



Vankulu Sosyal Araştırmalar Dergisi
ISSN: 2630-600X



VASAD

Vankulu Sosyal Araştırmalar Dergisi - Yıl / Year: 2021 - Sayı / Issue: 8 - Sayfa/Page: 9-34
Makale Bilgisi / Article Info / Geliş/Received: 19.08.2021 / Kabul/Accepted: 07.12.2021
Yayın Tarihi/ Date Published: 31.12.2021

Atf/Citation: Erkan, N.Ç., Kaya, F.Ş. ve Güney, K. (2021). İstanbul'da Ulaşım İşlevli Mekânlarda Üniversite Öğrencilerinin Suç Korkusu ve Güvenlik Algısı Üzerine Nitel Bir Araştırma. *Vankulu Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 8, 9-34

Araştırma Makalesi / Research Article

Nilgün Çolpan ERKAN*

*Doç. Dr.

Yıldız Teknik Üniversitesi

Mimarlık Fakültesi

ORCID: 0000-0002-4252-4764

nilerkan@yildiz.edu.tr

Ferda Şule KAYA**

**Dr. Öğr. Üyesi

Demiroğlu Bilim Üniversitesi

Fen-Edebiyat Fakültesi

ORCID: 0000-0002-8415-8002

kaya.s2565@gmail.com

Kağan GÜNEY***

***Doktora Öğrencisi

Yıldız Teknik Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

ORCID: 0000-0003-0711-1881

kaganguney@hotmail.com.tr

İstanbul'da Ulaşım İşlevli Mekânlarda Üniversite Öğrencilerinin Suç Korkusu ve Güvenlik Algısı Üzerine Nitel Bir Araştırma*

A Qualitative Study on University Students Perception of Fear of Crime and Security in Places with Transportation Functions in İstanbul

Öz

Günümüzde toplu ulaşım kentli yaşamının vazgeçilmez bir parçası olmuştur. Gün içinde ulaşım amaçlı harcanan sürenin artması bireylerin yaşam kalitesini olumsuz etkilemektedir. Bireylerin günlük yaşamlarında kullandığı ulaşım işlevli mekânlardaki kalite ve konforun en önemli bileşeni olan 'güvenlik' konuları da bu bağlamda gün geçtikçe önem kazanmaktadır. Yolculukların daha konforlu ve güvenli kılınabilmesi için kullanıcıların bu korkularının nerelerde ve neden olduğunun saptanması büyük önem taşımaktadır. Bu çalışmada ulaşım ve toplu ulaşım davranışı sırasında bireylerin güvenlik algısı ve suç korkusu üniversite öğrencileri özelinde incelenmektedir. Araştırmada ulaşım davranışı sırasında hissedilen korkuların saptanması amacıyla İstanbul'da iki farklı üniversitede eğitim gören 12 öğrenci ile nitel bir araştırma yürütülmüştür. Veri analizi sonucunda bulguların, kamusal alanda ve toplu taşımada suçun ne olduğu, güvenliği etkileyen faktörler, güvende hissedilen ve hissedilmeyen yerlerin özellikleri ve genel olarak İstanbul'un güvenliğine ilişkin konular olmak üzere dört ana tema altında toplandığı görülmüştür. Çalışmada yer alan katılımcıların hepsi İstanbul'un bir güvenlik sorunu olduğunu belirtmiş, korku kaynağı olarak fiziksel şiddeti ön sıralarda tanımlamışlardır. Bununla birlikte, sokak hayvanlarının, kadınların ve temiz giyimli insanların varlığının güven duygusu yarattığını belirtmişlerdir. Mekânın güvenlik algısı için; temizlik, bakım, denetim ve gözetim konularının öne çıktığı saptanmıştır. Saptanan sonuçların bu konuda dünya yazınında ortaya konulan sonuçlar ile örtüştüğü görülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Güvenlik, suç korkusu, toplu taşıma, kamusal mekân, İstanbul.

*Bu çalışma, Demiroğlu Bilim Üniversitesi Klinik Araştırmalar Etik Kurulu'nun 07.07.2020 tarih ve 2020-12-15 nolu kararıyla etik açıdan uygun bulunmuştur.

Abstract

Today, public transportation has become an indispensable part of urban life. The increase in the time spent for transportation purposes during the day negatively affects the quality of life of individuals. 'Safety' issues, which are the most critical components of quality and comfort in places with transportation functions used by individuals in their daily lives, are gaining importance day by day in this context. It is essential to determine why and where users fear to make travels more comfortable and safer. In this study, individuals' perceptions of security and fear of crime during transportation and public transportation are explicitly examined by university students. To determine the fears felt during transportation behavior, qualitative research was conducted with 12 students from two universities in Istanbul. As a result of the data analysis, it was seen that the findings were gathered under four main themes: what is the crime in public space and public transport, the factors affecting security, the characteristics of places that are felt and not felt safe, and the issues related to the protection of Istanbul in general. All of the participants in the study stated that Istanbul has a security problem, and they defined physical violence as a source of fear at the forefront. However, they noted that stray animals, women, and cleanly dressed people create a sense of security. For the security perception of the space, cleaning, maintenance, inspection, and surveillance issues come to the fore. It is seen that the determined results coincide with the results revealed in the world literature on this subject.

Keywords: Safety, fear of crime, public transportation, public space, Istanbul.

Giriş

Kentlerin büyümesi ve yoğunlaşması ile kentler aynı zamanda güvensizliğin daha fazla hissedildiği yerleşmeler haline gelmiştir. Kentlerde artan suç oranları ve çeşitlenen suç türleri bu güvensizliğe etki etse de, yapılan araştırmalar suçun kendisinden bağımsız, suç korkusunun da kentsel yerleşmelerdeki güvensizlik üzerinde etkili olduğunu göstermektedir. Suç korkusu, suç ile ilişkili olmakla birlikte belirli bir noktadan sonra suçtan bağımsız bir olgu olarak ortaya çıkmaktadır. Bu da suç korkusunun sadece suçun yaygın olduğu bölge sakinlerinde değil, aynı zamanda suçun daha az olduğu güvenli kent/semterin sakinlerinde de görülmesini açıklamaktadır (Furstenberg, 1971; Ferraro, 1995; Erkan ve Sevin, 2018). Yapılan araştırmalar suç korkusunun bir bölümünün yabancılar ile karşılaşılan kamusal mekanlarda hissedildiğini ortaya koymaktadır. Özellikle büyük kentlerde bu kamusal mekanların başında ulaşım işlevli kamusal mekanlar gelmektedir. Bunlar sokaklar ve caddelerin yanı sıra toplu taşıma araçları ile bunlara ilişkin durak, istasyon ve iskeleler gibi birbirine yabancı insanların zorunlu nedenlerle bir arada

bulunduğu ulaşım amaçlı mekanlardır. Bu çalışmada üniversite öğrencileri özelinde kentlinin ulaşım aktivitesini gerçekleştirdiği mekan ve zamanlarda duyumsanan suç korkusu incelenmektedir. Kentte hareket haldeyken hissedilen suç korkusunu anlayabilmek amacıyla, araştırma kenti aktif kullanması beklenen üniversite öğrencileri üzerinden gerçekleştirilmektedir. Bu bağlamda iki farklı üniversitenin iki farklı fakültesinden 12 öğrenci ile derinlemesine görüşmeler gerçekleştirilerek, detayları yöntem bölümünde ele alınan nitel bir çalışma ile hissedilen suç korkusuna ilişkin mekanlar ve durumlar saptanmaya çalışılmıştır. Nitel araştırmalar genel olarak araştırılan konunun doğasını, kökenlerini anlamak, genellemelerden ziyade bilginin derinliği ve özgünlüğüne odaklanan küçük örneklem gruplarından elde edilen verilere odaklanır (Baltacı, 2019). Bu çalışma da özellikle İstanbul’da yaşayan üniversite öğrencilerinin kamusal mekanlarda suç korkusunu tetikleyen unsurlar hakkında öznel görüşlerini anlamak, bu mekanların niteliksel özellikleri hakkında görüşlerini saptamaya odaklanmıştır. Özellikle ulaşım işlevli mekanlardaki durumun sorgulanmasının nedeni ise kentlilerin zorunluluk nedeniyle bu mekanlarda bulunmaları ve bundan kaçınmalarının zor olmasıdır. Bu çalışmadan elde edilecek sonuçların ise suç korkusuna dair insan davranışlarının anlaşılmasına ek olarak ulaşım konulu mekanların tasarımına ilişkin ölçütlerin saptanmasına da fayda sağlaması da hedeflenmektedir.

1. Kentsel Mekânda Suç Korkusu

Suç korkusu (fear of crime) mekânsal algı ve deneyim etkisinde bireyin bir suçun mağduru olabileceği düşüncesi ile geliştirdiği korkuyu anlatmaktadır (Nasar ve Fisher, 1993). Suç korkusu risk ve tehlike durumlarında hissedilen stres, gerginlik, endişe, güvensizlik, kızgınlık gibi duyguları içeren, bilişsel, duygusal ve davranışsal, karmaşık bir olgudur (Dolan ve Peasgood, 2006: 122; Covington ve Taylor, 1991; Çoklar ve Solak, 2017). Birey risk veya tehdit altında olmasa bile potansiyel şiddet suçlarına karşı korku, tehlike ve endişe hissiyle oluşan duygusal bir reaksiyon olarak tanımlamakta (Covington ve Taylor, 1991) ve fiziksel zarar tehdidine bağlı kırılgnalık duygusu ile oluştuğunda “suç korkusu” olarak nitelendirilmektedir (Ferraro, 1995: 23; Garafalo, 1981; Ward et al., 1990). Bu bakış açısından ele alındığında suç korkusu, suçtan bağımsız, daha karmaşık ve çok yönlü bir olgudur (Farral vd.,1997: 674; Erkan ve Sevin, 2018). Saptanması suçtan daha güç olan suç korkusu, belirli durumlarda bireyde zarar görmeyi engellemek veya kayıplardan kaçınmak için koruyucu davranışları tetikleyerek, bireyin

kendisini korumasına hizmet etmektedir (Clark, 2003). Ancak bu işlevsel yönünün yanı sıra suç korkusunun özellikle kentli bireylerin yaşam standartlarını olumsuz etkilediği bilinmektedir. Yapılan araştırmalar suç korkusu duyumsayan bireyin belirli rotalardan kaçındığını (Ravenscroft, Uzzell ve Leach, 2002), daha az yürüdüğünü (Foster, Giles-Corti ve Knuiman, 2014; Ross, 1993), daha az sosyal etkileşimde bulunduğunu (Ross ve Jang, 2000) ve alışkanlıklarını değiştirdiğini (Garofalo, 1981) göstermektedir. Aslında, birçok insanın yaşamı suçun kendisinden ziyade suç korkusundan etkilenmektedir (Bannister ve Fyfe, 2001). Bu nedenle suç korkusu yaşam kalitesini temelden sarsacak güçte, sosyal ve kültürel faaliyetlere erişimi kısıtlayan, toplum ile etkileşimi de olumsuz etkileyen, bireysel ve toplumsal bir sorun olarak ortaya konulmaktadır (Sacco, 1993; Dolu vd., 2010). Bu sorunun etkileri sadece psikolojik ve sosyal boyutta değil ekonomik boyutta da hissedilmektedir.

Suç korkusu yaşayan bireylerin kendisine zarar gelebileceğini düşündüğü yerlerden kaçınmak, geceleri dışarı çıkmamak, belirli alanlarda yalnız seyahat etmemek, kadın ise giyim tarzına dikkat etmek gibi temelinde kaçınma davranışı olan alışkanlıklar geliştirdikleri görülmektedir (Valentine, 1989; Pain, 1991; Tandoğan ve Şimşek İlhan, 2016; Çardak, 2012). Bu tür kaçınma davranışları bireyi kamusal mekanlardan uzaklaştırdığı gibi toplumsal huzuru da olumsuz etkilemektedir.

Suç korkusu toplumun her kesiminde aynı şiddette duyumsanmamaktadır. Az sayıda çalışma mağduriyet ile suç korkusu ilişkisinin sınırlı olduğunu göstermekle birlikte (Garofalo, 1979), yapılan çalışmalar mağduriyet ile risk algısının güçlü bir ilişkiye sahip olduğunu ortaya koymaktadır (Lee ve Hilinski-Rosick, 2012; LaGrange, vd., 1992). Mağduriyetin yanı sıra yaş, cinsiyet gibi faktörlerin de etkili olduğu görülmektedir; kadınlar, yaşlılar, engelliler gibi toplumun kırılgan kesimi, sosyal izolasyon yaşayanlar suç korkusunu daha sık ve daha derin duyumsamaktadır (Warr, 1984; Hale, 1993; Jackson, 2009, Skogan 1987). Bu kesim kentsel hizmetlere erişimde de dezavantajlı grup olduğundan suç korkusu bu grubu daha olumsuz etkilemektedir. Öte yandan suç korkusunun sadece bireysel özelliklerden kaynaklığını söylemek de doğru değildir. Mekânın karanlık, ıssızlık, işlev gibi niteliklerinin yanı sıra mekandaki diğer insanlar ve medya gibi unsurlar da bireylerdeki suç korkusu üzerinde etkili olabilmektedir (Çardak, 2012; Erkan, 2015; Newman, 1996; Tandoğan ve Şimşek İlhan, 2016). Suç korkusu konut içinde de duyumsanmakla birlikte daha çok kamusal mekanlarda

hissedilmektedir. Kentsel alanda kullanıcıların en sık kullandığı kamusal alanlar toplu taşıma işlevi üstlenmiş durak, istasyon gibi alanlar ve toplu taşıma araçlarıdır. Bu alanlar ve araçlar toplumun farklı kesimlerinden bireylerin mecburen bir arada bulunduğu alanlardır. Bu çalışmada İstanbul metropolündeki ulaşım mekanları ve toplu taşıma alanlarındaki suç korkusu incelenmektedir.

2. Kentlerde Ulaşım ve Toplu Taşıma

Kentlerde nüfus arttıkça özellikle sanayileşme ile birlikte kentler mekânda daha geniş alanlarda yayılmış, buna bağlı yaya ulaşımına ek olarak araçlı ulaşım gerekliliği doğmuştur. Özellikle motorlu taşıtların trafiğe çıkışı ile kentler daha da genişlemiş ve erişim sorunları toplu taşıma yöntemi ile çözüme ulaştırılmıştır. Günümüzde pek çok kentin işleyişi toplu taşıma sistemlerine bağlıdır.

Çağdaş ulaşım politikalarına bakıldığında yolculuk talebinin azaltılmasından sonra yolculukların toplu taşıma ile sağlanması stratejisinin geldiği görülür (Elker, 2012). Elker'e (2012) göre yolculukların türel dağılımının toplum yararı koşutunda toplu ulaşım lehine değiştirilmesi bu politikaların en önemli hedefi olarak öne çıkmaktadır. Bunu sağlamanın yolu ise toplu ulaşımı kentli için hızlı, güvenli, konforlu, ucuz ve erişilebilir kılınmasıdır. Öte yandan toplu taşıma çevre sağlığı açısından da (gürültü, hava kirliliği) önemli bir sürdürülebilir ulaşım tipi olarak tanımlanmaktadır.

Ancak bir kentte toplu ulaşımın mecburen kullanılan bir ulaşım tipi değil, tercih edilen bir ulaşım tipi haline getirilmesi kentin yaşanabilirliği ve sürdürülebilirliği açısından önemlidir. Bu konuda kentin yayıldığı alanın büyüklüğü ve nüfus büyüklüğü önemli ölçütler olarak öne çıkmaktadır. Kentin büyük olması toplu taşımada geçirilen süreyi arttırdığı gibi toplu taşıma alanlarındaki yolcu yoğunluğunu da arttırmaktadır. Ancak kullanıcı yoğunluğu ile ortaya çıkan sorunlar bir anlamda sürdürülebilir ulaşım boyutunun sorgulanmasına neden olmaktadır.

3. Ulaşım İşlevli Mekanlarda Suç Korkusu

Ulaşım alanları kentlerin içindeki benzersiz birer kamusal alandır. Bu alanlarda kullanıcılar serbestçe hareket edebilirler ancak sosyal etkileşimi düzenleyen belirli kurallar söz konusudur. Kentsel mekanda farklı grupların ve farklı kültürlerin yakın temasta buldukları alanların başında bu toplu ulaşım alanları gelmektedir (d'Arbois de Jubainville ve Vanier, 2017).

Toplu ulaşımında güvenlik kavramından söz edildiğinde trafik güvenliği, ekolojik güvenlik, tasarım güvenliği ve suç güvenliği gibi

pek çok başlıktan oluştuğu ifade edilebilir. Bu çalışmada toplu ulaşım alanlarındaki güvenlik kavramı kullanıcıların kendilerini ne lde güvende hissettikleri üzerinden araştırılmaktadır. Toplu ulaşımın gerçekleştiği istasyon, durak gibi mekanlar ile ulaşım araçları her kesimden kentlinin bir araya geldiği kamusal nitelikli açık ve kapalı mekanlardır. Özellikle kalabalık kentlerde bu mekanlar birbirine yabancı kentlilerin yoğun etkileşimine sahne olmaktadır. Dolayısı ile çatışma zeminin en yoğun olduğu alanlar kalabalık toplu taşıma araçları ve duraklarıdır. Yolcunun bu mekanlar ve araçlarda kendini güvende hissetmesi yolculuğun sağlıklı sürdürülebilmesi, toplumsal huzur, denge ve verimlilik açısından büyük önem taşır. Bu nedenle de toplu ulaşım alanlarında güvenlik önemli konulardan biridir.

Toplu ulaşım alanlarında suç korkusu önemli güvenlik konularının başında gelmektedir. Araştırmalar bu alanlarda seyahat sürecinde suç korkusuna katkıda bulunan faktörlerin çoğunun, gündelik yaşamda kullanılan, halka açık kamusal alanlardaki suç korkusunu etkileyen faktörlerle aynı olduğunu göstermektedir (Crime Concern, 2004; Koskela, 1997). Bu korku genellikle yolcuların kontrol edemediği, kamusal mekân faktörlerinden kaynaklanan bir korkudur. Kapalı mekanlarda yer alan toplu taşıma istasyonları, özellikle yeraltındaki metro durakları kullanıcılarda izole olma hissini güçlendiren mekanlardır (d'Arbois de Jubainville ve Vanier, 2017).

Suç ve cinsiyet korkusu üzerine araştırma bulgularını toplu taşıma örneğine uygulayan çalışmalar, erkeklerle karşılaştırıldığında kadınların güvenlik endişesi nedeniyle karanlıktan sonra yürümekten kaçınma olasılığının daha yüksek olduğunu saptamıştır (Lynch ve Atkins, 1988; Ross, 1993). Araştırmalar, karanlık, zayıf aydınlatma, zayıf kontrol ve ıssızlık gibi faktörlerden, kadınların daha çok etkilendiğini göstermektedir (Yavuz ve Welch, 2010). Bu durum da kadınların suç korkusuna ve toplu taşıma kullanımına etki etmektedir (Skogan, 1986; Nasar ve Fisher, 1993; Loukaitou-Sideris, 1999). Kadınların hissettikleri bu güvenlik endişesi nedeniyle yürümek veya toplu taşıma kullanmak yerine taksi kullanmayı tercih ettikleri sonucu saptanmıştır (Loukaitou-Sideris, 1999; Stanko, 1990; Lynch ve Atkins, 1988). Kadınlar genellikle korkuya neden olan yerler arasında sıralanan ıssız otobüs durakları, tren ve metro istasyonlarında (Trench vd., 1992) beklerken, geceleri parklarda ve ıssız alanlarda yürürken (Lynch ve Atkins, 1988) daha yüksek güvensizlik algıladıklarını bildirmektedirler. Tüm bu faktörler, korkuya neden olan durumlardan kaçınmak amacıyla kadınların daha elverişsiz rotalara yönlenmesine veya daha az sıklıkta yolculuk yapmalarına neden olmaktadır (Hamilton ve Jenkins, 2000).

Kentsel mekanda ıssızlık kimi zaman bir korku nedeni olmakla birlikte toplu ulaşım alanlarındaki yolcu yoğunluğunun fazla olması da özellikle kadınlarda korku kaynağı oluşturmaktadır. Toplu taşıma araçlarının yetersiz arzı, yolcu sayısının artmasına bağlı kalabalık doğrudan kadına karşı işlenen cinsel suçlara neden olmasa da kolaylaştırmaktadır. Toplu taşıma alanlarındaki aşırı yoğunluk sorunu yolcuların güvenliğini de pek çok yönden tehdit etmektedir (Ceccato, 2017).

Gekoski vd., (2015) toplu taşıma alanlarındaki suç ve suç korkusunun önlenmesi için beş temel adımdan söz etmektedir. Bunlar 1. gözetimin artırılması; 2. suç önlemek amacıyla kentsel tasarım düzenlemeleri gerçekleştirmek (aydınlatma vb.); 3. akıllı telefon uygulamaları yoluyla yardım çağrısı; 4. toplumsal farkındalık kampanyaları düzenlemek; 5. olagelen olaylarla ilgili envanter toplayarak, sorunların kaynağını çözümlenmek.

İstanbul gibi büyük metropoliten alanlarda kentli kamusal mekânda geçirdiği zamanın büyük kısmını ulaşım alanlarında tüketmektedir. Bu ulaşım eyleminin büyük çoğunluğunun da toplu taşıma alanlarında ve taşıtlarında geçtiği varsayılırsa yolcunun bu alanlarda kendini güvende hissetmesi daha da önem kazanmaktadır. Yapılan araştırmalar suç korkusunun, insanların toplu taşıma araçlarını kullanmaktan kaçınmalarının en önemli nedenleri arasında olduğunu göstermektedir (Lynch ve Atkins, 1988; Walsh, 1999).

Bu çalışmada toplu ulaşım mekanları ve taşıtlarında kentlilerin güvenlik duyguları sorgulanmaktadır. Özellikle pik saatlerde toplu ulaşım alanları ve duraklarındaki kalabalık ya da geç saatlerdeki ıssızlığın yolculardaki suç korkusu üzerindeki etkileri saptanmaya çalışılmaktadır.

4. Yöntem

Nitel veri toplama teknikleri ile ele alınan bu araştırmada, yarı yapılandırılmış görüşme tekniği ve içerik analizi kullanılmıştır. Nitel araştırmalar, ürünlerden ya da çıktılardan daha çok süreç ile ilgilenmektedir. Dolayısıyla nitel araştırmalarda anlamlar önem taşımaktadır (Merriam, 1988: akt. Yılmaz ve Altınkurt, 2011). Bir nitel araştırma yöntemi olan içerik analizi ise araştırılan olayın veya olgunun kökenlerine odaklanan, tümevarımcı bir analiz türüdür (Baltacı, 2019).

Yarı yapılandırılmış görüşmeler ise sahip olduğu belli düzeydeki standartlığı ve esnekliği nedeniyle, yazmaya ve doldurmaya dayalı testler ve anketlerdeki sınırlılığı ortadan kaldırması ve belirli bir konuda derinlemesine bilgi edinmeye yardımcı olması (Yıldırım ve

şimşek, 2003) nedeniyle araştırmacılar tarafından sıklıkla tercih edilmektedir. Yarı yapılandırılmış görüşmeler ne tam yapılandırılmış görüşmeler kadar katı, ne de yapılandırılmamış görüşmeler kadar esnek, iki u arasında yer almaktadır. Araştırmacılara bu esnekliği sağladığı için yarı yapılandırılmış görüşme tekniği kullanılmıştır.

4.1. Çalışma Grubu

Araştırmanın alışma grubunu, İstanbul’da bulunan 2 farklı üniversitede öğrenim gören 12 niversite ğrencisi oluşturmaktadır. Nitel araştırmalarda, nicel araştırmalardan farklı olarak genellemelere dayanmaması, araştırılan konunun en iyi Şekilde açıklanmasına olanak tanıyacak ve araştırma probleminin çözümüne en iyi katkıyı sunacak rneklemeye ulaşılmaya çalışması nedeniyle daha az sayıda katılımcı ile gerçekleştirilebilir (Baltacı, 2019). Araştırmaya katılan öğrenciler kritik durum rneklemesi olarak nitelendirilen örneklem türü yardımıyla belirlenmiştir. Kritik durum rneklemesinde, kritik bir durum veya durumların varlığına işaret eden en önemli gösterge “bu, burada oluyorsa, başka benzer durumlarda kesinlikle olur” veya tam tersine “bu, burada olmuyorsa, başka benzer durumlarda kesinlikle olmaz” Şeklinde bir ifadelerdir. Patton (1987)’a göre bu durumun başka bir göstergesi “bu grup belirli bir problemle karşılaşıyorsa, diğer bütün gruplar kesinlikle bu problemle karşı karşıya kalır” Şeklinde bir yargının varlığı veya yokluğudur. Diğer taraftan bir veya birkaç kritik durumun çalışılması, benzer bütün durumlara ilişkin belirli genellemelerin yapılmasına olanak vermez (akt. Yıldırım ve şimşek, 2003: 111). Araştırmaya katılan katılımcıların 7’si kadın, 5 ‘i erkektir. Katılımcıların hepsi İstanbul’da yaşamaktadır. Aynı zamanda hepsi öğrencidir ve niversite eğitimi almaktadır. Katılımcıların medeni durumlarına baktığımızda ise hepsi bekar, drdr.

4.2. Veri Toplama Araçları

Bu çalışmada veri toplama yöntemi olarak yarı yapılandırılmış görüşme tekniği kullanılmıştır. Bu yöntem ne tam yapılandırılmış görüşmeler kadar katı ne de yapılandırılmamış görüşmeler kadar esnek, iki u arasında yer almaktadır (Karasar, 1995: 165). Araştırmanın lkemizde ilk defa yapılan çalışmalardan olması sebebi ile bireylerin zihinlerinde ulaşım ve ulaşım güvenliği konusunda hangi düşünce kalıpları olduğunu belirlemek amacını ile yarı yapılandırılmış açık uçlu sorgulama uygun grlmştir. Araştırmacıya bu esnekliği sağladığı için yarı yapılandırılmış görüşme tekniği kullanılmıştır. Görüşme soruları hazırlanmadan önce, araştırma konusu ile ilgili ulusal ve uluslararası alan yazın taraması yapılmıştır. Konu

tasarlandıktan sonra formda yer alması düşünülen maddeler belirlenmiştir. Görüşme formunda, “kamusal alanda suç, şehir güvenliği, kamusal alan güvenliği, güvenli ve güvensiz hissettiren durumlar ve medyada yer alan haberlerin güvenliği etkileri” konularını ele alan sorular yer almaktadır. Araştırmacılar tarafından geliştirilen görüşme sorularının hazırlanmasında; soruların kolaylıkla anlaşılması ve çok boyutlu olmaması, yanıtlayıcıyı yönlendirici olmaması gibi ilkelere dikkat edilmiştir (Bogdan ve Biklen, 1992).

4.3.Verilerin Toplanması

Araştırmaya ilişkin veriler belirlenen üniversite öğrencilerinden 08-20 Temmuz 2020 tarihleri arasında online görüşme yapılarak toplanmıştır. Görüşme esnasında araştırmaya ilişkin bilgiler verilmiştir. Görüşmeler esnasında veri kayıplarını önlemek amacıyla ses kaydı alınmıştır. Katılımcılara görüşmelerde ses kaydına izin verip, vermedikleri sorulmuştur. Ayrıca katılımcılara istemedikleri sorulara cevap vermeme hakları olduğu, istedikleri zaman görüşmeden ve araştırmadan koşulsuz şekilde çekile hakları olduğu bilgisi verilmiş ve yapılan görüşmelerin sonunda tutulan kayıtların katılımcılar tarafından dinlenebileceği, gerektiğinde kayıtlardaki görüşlerin isteğe bağlı olarak kısmen ya da tamamen çıkarılabileceği belirtilmiştir. Böylece görüşmelerin ve ses kaydının, katılımcılar üzerinde yaratabileceği olumsuzluklar önlenmeye çalışılmıştır. Görüşme sırasında, katılımcıların soruları cevaplarken araştırmacıdan etkilenmemesine çalışılmıştır. Araştırmada güvenilirliği artırmak veri kaynağı olan bireyler açıkça tanımlanmıştır (bkz. çalışma grubu).

4.4.Verilerin Analizi

Nitel araştırma yaklaşımı doğrultusunda tasarlanan bu araştırmada “içerik analizi” yapılmıştır. Veriler dört aşamada analiz edilmiştir: 1. Verilerin kodlanması, 2. Kodlanan verilerin temalarının belirlenmesi, 3. Kodların ve temaların düzenlenmesi, 4. Bulguların tanımlanması ve yorumlanması (Yıldırım ve Şimşek, 2008: 228). Analiz sürecinde öncelikle, görüşme kayıtları deşifre edilmiş ve MAXQDA 2020 programı aracılığı ile kodlamalar ve çözümlemeler yapılmıştır. Üniversite öğrencilerinin görüşlerinin analizinde, ifadelerin benzerliğine göre gruplamalar yapılmıştır. İfadelerdeki benzer öğeler gruplandırılmış ve gruba uygun olarak temalandırılmıştır. Verilerin analizi sonucunda ortaya çıkan tema ve alt temalar Tablo 1’de görülmektedir.

Tablo 1’de görüldüğü üzere verilerin analizi sonucunda toplam 4 tema ortaya çıkmıştır. İlk tema olan “kamusal alanda suçun ne olduğuna dair görüşler” teması altında kamusal alanda suçun ne olduğuna dair katılımcıların görüşleri gruplandırılmıştır. İkinci ana tema “kamusal alanda güvenliğe dair görüşler” temasında ise katılımcıların kamusal alanlarda güvende hissettiği durumlar ve güvende hissettiren durumlar ayrı olarak gruplandırılmıştır. Üçüncü ana tema “kamusal alanda suçla dair görüşler” temasında ise katılımcıların kamusal alanda suç mağduru olmayı arttıran özellikler ve güvensiz hissettiren özellikler ve durumlar gruplandırılmıştır. Son olarak katılımcıların güvenlik ve suçla dair görüşleri İstanbul özelinde gruplandırılmıştır.

Tablo 1: Veri analizi sonucu ortaya çıkan tema ve alt temalar

1. Kamusal alanda ve toplu taşımada suçun ne olduğuna dair görüşler
1.1. Fiziksel şiddet
1.2. Fiziksel/sözlü taciz
1.3. Hırsızlık
1.4. Tecavüz
2. Kamusal alanlarda ve toplu taşımada güvenliğe dair görüşler
2.1. Bireysel güvenliği arttıran özellikler
2.2. Güvende hissedilen yerler
2.3. Güvende hissettiren kamusal alan ve toplu taşıma özellikleri
2.4. Güvende hissedilen gün ve saatler
3. Kamusal alanda ve toplu taşımada suçla dair görüşler
3.1. Bireysel olarak suç mağduru arttıran özellikler
3.2. Güvende hissedilmeyen yerler
3.3. Güvende hissettirmeyen kamusal alan özellikleri
3.4. Güvende hissedilmeyen gün ve saatler
4. İstanbul’un güvenliğine ilişkin görüşler

5. Bulgular

Katılımcıların görüşleri gizlilik esasına dayanarak aktarılabilmesi için, her bir katılımcı kodlanarak verilmiştir (K1, K2...K12). Araştırmanın bu kısmında görüşmelerden elde edilen veriler, temalara göre gruplanmış ve bulgular sunulmuştur.

5.1. Kamusal Alanda ve Toplu Taşımada Suçun Ne Olduğuna Dair Görüşler

Katılımcılara görüşmede yöneltilen “Kamusal alanda ve toplu taşımada suç nedir?” sorusuna verdikleri cevapların analiz edilmesi sonucu fiziksel şiddet (K1, K2, K5, K7, K8), fiziksel/sözlü taciz (K2, K3, K4, K9, K10), hırsızlık (K6, K10) ve tecavüz (K4, K12) alt temaları ortaya çıkmıştır.

5.1.1. Fiziksel Şiddet

Katılımcılar kamusal alanda suçun ne olduğuna dair görüşleri analiz edilirken en çok fiziksel şiddet üstünde durdukları görülmüştür. Katılımcılar fiziksel şiddet göstermek, çevreye ve hayvanlara fiziksel zarar vermek ve yaralanma/cinayet/bıçaklanma gibi konularda ortak görüş bildirmişlerdir.

Katılımcılardan biri fiziksel şiddet konusunda “her türlü fiziksel şiddet olduğunu düşünüyorum, sokakta yürürken şahit olduğum bir olay vardı, gözümün önünde genç bir kadın bıçaklanmıştı” (K1) şeklinde görüşünü belirtirken, başka bir katılımcı çevreye ve hayvanlara zara verme konusunda “bence herhangi birine şiddet göstermek, sadece insanlara değil ama çevreye ve hayvanlara zarara vermekte buna dahil” şeklinde görüşünü belirtmiştir (K2). Bir başka katılımcı ise yaralanma/bıçaklanma/cinayet “bana göre kamusal alanda suç herhangi birini yaralamak veya cinayettir.” şeklinde görüşünü aktarmıştır (K7).

5.1.2. Fiziksel/Sözlü Taciz

Katılımcılar fiziksel/sözlü tacize ilişkin olarak fiziksel veya sözlü taciz, sokakta diğerlerini rahatsız edecek davranışlarda bulunmak ve kişisel alan ihlali konularında ortak görüş bildirmişlerdir. Bu alt temaya göre vurgulanan bazı görüşler ise şöyledir;

Fiziksel veya sözlü tacize ilişkin iki katılımcının ortak görüşleri olduğu görülmüştür. Bir katılımcı “Taciz bana göre en önemli suçlardan biri, mesela otobüste iken dokunulması veya dışarıda bir yerde beklerken sözlü tacize uğramak gibi çeşitli tacizler.” (K2) şeklinde görüşünü belirtirken, diğer bir katılımcı “Benim sık karşılaştığım sokakta yürürken bir kadına sözlü tacizde bulunulması...” şeklinde görüşünü belirtmiştir (K4).

Sokakta diğerlerini rahatsız edecek davranışlarda bulunmak konusunda ise iki katılımcı benzer görüşlerde bulunmuşlardır. Bir katılımcı “Sokakta yürürken karşılaştığımız satıcılar mesela onlarda bence yine tacize giriyor, bazıları yürürken peşinizden gelmeye devam edebiliyor.” (K9) şeklinde görüşünü belirtirken diğer bir katılımcı “Dilenciler ya da tanıtımcılar mesela onlarda aslında sözlü tacizde bulunmuş oluyorlar. Hatta kimisi zorla elinize broşür falan tutuşturuyor” şeklinde ilk katılımcının görüşünü desteklemiştir (K3).

Son olarak katılımcılardan biri kişisel alan ihlalinin suç olarak tanımlanması gerektiği şeklinde görüşünü belirtmiştir. Bu katılımcı “Bana soracak olursanız, benim kişisel alanımın ihlali diyebilirim, herhangi bir taciz, bakış veya benim istemediğim herhangi bir davranışın benim gözümün önünde gerçekleşmesi diyebilirim. Madem

toplu taşıma, kamuya açık bir yer o zaman herkesin birbirinin kişisel alanına saygı göstermesi gerekir diye düşünüyorum” şeklinde görüş belirtmiştir (K10).

5.1.3. Hırsızlık

Kamusal alanda ve toplu taşımada hırsızlık konusunda iki katılımcı benzer görüşler bildirmişlerdir. Bir katılımcı “Yankesicilikte herhalde en çok yaşanan suçlardandır diye düşünüyorum, benim de başıma iki sefer geldi hatta” (K10) diye görüşünü belirtmiştir. Diğer bir katılımcı ise “otobüste, metrobüste hatta kalabalık meydanlarda hırsızlık diye düşünüyorum. Bir sefer metrobüste cüzdanım çalınmıştı, ayakta giderken olmuştu. Nasıl olduğunu bile anlamadım, eve gidince fark etmişim” diğer katılımcıyı destekler nitelikte görüşünü belirtmiştir (K6).

5.1.4. Tecavüz

Çalışmaya katılan iki katılımcı tecavüz konusunun kamusal alanda ve toplu taşımada suç olduğuna dair ortak görüş bildirmişlerdir.

Bir katılımcı “Sizde duymuşsunuzdur mutlaka, haberlere de çıkmıştı geçen sene bir kadına tecavüz edilip, cami bahçesine atılmıştı. Herhalde bir insanın en çok korktuğu konudur özellikle bir kadının. O yüzden tecavüz en ağır cezalandırılması gereken bir suçtur” şeklinde görüşünü belirtirken (K4), diğer katılımcı ise “Tecavüze uğramak olabilir, özellikle gece geç saatte dışarı çıktığımda özellikle dikkat ediyorum bildiğim yerlere gitmeye ya da yanımda güvendiğim insanlarla dışarı çıkmak için. İstanbul gibi bir şehirde kimlerle karşılaşacağımızı, kimin ne yapacağı hiç belli olmuyor.” şeklindeki görüşüyle diğer katılımcıyı desteklemiştir (K12).

5.2. Kamusal Alanlarda ve Toplu Taşımada Güvenliğe Dair Görüşler

Katılımcılara görüşmede yöneltilen “Sizi güvende hissettiren özellikleriniz nelerdir?” ve “Güvende hissettiğiniz yerler, saatler ve bu yerlerin özellikleri nelerdir?” sorularına verdikleri cevapların analiz edilmesi sonucu bireysel güvenliği arttıran özellikler (K1,K2,...K12), güvende hissedilen yerler (K1, K2,K3, K6, K7, K8, K10, K11), güvende hissettiren kamusal alan ve toplu taşıma özellikleri (K1, K2, K3, K6, K7, K8, K10, K11) ve güvende hissedilen gün ve saatler (K1, K2, K3, K4, K5, K6, K7, K8, K9, K10, K11, K12) alt temaları ortaya çıkmıştır.

5.2.1. *Bireysel Güvenliği Arttıran Özellikler*

Çalışmaya katılan tüm katılımcılar kamusal alanda ve toplu taşımada bireysel güvenlik konusuna değinmişlerdir ve bu konuyla ilgili yaşadıkları benzer deneyimlerini ve görüşlerini aktarmışlardır.

Bireysel güvenlik konusunda üç katılımcı insan varlığı ve yoğunluğu konusunda görüşler bildirmişlerdir. İlk olarak katılımcılardan biri yakınında arkadaşı olduğunda kendisini daha güven hissettiğini belirtmiş ve “mesela bir arkadaşımız varken hem sokakta hem de otobüs, metrobüste daha güvende hissediyoruz” şeklinde görüşünü belirtmiştir (K2). Buna benzer olarak bir diğer katılımcı ise bulunduğu mekandaki insan yoğunluğunun öneminden bahsetmiş ve “insan yoğunlukları, denge önemli kesinlikle. Yani ne ıssız olmalı ne de çok kalabalık olmalı. Denge olduğu zaman kendimi daha güvende hissediyorum. ıssız olunca güvensiz, kalabalık olunca tehlikede hissediyorum.” şeklinde yorumda bulunmuştur (K4). İnsan varlığı konusunda bir başka katılımcı da “Kalabalık alanlarda da işte insanlara daha uzak durmaya ya da çeşitli kıyıda köşeden gitmeye dikkat edebiliyorum.” şeklinde görüşünü bildirmiştir (K9).

Üç katılımcı ise bireysel güvenlik için kamusal alanlarda ve toplu taşımada bireysel farkındalığın ve algıların açık olması konusunda benzer görüşler bildirmişler (K3,K6,K7) ve bir katılımcı “algıların açık olması gerek güvenlik açısından” şeklinde görüşünü bildirmiştir (K7). Bir diğer katılımcı ise geçmiş deneyimlerinin bireysel farkındalığını arttırdığını belirtmiş ve “ben böyle kulağına kulaklığı takıp yoluna bakan biri değilimdir. Böyle çok dikkatli olduk, bıçaklanma olayından sonra. Böyle çok tetikteyim belki sırf o yüzden” şeklinde görüşünü iletmiştir (K6).

Bireysel güvenlik konusunda öne çıkan bir diğer konu ise cinsiyet farklılığıdır. Çalışmada yer alan erkek katılımcılar “erkek” olmalarının bireysel güvenliklerini arttıran bir özellik olduğunu dile getirmişlerdir (K1, K4, K8, K10, K11, K12). Konuyla ilgili olarak bir katılımcı “erkek olduğum için bir şiddet gördüğüm zaman cevap verebilirim” şeklinde görüşünü iletirken (K8), bir diğer katılımcı “bir erkek olarak sonuçta fiziksel olarak daha güçlüyüm, herhangi bir şey olduğunda ben de fiziksel olarak cevap verebilirim” şeklinde görüşünü belirtmiştir (K12).

Son olarak iki katılımcıda güvende hissetmek için davranışlarını değiştirmek ve giyim konusuna değinmişlerdir (K5, K9). Bir katılımcı “kapalı giyinmeye dikkat ederim” şeklinde görüş belirtirken bir diğer katılımcı “kimseyle göz teması kurmamaya çalışırım” şeklinde görüşünü belirtmiştir.

5.2.2. Güvende Hissedilen Yerler

Çalışma kapsamında katılımcıların güven hissettikleri yerlere dair görüşleri sorulmuştur. Analizlerde katılımcıların görüşlerinin daha çok şu anda yaşadıkları yerler ve kullandıkları araçlar üstüne yoğunlaştığı görülmüştür.

Katılımcılardan dördü kendini güvende hissettikleri yerler için kendi yaşadıkları mahalleleri, siteleri ve okulları olduğunu söylemişler. Katılımcılar bu kapsamda sorular soruya “Kendi mahallem” (K1), “Yaşadığım site, çünkü güvenliği olan, güvenlik bir site” (K3) ve “Mahallem, evim, okulum” (K9) yanıtlarını vermiştir. Bir diğer katılımcı ise kendi mahallesinde güvende hissettiğini belirtmiş ve “şundan eminim. Mesela diyelim ki araba çarptı bana, karşıdaki esnaf gördüğü zaman hemen ambulansı arar ya da parkta oturan bir kişi benim liseden bir arkadaşım ya da tanıdığım falandır.” şeklinde görüşünü iletmiştir (K6). Okulunda kendisini güven hissettiğini belirtken katılımcı “Ben üniversitemin çevresinde çok emniyetli hissediyorum, benim üniversitem X’te. X’te yaşayan halk genelde üniversite öğrencisi”

Katılımcılar toplu taşıma araçları ile ilgili olarak ise kendilerini “vapurda” ve “metroda” daha güvende hissettiklerini belirtmişlerdir.

Katılımcılardan sadece biri “Kendi aracımda olduğum zaman kendimi daha güven hissediyorum. Çünkü kendin araçla gitmek daha güvenli olabilir” şeklinde görüşünü belirtmiştir (K5).

5.2.3. Güvende Hissettiren Kamusal Alan ve Toplu Taşıma Özellikleri

Katılımcıları güven hissettiren kamusal alan ve toplu taşıma özellikleri bir başlık altına toplanmıştır. Katılımcılar kamusal alan özelliklerinde sokak hayvanları, aydınlık, kadınların olması ve bilinen yerler olması konuları üstünde durmuşlardır.

İki katılımcı sokak hayvanlarının yaşadığı semtlerde kendilerini güvende hissettiklerini belirtmişlerdir. Katılımcılar sokak hayvanlarının varlığını, insanlara bağlayarak görüşlerini iletmişlerdir. Bir katılımcı bu görüşünü “Sokak hayvanlarının olması bende güvenlik endişesini azaltır çünkü yine aynı şekilde hayvanların çok olabildiği ve barınabildiği bir yer oradaki insanların daha duyarlı hayvan besleyen ve onları koruyan bir olduğu anlamına geliyor o yüzdende kedinin köpeğin çok olduğu yerde ben daha güvenli hissediyorum.” şeklinde belirtirken (K3), bir diğer katılımcı “kedilerin çok yoğunlukta olduğu yer bu da insanların onları beslemeye yöneldiği hayatta tutmaya çalıştığını gösteriyor bu yüzden daha

güvenli olabilir. Yani merhametli insanlar var anlamında.” şeklinde görüşünü belirtmiştir (K11).

Katılımcılardan ikisi buldukları mekânın aydınlatmasının önemli olduğunu belirtmişlerdir. Bir katılımcı “sokakta aydınlatma çok önemli, sokak ve kamusal alanların meydan olarak üzerinde ıssızlığı benim için, yani bir şeyde mesela sırf gece olmasına gerek yok, gündüz de bir meydan ya da sokak çok ıssız ve karanlıksa biraz tedirgin olurum” şeklinde görüşün belirtmiştir (K4). Başka bir katılımcı da “sokak lambalarının çalışıyor olması, özellikle geç saatlerde asla karanlık bir sokağa giremem” şeklinde görüşünü belirtmiştir (K6).

Katılımcılardan ikisi de görüşlerini buldukları mekânın güvenliğini, mekândaki bireylerin özellikleri ile açıklamışlardır. Katılımcılardan ilki “kadınların fazla olması beni güvende hissettiriyor. Gittiğim yerde daha fazla sayıda kadın varsa, bana orasının güvenli olduğunu hissettiriyor” şeklinde görüş bildirmiş (K8) ve diğer katılımcı da “temiz giyimli olunması mesela insana güvene veriyor, çevremdeki insanlar temiz giyimli, düzgün gözüküyorsa orada korkmam” şeklinde görüşünü bildirmiştir (K2).

Bir katılımcıda kamusal mekânın bilinir olmasının güvende hissettirdiğini belirtmiş ve “bilindik bir ara sokakta taksim Fransız sokağı mesela çok bilindik bir sokak biraz arada bir sokak ama herkes biliyor orayı başınıza bir şey gelmez orada” şeklinde görüşünü belirtmiştir (K1). Bir diğer katılımcı da mekânın bulunduğu konumun güvenlik açısından önemli olduğunu söylemiş ve “Ana cadde üzerinde olması mekânın olabilir. Sonuçta ana cadde daha fazla insanın geçiyor, daha bilindik bir yer.” şeklinde görüşünü bildirmiştir.

Çalışmada bir katılımcıda bulunduğu yerde veya kamusal alanda kolluk kuvvetlerinin olmasının kendisini güvende hissettirdiğini belirtmiş ve görüşünü “şöyle mesela ben Mecidiyeköy’den çok korktuğumu söylüyorum ya orada çoktandır polis ya da resmi kıyafetli polisler onları görünce açıkçası güven de hissediyorum, bi de onları böyle hani çok genç çocuklardan insanlardan seçiliyorlar böyle daha çok dinamikler onlar bana kendimi güvende hissettiriyor” şeklinde belirtmiştir (K5).

Toplu taşıma araçlarının güvenliği açısından ise katılımcılar kendilerini en çok metro ve vapurda güvende hissettiklerini belirtmişlerdir. Katılımcılar bu konudaki görüşlerini daha çok metro ve metro istasyonlarının daha gözetlenebilir olmasına dayandırmışlardır.

Bir katılımcı metroda güvenlik personeli olduğu için kendini güvende hissettiğini belirtmiş ve görüşünü “metro durağı zaten daha

kapalı olduğu için ve başında güvenlik olduğu için metroda kendimi rahat hissediyorum” şeklinde açıklamıştır (K1). Bir diğer katılımcı ise metro girişi ve metrolarda güvenlik kamerası olduğu için kendini daha güvende hissettiğini belirtmiştir. Bu katılımcı “metroda kendimi tam güvende hissediyorum. Çünkü hem metroya girerken hem metroya doğru yürürken ve metronun kendi içinde dahil olmak üzere pek çok noktada kameralar var. Sürekli izleniyor her noktası o yüzden başıma bir şey geleceğini düşünmüyorum” şeklinde görüşünü belirtmiştir (K5).

Bir katılımcı daha toplu taşımada güvenlik kameraları sayesinde daha güvende hissettiğini belirtmiş ve “metro, metrobüs gibi yerlerde normal otobüse, otobüs durağına göre daha güvende hissediyorum. Metro, metrobüste durağa giderken duraktan giderken her yerde kameralar var. Burada kolay kolay bir olay olmaz.” şeklinde görüşünü belirtmiştir (K7). Bir başka katılımcıda toplu taşıma araçlarında kamera olduğu takdirde kendini daha güvende hissettiğini iletmiş ve “güvenlik kameraları bana kendimi daha güvende hissettiriyor. O yüzden daha çok metro, metrobüs ve vapuru tercih ediyorum” şeklinde görüşünü belirtmiştir (K8).

6.2.4. Güvende Hissedilen Gün ve Saatler

Çalışmada katılımcılara kendilerini en çok ne zaman güvende hissettikleri sorulmuştur. Katılımcıların sekizi “hafta sonu” yanıtını vermiştir (K1, K2, K5, K7, K8, K10, K11, K12). Bir katılımcı hafta sonu olduğunu belirtmesinin yanı sıra “Hafta sonu yani insanlar daha çok dışarıda olabildiği için.” şeklinde görüşünü belirtmiştir (K3). İki katılımcı ise saat olarak cevap vermiş ve “Gece 12’ye kadar kendimi güvende hissediyorum” şeklinde görüş belirtirken (K4), bir diğer katılımcı ise “hafta içi öğlen saatleri çok erken olmayan, çok geç olmayan hafta içi saatleri hafta sonu da aynı” şeklinde görüşünü belirtmiştir (K6). Bir katılımcı ise güvende hissettiği gün ve saatin bulunduğu bölgeye göre değiştiğini belirtmiş ve “bulunduğum bölge etkiliyor yani daha profilin iyi olduğunu düşündüğüm bir yerde Kadıköy, Beşiktaş gibi gece geç saatte de endişelenmiyorum” şeklinde görüşünü belirtmiştir (K9).

6.2.5. Kamusal Alanda ve Toplu Taşımada Suça Dair Görüşler

Katılımcılara görüşmede yöneltilen “Sizi güvende hissettirmeyen özellikleriniz nelerdir?” ve “Güvende hissetmediğiniz yerler, saatler ve bu yerlerin özellikleri nelerdir?” sorularına verdikleri cevapların analiz edilmesi sonucu bireysel olarak suç mağduru olmayı

arttıran özellikler (K1, K2,... K12), güvende hissedilmeyen yerler (K6, K11), güvende hissettirmeyen kamusal alan ve toplu taşıma özellikleri (K1, K4, K5, K6, K10, K12) ve güvende hissedilmeyen gün ve saatler (K2, K6) alt temaları ortaya çıkmıştır.

6.2.6. Bireysel Olarak Suç Mağduru Olmayı Arttıran Özellikler

Katılımcılar bireysel olarak suç mağduru olmayı arttıran özellikler hakkında özellikle cinsiyet, giyim tarzı, bireysel ve toplumsal davranışlar konusunda ortak görüş bildirmişlerdir. Bu alt temaya göre vurgulanan bazı görüşler ise şöyledir;

Bir katılımcı cinsiyet konusunda görüşünü “bence kadın olmak bile yeterli, suç mağduru olmak için“ şeklinde görüşünü belirtmiştir (K1). Bir diğer katılımcı ise cinsiyetin önemli olduğunu belirtirken suçun ayırımına girmiş ve görüşünü “kadın olmak fiziksel ve sözlü tacize uğramayı arttırabiliyor ama çoğu erkek arkadaşımın da yankesiciler tarafından sıkıştırıldığını biliyorum” şeklinde görüşünü belirtmiştir (K4). Bir diğer katılımcı da benzer bir ayırma girmiştir ve “Kadın olmak bence suç mağduru olmayı kolaylaştırıyor. Ama daha çok cinsel şiddet uygulanıyor” şeklinde yorumda bulunmuştur (K7).

Dört katılımcı suç mağduru olma özellikleri arasında giyim tarzının yer aldığı yorumda bulunmuşlardır. Bir katılımcı “giyim tarzı, özellikle bulunduğunuz yere uygun giyinmek zorundasınız” (K5), şeklinde görüş belirtirken, bir diğer katılımcı da benzer olarak “kısa bir etek giymem, hayatta toplu taşıma kullanacaksam kısa etek hatta etek bile giymem” şeklinde görüşünü belirtmiştir (K2). Bir başka katılımcı da “...giyiniş de yapabiliyor bunu. Yerine göre değişir tabi ki ama toplu taşımada etek giyen biri yine oda suç mağduru olabiliyor maalesef.” şeklinde görüşünü belirtmiştir (K11). Bir katılımcı ise giyim tarzının yanında, sahip olunan kişisel cihazların da etkili olabileceğini “Mesela giyim kuşamda olabilir, hep temiz giyinmeye çalışıyoruz şu tahrik edici olabilir. Mesela ben eski bir telefon kullanıyorum dört senelik bir telefon ama bir başkası sıfır telefon ile telefon görüşmesi yaparken insanların dikkatini çekebilir veya pahalı bir mont ayakkabı gözlük takması.” şeklindeki görüşü ile belirtmiştir (K9).

Katılımcılardan ikisi ise hem kamusal mekanlarda hem de toplu taşıma araçlarında kendi davranışları veya çevresindeki insanların davranışları nedeniyle suç mağduru olabileceklerini iletmışlerdir. Bu konuda bir katılımcı “alkollü olduğumun bilinmesi, alkollü olunca tacize daha açılmış gibi hissediyorum” şeklinde yorumda bulunmuştur (K3). Bir katılımcı ise “insanların birbirine

tahammülü kalmaması bence bu güvenlik sorununu arttıran bir şey çünkü yani insanların birbirine tahammülü yok ve kimse birbirini kollamak ya da çevresindeki kötü olaylara duyarlı olup bunlara sesini yükseltmek istemiyor o yüzden insanlar bazı şeyleri yapmaya haklarını olduğunu düşünüyor” şeklinde görüş bildirmiştir (K10).

Çalışmaya katılan iki katılımcı ise kamusal alanda ve toplu taşıma araçlarında fiziksel davranışların suç mağduru olmayı arttırdığını belirtmişlerdir. Bu katılımcılar görüşlerini “Yani bakan insanlar endişe yaratıyor ben de bana bakan insanlar tarafından bakılmak ve incelenmek hoşuma gitmiyor. Cinsiyet faktörü de söz konusu; kadınların en büyük endişesi cinsel taciz veya şiddete maruz kalmak olduğu için. Bir kadının bir kadına cinsel şiddette bulunduğu çok görülmüş bir şey olmadığından genelde erkekler tarafından bakılmak endişe verici” ve “Dokunmak, temas olabilir, eğer amaçlı ise ya da sözlüde olabilir” şeklinde görüşlerini iletmişlerdir (K2, K8)

6.2.7. Güvende Hissedilmeyen Yerler

Katılımcılar güvende hissedilmeyen yerler hakkında özellikle orada yaşayan kişilere ilişkin olarak görüşlerini bildirmişlerdir. Bu alt temaya göre vurgulanan bazı önemli görüşler ise şöyledir;

Bir katılımcı “Balat’a gitmiştik, orada bir cadde var rahat yürüyorsunuz çünkü insanlar fotoğraf çekiliyor ama ara sokaklara girmek istemiyorsunuz çünkü biliyorsunuz ki Balat’ta hırsızlık var, suç oranları yüksek. Böyle bir bağdaştırma yapabilirim.” şeklinde yorumda bulunmuş (K6), bir diğer katılımcı ise “Balat geliyor aklıma hani o tür yerlerde fazla bulunmak istemem çünkü o zaman hani şey diye düşünürüm, bu tür insanlar nasıl diyeyim kentsel dönüşme ayak uyduramamış. Belki şöyle bir algı var ne kadar doğru bilmem, fakirlik hırsızlık arasında bir düşünce biz ne kadar inkâr etsek de insan fakirse karnını doyurmak için hırsızlık yapar buna mecburdur tarzından bir ön yargı var. Belki de buna göre dış görünüş iyi olmayan bir yerde insanlar kendini güvensiz yerde dış görünüşü iyi olmayan binalarda, insanlar da olabilir.” şeklinde görüşünü belirtmiştir (K11).

6.2.8. Güvende Hissettirmeyen Kamusal Alan ve Toplu Taşıma Özellikleri

Katılımcılar güvende hissettirmeyen kamusal alan ve toplu taşıma özellikleri hakkında çevre kirliliği, güvenlik kameraları, aydınlatma ve çevredeki kişilerin özelliklerine ilişkin olarak görüşlerini bildirmişlerdir. Bu alt temaya göre vurgulanan bazı önemli görüşler ise şöyledir;

Katılımcılardan ikisi çevrenin kirliliğinin kamusal alanda ve toplu taşımada güvenlik hissini azalttığını belirtmişlerdir. Bir katılımcı “Çevre kirliliği bence güvensizlik yaratıyor. Çünkü çevre kirliliği oluşturabilecek bir topluluğun olduğu alan bilinçsiz bir topluluğun olduğunu alan anlamına geliyor yani yere çöpünü atabilecek, çevresine zarar verebilecek bir profil aynı şekilde çevresindeki bireylere de zarar verebilecek, eğitim seviyesi düşük bir profil anlamına geliyor benim gözümde.” şeklinde görüşünü belirtmiştir (K9). Bir diğer katılımcı ise “bindiğim otobüste, metrobüste atılmış çöpler ya da kırık koltuklar varsa ister istemez tedirgin oluyorum” şeklinde görüşünü belirtmiştir (K4).

Güvenlik kameraları ve aydınlatma konusunda ise üç katılımcı görüşlerini bildirmişlerdir. Bir katılımcı özellikle metro girişlerine ilişkin olarak “metroların yürüme alanları. Oralarda daha çok güvenlik olmasını istedim. Bir de bazen lambalar da yanmayabiliyor ya da az yanıyor o zaman korkuyorum” şeklinde görüşünü belirtmiştir (K1). Bir katılımcı ise otobüs durakları hakkında “özellikle otobüs durakları çok karanlık oluyor genelde. Metro ve metrobüste lamba, kamera ya da güvenlik oluyor ama otobüs duraklarında hiçbiri yok. En azından böyle yerlerinde daha iyi aydınlatılması gerekir diye düşünüyorum. Güvenlik (kastedilen güvenlik görevlisi) olmasın ama en azından kamera konulabilir.” şeklinde görüşünü belirtmiştir (K6). Bir katılımcı ise yine aydınlatma konusuna değinerek “sokakların, meydanların, durakların karanlık olması” şeklinde görüş bildirmiştir (K10).

Katılımcılardan biri kullandığı toplu taşımanın doluluk oranının güvenlik hissini etkilediğini belirtmiş ve “Mesela belki sorusu gelmedi ama otobüs boş olması beni daha çok güvende hissettirir, kalabalıktan çok. İnsanların azlığı, herkes bir yere gidiyor yani benim gideceğim yerde ya da benim olduğum yerde değil, herkes bir yerden bir yere gidiyor benim çevremde değiller beni yalnız bırakıyorlar. Benimle ilgilenmiyorlar.” şeklinde görüşünü bildirmiştir (K5).

Çalışmada iki katılımcı ise buldukları mekandaki veya araçtaki kişilerin özelliklerinin güvenlik hislerine etkisi olduğunu belirtmiş ve görüşlerini sırasıyla “yani şimdi aslında hoşuma gitmiyor söylemek ama Suriyeli şeyimiz olduğunu yani onların böyle başıboş gezen, böyle her gördüğü kadının içine düşecek bakan tipler” ve “Ballyciler, çünkü n’apacağı belli olmuyor. Ben onları genelde işte sana sigara alıyım deyip orada oturup bırakıp gidiyorum öyle ikna oluyorlar.” şeklinde iletilmişlerdir (K10, K12).

6.2.9. Güvende Hissedilmeyen Gün ve Saatler

Katılımcılara kendilerini hangi saatlerde ve günlerde güven hissetmedikleri sorulduğunda cevapları daha çok geç saatler ve akşam saatleri yönünde olmuştur. Bu konuda özellikle vurgulanan görüşler ise şu şekildedir;

Bir katılımcı saat ve gün açısından görüşünü “geç olması, تنها bölgelerde geziyor ve yalnız olmak etkili” şeklinde bildirmiştir (K2). Bir diğer katılımcı ise “Hafta içi daha ıssız olduğu için” şeklinde cevap vermiştir.

Bir katılımcı ise genel olarak gün ve saatten bağımsız olarak çeşitli özel günlere atıfta bulunmuştur. Bu katılımcı görüşünü “Bazı günler var, 1 Mayıs mesela, işçiler kutlayabilir ama aşırı gruplarda buna dahil oluyor. O gün dışarı çıkmak istemem. Veya Lgbtlerin günü ne zamansa o zaman, bir ters baksanız bile yanlış anlaşılabilir. Saatine gününe göre, onlar ne zaman gösteri yapıyorlarsa...” şeklinde belirtmiştir (K6).

6.3. İstanbul’un Güvenliğine İlişkin Görüşler

Katılımcılara görüşmede “Sizce güvenlik İstanbul’un bir sorunu mudur?” sorusu yöneltilmiştir. Katılımcıların hepsi İstanbul’un güvenlik sorunu olduğu belirtmişlerdir. Katılımcıların bu konuda ne çıkan görüşleri ise aşağıda yer almaktadır.

Katılımcılardan biri İstanbul’un güvenliği hakkında “Güvenlik İstanbul’un kesinlikle önemli bir sorunu. Çünkü sürekli bir şeylerde önlem almamız gerekiyor, bir şeylere dikkat etmemiz gerekiyor. Örneğin kılık kıyafetimize dikkat ediyoruz, çıkış saatlerimize, giriş saatlerimize dikkat ediyoruz. Eğer toplu taşıma kullanacak, kamusal alana gireceksek de bunlara dikkat ediyoruz” şeklinde görüşünü belirtmiştir (K3).

Bir katılımcı ise evre kirliliğin İstanbul için bir güvenlik sorunu yarattığını belirtmiştir. Bu konu hakkında “Güvenliğin yanı sıra evre kirliliği İstanbul’un önemli sorunları. evre kirliliği nerede olursa olsun, güvenlik sorunu yaratır. Çünkü evre kirliliği olan yerle ilgilenmemek, kimsenin orası ile ilgilenmediği, kimsenin orada olmadığı izlenimi uyandırıyor. evre kirliliği de İstanbul’un önemli sorunu” yorumunu yapmıştır (K7).

Bir diğer katılımcı ise İstanbul’un yoğun olmasının ve farklı milletlerden insanlar bulunmasının güvenlik sorunu yarattığını belirtmiş ve “ok kalabalık şehir olması güvenliğin az olduğunu düşündürüyor. Bir de aslında toplumsalda yani çünkü lkenizde Suriyeli var Kırgız’ı var bir olay vardı Kırgız’ın birisi kadını cami avlusuna fırlatıyor sonra tecavüz ediyor nasıl yani böyle bir şey nasıl olabilir” şeklinde görüşünü belirtmiştir (K5).

Diğer katılımcılar ise İstanbul'un güvenliği hakkında "İstanbul'da güvenlik yok bence çünkü sürekli olarak kadınlarda taciz vakaları veya sokakta linç girişimlerini görüyoruz", "İstanbul denilince aklıma karmaşa geliyor. Karmaşanın olduğu yerde de güvenlikten söz etmek çok zor olur", "Evet çünkü sürekli önlem almak zorundayım. Davranışlarıma, kıyafetlerime, saate, güne her şeye dikkat etmek zorundayım" şeklinde görüşlerini belirtmişlerdir (K10, K12, K6).

Sonuç ve Değerlendirme

Nitel araştırmalar bireylerin günlük yaşamı ve sosyal hayatının akışı içindeki olgulara odaklanan, incelediği probleme ilişkin sorgulayıcı, yorumlayıcı ve araştırdığı problemin doğasını belirlemek için kullanılan bir yöntemdir (Maxwell, 2008). Bu bağlamda bu araştırma özellikle İstanbul'da yaşayan öğrencilerin şehrin güvenliği konusunda yaşadıkları problemleri anlamak amacıyla yürütülmüştür. Bu nedenle elde edilen sonuçların genellenmesi ve tüm İstanbul'u kapsaması mümkün olmamaktadır. Araştırma kapsamında elde edilen bulguların ileride bu konuda çalışacak bireylere yol göstereceği düşünülmekte; şehir güvenliği konusunda nicel bir araştırma yapılması önerilmektedir.

Çalışmada yer alan katılımcıların hepsi İstanbul'un bir güvenlik sorunu olduğunu belirtmişler ve yine tüm katılımcılar tarafından iletilen görüşler, İstanbul'u çok güvenli olarak tanımlamadıklarını göstermektedir. Katılımcılar bu sebeple ikamet yerleri ve öğrenim gördükleri üniversite dışındaki yerlere gitme konusunda çekincelerini ifade etmiştir. Çalışmada sorgulanan toplu ulaşım alanlarında güvenlik konusu sonuçlarına göre katılımcıların kendilerini bu mekanlarda güvende hissetmediği ve bunun sebebi olarak da diğer insanları tehdit edici olarak tanımlandığı dikkat çekmektedir.

Katılımcıların şiddeti nasıl konusunda; fiziksel şiddetin ön sırada tanımlanması ile beraber, şiddetin hayvana ve çevreye yönelik olduğu durumun da önemine dikkat çekilmektedir. Sokak hayvanlarının, kadınların varlığının, temiz giyimli insanların ve ikamet mekanlarına yakın alanların güvenli bulunması da bu durumu destekler nitelikte olmaktadır. Bununla beraber taciz konusunda, katılımcıların kişisel alanını tehdit eden her türlü girişimi taciz olarak tanımladıkları görülmektedir. Satıcılar, dilenciler, kendisine dikkatli bakılması taciz olarak tanımlanmaktadır. Bu durum güvenlik endişesi ile cemiyet hayatından ziyade cemaat hayatının yaşandığını düşündürmektedir. Şehir hayatının avantajları şehirde yaşayan

bireylerin güvenilirlikleri ile tanımlanmaktadır. Oskay (1994) Şehirde, insanların birebir tanışma, iletişim olanaklarının sınırlı oluşu sebebi ile kitle iletişim araçları ile tanıma olanağı bulduklarını ifade etmiştir. Kitle iletişim araçlarında kendilerinden farklı olanların olumsuz taraflarının daha fazla görünür olmasının farklılıklara korku ile yaklaşmasına zemin hazırladığını belirtmektedir. Çalışmamızdaki katılımcıların farklılıkları tehdit edici algılaması bu durum ile paralellik göstermektedir.

Bununla beraber toplu taşıma alanlarında güvenliğin sağlanması için belirli adımlar tarif edilmektedir. Bunlardan ilki gözetimi arttırmaktadır. Bu da kamera sistemleri ile üniformalı veya sivil güvenlik görevlisi sayılarının arttırılmasını gerekli kılmaktadır. Bu alışma da kameralı güvenlik sistemlerinin olduğu, güvenlik görevlilerinin bulunduğu metro, iskele gibi ulaşım alanlarının daha güvenli algılandığını doğrulamaktadır. Bunların yanı sıra akıllı telefonlar için yardım/takip uygulamaları da bireysel düzlemde alınabilecek önlemler içinde sayılmaktadır.

Güvenlik hissini sağlayacak diğer bir önlem ise çevresinin daima düzenli tutulmasıdır. Bu çalışmada da güvenlik algısı konusunda temizlik ve düzen konusuna dikkat çekilmiştir. Bu da çevrenin daima temiz ve bakımlı tutulmasının suç korkusunu önlemedeki önemini ortaya koymaktadır. Düzen sadece çöplerin toplanması ve temizlik ile ifade edilmemelidir. Bunun yanı sıra aydınlatmanın iyileştirilmesi, kr noktaların ortadan kaldırılması, alarmlar ve acil durum telefonları gibi güven duygusu veren altyapının her daim görünür ve işler halde bulunması da önemlidir.

Bu mekanlarda yaşanan ve gözlenen sorunlara ilişkin araştırmaların gerçekleştirilmesi ve envanter tutulması, güvenlik ile ilgili sorunların niteliğinin saptanması konunun ele alınmasındaki temel adım olarak büyük önem taşımaktadır. Sorunun kaynağı saptandıktan sonra mekânsal sorunların tasarım ve teknoloji yoluyla giderilmesi, sosyal sorunların ise farkındalık kampanyaları ve düzenlenecek eğitimler gibi çalışmalar ile çözüme ulaştırılmasının hedeflenmesi sürecin devamındaki önemli adımlar olarak tanımlanmalıdır.

Kaynakça

Baltacı, A. (2019). Nitel araştırma süreci: Nitel bir araştırma nasıl yapılır?. *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5(2), 368-388.

Bannister, J. and Fyfe, N. (2001). Introduction: fear and the city. *Urban Studies*, 38, 807-813.

- Bogdan, R. C. and Biklen, S. K. (1992). *Qualitative Research for Education: An Introduction to Theory and Methods*. Boston: Allyn and Bacon.
- Ceccato, V. (2017). Women's transit safety: Making connections and defining future directions in research and practice. *Crime Prevention and Community Safety*, 19. 276-287. 10.1057/s41300-017-0032-5.
- Covington, J. and Taylor, R. (1991). Fear of Crime in Urban Residential Neighborhoods: Implications of Between- and Within-Neighborhood Sources for Current Models. *The Sociological Quarterly*, 32(2), 231-249. <http://www.jstor.org/stable/4120959>
- Crime Concern (2004). People's conceptions of personal security and their concerns about crime on public transport: research findings. Department of Transport, London.
- Clark, J. (2003). Fear in fear-of-crime. *Psychiatry, Psychology and Law*, 102, 267-282.
- Çardak, B. (2012). Kadınların Suç Korkuları Üzerine Nitel Bir Çalışma. *Güvenlik Bilimleri Dergisi*, 1 (1), 23-45.
- Çoklar, I., Solak, N. (2017). Suç korkusu: Tanım, ölçüm ve belirleyiciler. *Nesne*, 5(10), 311-328.
- d'Arbois de Jubainville, H. and Vanier, C. (2017). Women's Avoidance Behaviours in Public Transport in the Ile-De-France Region. *Crime Prevention and Community Safety* 19(3-4):183-198, 10.1057/s41300-017-0023-6.
- Dolan, P. and Peasgood, T. (2007). Estimating the Economic and Social Costs of the Fear of Crime. *The British Journal of Criminology*, 47(1), 121-132.
- Dolu, O. ve Uludağ, Ş., Doğutaş, C. (2010). Suç Korkusu: Nedenleri, Sonuçları ve Güvenlik Politikaları İlişkisi. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 65 (01), 57-81.
- Elker, C. (2012). Ulaşım Politikalarına Çağdaş Yaklaşımla. *Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük*. ed. M. Ersoy. Ninova Yayıncılık.
- Erkan, N. Ç. (2015). Büyük Kentlerde Kadınların Korku Mekanları. *Gündelik Hayat Sosyolojisi Açısından Suç ve Suç Korkusu*. HEGEM Vakfı Yayınları: 51. Bilimsel ve Popüler Eserler Dizisi. ed. A. Solak, Ö. Solak, ISBN: 978-605-9104-05-0, s: 401-411, Ankara.
- Erkan, N. Ç. ve Sevin, B. (2018). Suç Korkusu Konusunda Bir İnceleme: Kadıköy Örneği. *Planlama Dergisi*, 28(3), 315-327.

- Farrall, S., Bannister, J., Ditton, J. and Gilchrist, E. (1997). Questioning the Measurement of the Fear of Crime. *British Journal of Criminology*, 37(4), 658-679.
- Ferraro, K. F. (1995). *Fear of Crime: Interpreting Victimization Risk*. Albany: State University of New York Press.
- Foster, S., Giles-Corti, B. and Knuiman, M. (2010). Neighbourhood design and fear of crime: A social-ecological examination of the correlates of residents? Fear in new suburban housing developments. *Health & Place*, 16, 1156–1165.
- Furstenberg, F. F., Jr. (1971). Public reaction to crime in the streets. *The American Scholar*, 40, 601-610.
- Garofalo, J. (1979). Victimization and the fear of crime. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 80–97.
- Garofalo, J. (1981). The Fear of Crime: Causes and Consequences. *The Journal of Criminal Law and Criminology* (1973-). 72. 839. 10.2307/1143018.
- Gekoski, A., Jacqueline, M., Gray, M.H., Horvath, S.E., Aliye, E., and Adler, J., (2015). ‘What works’ in reducing sexual harassment and sexual offences on public transport nationally and internationally: A rapid evidence assessment. http://www.mdx.ac.uk/_data/assets/pdf_file/0019/155800/What-Works-in-Reducing-Sexual-Harassment-and-Sexual-Offences-on-Public-Transport-Nationally-and-Internationally.pdf. Accessed 28 July 2020.
- Hale, C. (1993). *Fear of Crime: A Review of The Literature*, Report to the Metropolitan Police Service Working Party on the Fear of Crime. Canterbury: Canterbury Business School, University of Kent.
- Hamilton, K. and Jenkins, L. (2000). A gender audit for public transport: a new policy tool in the tackling of social exclusion, *Urban Studies*, 37, 1793–1800.
- Jackson, J. (2009). A Psychological Perspective on Vulnerability in the Fear of Crime. *Psychology, Crime & Law*, 15(4), 365-390.
- Karasar, N. (1995). *Bilimsel Araştırma Yöntemi*. Ankara: 3A Araştırma Eğitim Danışmanlık.
- Koskela, H. (1997) Bold walk and breakings: women’s spatial confidence versus fear of violence. *Gender, Place, and Culture*, 4, 301–319.
- LaGrange, R. L., Ferraro, K. F., and Supancic, M. (1992). Perceived risk and fear of crime: Role of social and physical and incivilities. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 29, 311–334.

- Lee, D. R., & Hilinski-Rosick, C. M. (2012). The Role of Lifestyle and Personal Characteristics on Fear of Victimization Among University Students. *American Journal of Criminal Justice*, 37, 647-668.
- Loukaitou-Sideris, A. (1999). Hot spots of bus stop crime: The importance of environmental attributes. *Journal of the American Planning Association*, 65 (4): 395-411.
- Lynch, G. and Atkins, S. (1988). The influence of personal security fears on women's travel patterns. *Transportation*, 15, pp. 257–277.
- Maslow, A. H. (1943). A theory of human motivation. *Psychological Review*, 50(4), 370-96.
- Maxwell, J. A. (2008). Designing a Qualitative study. *The SAGE handbook of applied social research methods*, 2, 214-253.
- Merriam, S. B. (1988). *Case study research in education: A qualitative approach*. San Francisco, California: Jossey-Bass.
- Nasar, J. L., Fisher, B. (1993). Hot Spots of Fear and Crime: A Multi-method Investigation. *Journal of Environmental Psychology*, 13(3), 187-206.
- Newman, O. (1996). *Creating Defensible Space*. Institute for Community Design Analysis, Center for Urban Policy Research, Rutgers University.
- Oskay, Ünsal. “Kent ve Kentlilik Üzerine”, *Varlık*, Sayı: 1036, Ocak 1994, ss. 2-7.
- Pain, R. (1991) Space, sexual violence and social control: integrating geographical and feminist analyses of women's fear of crime. *Progress in Human Geography*, 15, 415–31.
- Patton, M. Q. (1987). *How to Use Qualitative Methods in Evaluation*, Sage Publications, Newbury Park, CA.
- Ravenscroft, N., Uzzell, D., Leach, R. (2002). Danger ahead? The impact of fear of crime on people's recreational use of nonmotorised shared-use routes. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 20, 741–756.
- Ross, C. E. (1993). Fear of victimization and health. *Journal of Quantitative Criminology*, 9, 159–175.
- Ross, C. E., Jang, S. J. (2000). Neighborhood disorder, fear, and mistrust: The buffering role of social ties with neighbors. *American Journal of Community Psychology*, 28, 401–420.
- Sacco, V.F. (1993). Social support and the fear of crime. *Canadian Journal of Criminology*, 35, 187-196.
- Skogan, W. (1986) Fear of crime and neighbourhood change, *Crime and Justice*, 8, 203–229.

- Skogan, W. G., (1987). The Impact of Victimization on Fear. *Crime & Delinquency*, 33, 135-54.
- Stanko, E. (1990) *Everyday Violence: Women's and Men's Experience of Personal Danger*. London: Pandora.
- Tandoğan, O., Őimsek İlhan, B. (2016). Fear of Crime in Public Spaces: From the View of Women Living in Cities. *Procedia Engineering*. 161. 2011-2018. 10.1016/j.proeng.2016.08.795.
- Tönnies, F. (2001). *Community and Civil Society*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Trench, S., Oc, T. and Tiesdell, S. (1992). Safer cities for women: perceived risks and planning measures. *Town Planning Review*, 63, 279–293.
- Vanier, C. ve Jubainville, H. (2017). Feeling unsafe in public transportation: A profile analysis of female users in the Parisian region. *Crime Prevention and Community Safety*, 19, 251-263.
- Valentine, G. (1989) *The Geography of Women's Fear*. *Area*, 21, 385–390.
- Walsh, B. (1999). *Safety on public transport report*. National Crime Prevention and the Crime Prevention Unit of the Attorney-General's Department, South Australia.
- Ward, R.A., LaGory, M. & Sherman, S.R. (1990). Fear of crime among the elderly as person / environment interaction. *The Sociological Quarterly*, 27(3), 327-341.
- Warr, M. (1984). Fear of Victimization: Why Are Women and the Elderly More Afraid?. *Social Science Quarterly*. 65.
- Yavuz, N., ve Welch, E. W. (2010). Addressing Fear of Crime in Public Space: Gender Differences in Reaction to Safety Measures in Train Transit. *Urban Studies*, 47(12), 2491–2515. <https://doi.org/10.1177/0042098009359033>
- Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2003). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Seğkin Yayınları.
- Yılmaz, K. ve Altinkurt, Y. (2011). *Göreve Yeni Başlayan Özel Dershane Öğretmenlerinin Kurumlarındaki Çalışma Koşullarına İlişkin Görüşleri*. *Kuram ve Uygulamada Eğitim Bilimleri*, 11 (2), 635-650.

Ek Beyan

Çalışmaya 1. Yazar %35, 2. Yazar %35, 3. Yazar %30 oranında katkı sağlamıştır.