
(5) 21-30 yıl (6) 31 yıl ve daha fazla
9. Kent içi ulaşımda yararlandığınız özel bir motorlu taşıt (Otomobil, panelvan, kamyonet, motosiklet vb.) var mı?
(1) Evet (2) Hayır
10. Cevabınız evet ise hangisi olduğunu belirtiniz? (1) Otomobil (2) Minivan, Van/Panelvan
(3) Kamyonet, Arazi Taşıtı, SUV (Spor Amaçlı Taşıt) (4) Motosiklet (5) Motorlu Bisiklet/Moped
11. Kent içi ulaşımda özel motorlu taşıttan yararlanma sıklığınız nedir? (9. soruya verdiğiniz cevap “Hayır” ise bu soruyu cevaplamayınız) (1) Her gün (2) Haftada birkaç kez (3) Ayda birkaç kez (4) Yılda birkaç kez
12. Kullandığınız bir bisiklet var mı? (1) Evet (2) Hayır
13. Cevabınız evet ise bisikleti daha çok hangi amaçla kullanırsınız? (1) Ulaşım (2) Spor (3) Eğlence-hobi (4) Diğer
14. Bisiklet kullanma sıklığınız nedir? (12. soruya verdiğiniz cevap “Hayır” ise bu soruyu cevaplamayınız)
(1) Her gün (2) Haftada birkaç kez (3) Ayda birkaç kez (4) Yılda birkaç kez
15. Kent içi ulaşımda kısa mesafeli (1.000 metreden az) yolculuklar için en çok tercih ettiğiniz yöntem hangisidir?
(1) Yürümek (2) Bisiklet kullanmak (3) Motorlu bisiklet kullanmak (4) Motosiklet kullanmak
(5) Özel otomobil kullanmak (6) Ticari taksi kullanmak (7) Minibüs (dolmuş) kullanmak
(8) Halk otobüsü kullanmak (9) Diğer (Panelvan, minivan, kamyonet vb. kullanmak)
16. Kent içi ulaşımda orta mesafeli (1.000-5.000 metre) yolculuklar için en çok tercih ettiğiniz yöntem hangisidir?
(1) Yürümek (2) Bisiklet kullanmak (3) Motorlu bisiklet kullanmak (4) Motosiklet kullanmak
(5) Özel otomobil kullanmak (6) Ticari taksi kullanmak (7) Minibüs (dolmuş) kullanmak
(8) Halk otobüsü kullanmak (9) Diğer (Panelvan, minivan, kamyonet vb. kullanmak)
17. Kent içi ulaşımda uzun mesafeli (5.000 metreden fazla) yolculuklar için en çok tercih ettiğiniz yöntem hangisidir?
(1) Yürümek (2) Bisiklet kullanmak (3) Motorlu bisiklet kullanmak (4) Motosiklet kullanmak
(5) Özel otomobil kullanmak (6) Ticari taksi kullanmak (7) Minibüs (dolmuş) kullanmak
(8) Halk otobüsü kullanmak (9) Diğer (Panelvan, minivan, kamyonet vb. kullanmak)

Açıklama: Aşağıdaki ifadelere katılma durumunuz; “5= Tamamen katılıyorum”, “4= Katılıyorum”, “3= Kararsızım”, “2= Katılmıyorum”, “1= Kesinlikle katılmıyorum” şeklinde derecelendirilmiştir. Bu bağlamda herhangi bir ifadeye katılma derecenizi karşılayan rakamın bulunduğu kutucuğa (X) işareti koymanız gerekmektedir.	Tamamen Katılıyorum	Katılıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
A1. Kent içinde en iyi ulaşım aracı otomobildir.	5	4	3	2	1
A2. Kullanım bakımından rahat ve güvenli; ayrıca yeşil alanlarla desteklenmiş kaldırımların bulunduğu bir kentte yaya olarak dolaşmaktan keyif alırım.	5	4	3	2	1
A3. Güvenli ve kaliteli bisiklet yollarına sahip bir kentte bisikletli ulaşımı tercih ederim.	5	4	3	2	1
A4. Kent içi ulaşımda konforlu, güvenli ve hızlı bir toplu taşıma aracını (metro, tramvay, otobüs vb.) otomobile tercih ederim.	5	4	3	2	1
B1. Kentimizin (Afyonkarahisar) sokaklarında kendimi özgür ve güvende hissediyorum.	5	4	3	2	1
B2. Bu kentte yaşamaktan keyif alıyorum ve kendimi bu kentin bir parçası olarak görüyorum.	5	4	3	2	1

	Tamamen Katlıyorum	Katlıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
C1. Kentimizde gereğinden fazla otomobil kullanıldığını düşünüyorum.	5	4	3	2	1
C2. Kentimizde önemli ölçüde trafik ve park sorunu vardır.	5	4	3	2	1
C3. Kentimizde önemli ölçüde motorlu taşıt kaynaklı hava kirliliği vardır.	5	4	3	2	1
C4. Kentimizde önemli ölçüde motorlu taşıt kaynaklı gürültü kirliliği vardır.	5	4	3	2	1
C5. Kentimizde sürücüler gereksiz yere korna kullanmaktadır.	5	4	3	2	1
D1. Kentimizde yayalara rahat ve güvenli dolaşım imkânı tanıyan kaldırımlar/yaya yolları bulunmaktadır.	5	4	3	2	1
D2. Kentimizde yayaaların taşıt yollarından rahat ve güvenli bir şekilde geçmelerine imkân tanıyan yaya geçitleri bulunmaktadır.	5	4	3	2	1
D3. Kentimizde yayalar motorlu taşıtlar karşısında güvencedir.	5	4	3	2	1
D4. Kentimizde bulunan trafik ışıkları yer ve süre bakımından yayaların güvenli ve rahat dolaşımını sağlayacak niteliktedir.	5	4	3	2	1
D5. Kentimizin yolları ve kaldırımları, tekerlekli sandalye kullananların güvenli ve rahat dolaşımını sağlayacak niteliktedir.	5	4	3	2	1
D6. Kentimizin yolları ve kaldırımları, görme engellilerin güvenli ve rahat dolaşımını sağlayacak niteliktedir.	5	4	3	2	1
D7. Kentimizde yaya yolları/kaldırımlar gerçek amacı dışında da kullanılmaktadır. (Örn; araç parkı, çöp konteyneri konulması, işyerlerinin malzeme koyması vb.)	5	4	3	2	1
D8. Kentimizde kaldırımlar/yaya yolları nitelik bakımından uygun kaliteye sahiptir. (Örn; uygun genişliğe sahip olması, kaliteli ve temiz olması vb.)	5	4	3	2	1
E1. Kentimizde rahat ve güvenli bisiklet ulaşımına imkân sağlayan gerekli altyapı ve donanım mevcuttur. (Örn; bisiklet yolu, bisiklet şeridi, bisiklet park yerleri vb.)	5	4	3	2	1
E2. Kentimizde bisikletliler motorlu taşıtlar karşısında güvencedir.	5	4	3	2	1
F1. Kentimizde kullanılan halk otobüsleri konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahiptir.	5	4	3	2	1
F2. Kentimizde kullanılan minibüsler (dolmuşlar) konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahiptir.	5	4	3	2	1
F3. Halk otobüslerinin kullandığı güzergâhlar ulaşım ihtiyacımı karşılamaktadır.	5	4	3	2	1
F4. Minibüslerin (dolmuşların) kullandığı güzergâhlar ulaşım ihtiyacımı karşılamaktadır.	5	4	3	2	1
F5. Halk otobüslerinin sayısı ve hareket saatleri ulaşım ihtiyacımı karşılamaktadır.	5	4	3	2	1
F6. Minibüslerin (dolmuşların) sayısı ve hareket saatleri ulaşım ihtiyacımı karşılamaktadır.	5	4	3	2	1
F7. Halk otobüslerinin kullanımı yaşlılar ve bebekliler için uygundur. (Örn; biniş/iniş için basamak yüksekliğinin uygun olması, özel koltuk/alan tahsisi vb.)	5	4	3	2	1
F8. Minibüslerin (dolmuşların) kullanımı yaşlılar ve bebekliler için uygundur.	5	4	3	2	1
F9. Halk otobüslerinin kullanımı engelliler için uygundur.	5	4	3	2	1
F10. Minibüslerin (dolmuşların) kullanımı engelliler için uygundur.	5	4	3	2	1
F11. Halk otobüsü şoförlerinin davranışları hizmet kalitesi bakımından uygundur.	5	4	3	2	1
F12. Minibüs (dolmuş) şoförlerinin davranışları hizmet kalitesi bakımından uygundur.	5	4	3	2	1
F13. Toplu taşıma (halk otobüsü, minibüs) kullanım ücretleri bütçem için uygundur.	5	4	3	2	1
F14. Halk otobüsleri ile minibüsler (dolmuşlar) birbirleriyle rekabet etmektedir.	5	4	3	2	1
F15. Kentimizde aktarmalı toplu taşıma hizmeti başarılı bir şekilde uygulanmaktadır.	5	4	3	2	1
F16. Toplu taşımada kullanılan duraklar sayıca yeterlidir.	5	4	3	2	1
F17. Toplu taşıma durakları nitelik bakımından uygun kaliteye sahiptir. (Örn; olumsuz hava şartlarından etkilenmemesi, kaliteli malzeme kullanılması, temiz olması vb.)	5	4	3	2	1
F18. Özel taşıtlar (otomobil vb.) toplu taşıma duraklarını park yeri olarak kullanmaktadır.	5	4	3	2	1

Anketimiz tamamlanmıştır. İlginiz için çok teşekkür ederiz.