



Üniversite Öğrencilerinin Kent İçi Ulaşımına Bakışı: Çanakkale İli Örneği

Asime Dilara ERDEM ^{1*}, Alper BİLGİLİ²

Geliş Tarihi/Received Date: 22.09.2022

Kabul Tarihi/Accepted Date: 18.10.2022

Araştırma Makalesi/Research Article

ÖZET

Sanayileşme ile artan kentleşme; kentlerde nüfus yoğunluğunu arttırmış, gelişen bu süreç nedeniyle kent içi ulaşım da önem kazanmaya başlamıştır. Şehirdeki insanları ve mekanları birbirine bağlayan ulaşım ağı çeşitlidir. Toplu taşıma araçlarından; otobüsler, metrolar, vapurlar, dolmuşlar, taksiler kent içi ulaşımında önemli bir yer tutmaktadır. Buna ek olarak belediyeler martı, tazı, bisiklet gibi alternatif ulaşım araçlarını da halkın hizmetine sunmaktadır. Kent içi ulaşım, öğrenciler için oldukça önemlidir. Nitel olarak tasarlanan bu çalışmada, öğrenci kenti olarak tanımlayabileceğimiz Çanakkale’de üniversite öğrencilerinin kent içi ulaşımına bakış açıları, öğrenciler için kent içi ulaşımın olumlu ve olumsuz uygulamaları tespit edilmeye çalışılmıştır. Çalışmada yarı yapılandırılmış görüşme formu kullanılmış, görüşmeler ekonomik ve zaman kısıtı nedeniyle Terzioğlu Kampüsü ve Anafartalar Kampüsündeki 40 öğrenciyle sınırlandırılmıştır. Yapılan görüşmeler sonucu elde edilen veriler Maxqda Analitik 2020 programında kodlanmış ve anlamlı bilgiler haline getirilmeye çalışılmıştır. Çalışma sonucunda Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi öğrencilerinin kent içi ulaşımdan genel olarak memnun olmadıkları, kent içi ulaşımı pahalı buldukları ve kent içi ulaşımın geliştirilmesine ve iyileştirilmesine yönelik fikirlerine değinilmiştir. Bunlara ek olarak çalışmanın içinde katılımcıların vermiş olduğu bazı cevaplar doğrudan alıntılanarak metin güçlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Kent içi ulaşım, Toplu Taşıma, Belediyeler, Üniversite, Çanakkale

¹ Doktora Öğrencisi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Kamu Yönetimi ABD, ORCID ID: 0000-0002-7422-7473

*Sorumlu yazar/Corresponding author,
E-mail/e-ileti: asimdilaraerdem@gmail.com

² Dr. Öğr. Üyesi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Biga İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Kamu Yönetimi Bölümü, Kentleşme ve Çevre ABD, ORCID ID: 0000-0003-0417-5070

University Students View Inner City Transportation: Example of Çanakkale Province

ABSTRACT

Increased urbanization with industrialization; urban transportation has become important due to this evolving process. The transport network connecting people and venues in the city is diverse. From public transport; buses, subways, steamers, stuffed taxis hold an important place in inner-city transportation. In addition, municipalities offer alternative means of transport such as seagulls, greyhounds and bicycles to the public. Inner-city transportation is quite important for students. In this qualitatively designed study, which we can define as a student city, university students' perspectives on inner city transportation in Çanakkale and positive and negative applications of inner city transportation for students have been identified. The study used a semi-structured interview form, with interviews restricted to 40 students at Terzioğlu Campus and Anafartalar Campus due to economic and time constraint. The data obtained as a result of the interviews were encoded in the Maxqda Analytics 2020 program and attempted to make meaningful information. As a result of the study, Çanakkale Onsekiz Mart University students were generally unhappy with the intra-urban transport, deemed it expensive to transport in the city, and addressed their ideas for improving and improving inner city transportation. In addition, some of the participants' answers were directly quoted and reinforced in the study.

Keywords: Inner City Transport, Public Transport, University, Municipalities, University, Çanakkale.

1.GİRİŞ

Sanayileşmenin gelişmesiyle birlikte artan kentleşme, kent içi ulaşımı önemli hale getirmiştir. Ulaşım insanların, eşyaların ve malların bir yerden bir yere hareket etmesi durumu olarak tanımlanmaktadır. Ancak kent içi ulaşımında ulaşım genellikle insanların kentin bir noktasından diğer noktasına ulaşması olarak kavramsallaştırılabilir.

Çalışmanın birinci bölümünde ulaşım kavramına, kent içi ulaşım olgusuna ve kent içi ulaşımın kentleşme ile nasıl bir gelişim gösterdiğine değinilmiştir. Buna ek olarak Türkiye’de kent içi ulaşımın yasal dayanakları vurgulanmaya çalışılmıştır. 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu ve 5393 sayılı Belediye Kanunu’nda kent içi ulaşım ile ilgili belediyenin görev ve sorumluluklarının belirtildiği kanun maddelerine yer verilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde araştırmanın evrenini oluşturan Çanakkale ili Merkez ilçedeki kent içi ulaşım türlerine değinilmiş, kent içi ulaşımında kullanılan toplu taşıma araçları ve alternatif araçların neler olduğu ifade edilmiş ve toplu taşıma ücretleriyle ilgili belediye meclisinin vermiş olduğu karar üzerine vurgu yapılmıştır. Çanakkale Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü'nün resmi internet sitesinden Çanakkale'de kaç adet otobüs, durak ve hat olduğu günlük kaç bin yolcu taşındığı bilgisine yer verilmiştir.

Çalışmanın üçüncü ve son bölümünde ise Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi öğrencilerinin Çanakkale'deki kent içi ulaşımına dair değerlendirmelerine yer verilmiştir. Araştırmanın evreni, örnekleme ve yönteminin yer aldığı bölümde üniversitenin Terzioğlu Kampüsü ve Anafartalar Kampüsü'nde yarı yapılandırılmış görüşme formuyla görüşülen toplam 40 öğrencinin kent içi ulaşımına bakış açılarına dair görüşme formunda yer alan sorular temalar haline getirilerek Maxqda 2020 Analitik programında kodlanmıştır. Programdan elde edilen veriler sonucunda genel olarak öğrencilerin kent içi ulaşımdan memnun olmadıkları, kent içi ulaşım ücretini pahalı buldukları, sefer sayısının artırılması gerektiği ve pandemi sürecinde kent içi ulaşımı güvenli bulmadıkları yönünde çıktılar elde edilmiş elde edilen veriler anlamlı bilgiler haline getirilmiştir.

Çalışmanın sonuç bölümünde ise Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi öğrencilerinin Çanakkale ili Merkez ilçede kent içi ulaşımına dair görüşleri vurgulanarak, kent içi ulaşımın daha iyi hale getirilebilmesi için belediyenin uygulayabileceği önerilerin neler olduğu ve çalışmanın çıktıları değerlendirilmiştir.

2. KENTLEŞME VE KENT İÇİ ULAŞIM

Kent, belirli bir nüfus yoğunluğuna sahip, kültürel kalıpları olan, sanayiye ve hizmet sektörüne dayalı üretimin yapıldığı (Akbulut, 2016) buna bağlı olarak da ulaşım sistemlerinin geliştiği ve çeşitlilik gösterdiği alanlar olarak tanımlanmaktadır. Buna karşılık kentleşme ise ekonomik gelişmeyle birlikte toplum yapısında iş bölümünü, uzmanlaşmayı ve örgütlemeyi arttıran, insanların dünya görüşlerini geliştirirken değer sistemlerinde ve davranışlarında radikal değişimler yaratan bir gösterge olarak ele alınmaktadır (Keleş & Unsal, 1982). Ulaşım ise eşyaların ve insanların belirli bir amaç için bir yerden bir yere hareket etmesi olarak tanımlanırken bu ulaşımın kent içinde olması kent içi ulaşım olarak tanımlanmaktadır. Türk Dil Kurumu (TDK)'na göre ise ulaşım “köyler, şehirler, ülkeler arasında bir yerden bir yere gidiş geliş, münakale, muvasala ve temas” olarak ve “bir şeyi bir yerden başka bir yere aktarma” olarak tanımlanmaktadır (TDK, 2022).

Ulaşım, yollar ve terminal alanları gibi alt yapı ve taşıt ve trafik gibi üst yapı olmak üzere iki yapıdan oluşmaktadır (Eryiğit, 2015). Aynı zamanda insanlara bir kamusal hizmet olarak sunulan ulaşımın planlanması özellikle kentlerde yaşayan vatandaşların ulaşımını ekonomik, hızlı, konforlu ve güvenli olarak kısa sürede gerçekleştirilebilmeleri için gereklidir (Akça, 2018). Yaşam alanı genişleyen kentlerde, nüfusun artışı, ekonomik ve sosyal hareketliliğin artması insanların ulaşım ihtiyacını daha da önemli hale getirmiştir. Kent içi ulaşım da kent faaliyetlerinin ve kentleşmenin bir sonucu olarak karşımıza çıkmıştır. Bununla birlikte çoğu kentte, kent içi ulaşım sorunları yaşanmaktadır. Kent içi ulaşım sorunlarının ortadan kaldırılması için etkin, güvenilir, ekonomik, hızlı ve erişilebilir sistemlerin kurulması, ulaşım sistemini oluşturan unsurların birbiriyle koordineli çalışması bunun için de detaylı bir kent içi ulaşım planlaması yapılması gerekmektedir (Ağaoğlu & Başdemir, 2019).

2.1. Türkiye’de Kent İçi Ulaşımın Hukuki Temeli

Türkiye’de kent içi ulaşım genellikle belediyelere bırakılmış ve kent içi ulaşımın hukuki temelleri de 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu’nda ve 5393 sayılı Belediye Kanunu’nda yer almaktadır.

Kent içi ulaşım, 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu’nun 7.maddesinin (f) bendinde belediyenin görev ve sorumlulukları kapsamında düzenlenmiştir. Söz konusu maddenin (f) bendine göre şehirlerin ulaşım ana planını yapmak, toplu taşıma hizmetlerini planlayarak koordineli şekilde işler hale getirmek, havayolu hariç kentin içindeki tüm ulaşım türlerinin ücretlendirmelerini yapmak, sefer saatlerini ve sayılarını ayarlamak, araçlar için park yerleri tahsis etmek ve kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemelerini uygulamak büyükşehir belediyelerinin görevleri arasında sayılmıştır. 5216 sayılı kanunun 9.maddesinde ise büyükşehir belediye sınırları içinde her türlü taşımacılık hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesi belediye başkanı ya da görevlendirdiği kişinin başkanlığında yönetmelikle belirlenecek kamu kurum ve kuruluş temsilcilerinin katılacağı ulaşım koordinasyon merkezi kurulması gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca belediye başkanlarının kendi belediyesini ilgilendiren konuların görüşülmesinde koordinasyon merkezlerine üye olarak katılmaları gerektiği meslek kuruluşlarının da davet edilerek görüşlerinin alınabileceği belirtilmiştir. Bu durum kent içi ulaşım hizmetinin işbirliği içinde yürütülmesi gerektiğini göstermektedir (5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu, 2004).

5393 sayılı Belediye Kanunu’nun 15. Maddesinin (f) bendinde toplu taşıma yapma amacıyla belediyelere hava yolu hariç her türlü ulaşım sistemini kurmaları, kurdurmaları,

işletmeleri ya da işletmelerinin hukuki temeli sağlanmıştır. Belediye Kanunu'nun (p) bendinde ise her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarının bilinmesi gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca toplu taşıma araçlarının bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ve araç park yerlerini tespit etmek, park yerlerini işletmek, işletmek ya da kiraya vermek kanunların belediyeleri yetkilendirdiği trafik düzenlemelerini sağlamak belediyenin görevleri arasında sayılmıştır. (5393 Sayılı Belediye Kanunu, 2005).

3. ÇANAKKALE'DE KENT İÇİ ULAŞIM VE UYGULAMALAR

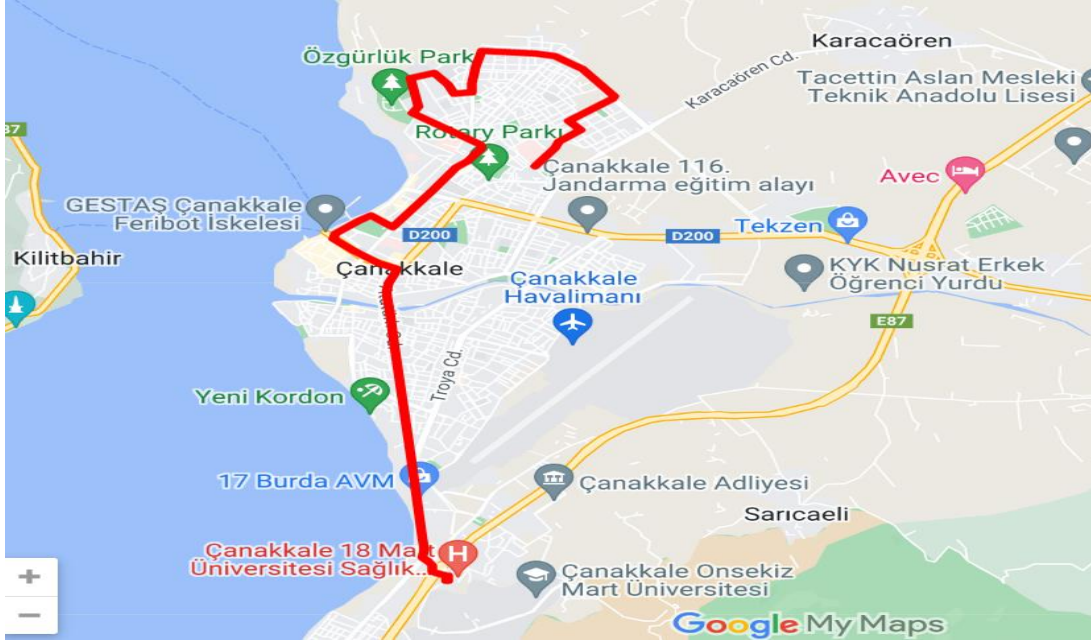
Çanakkale de kent içi ulaşım toplumsal ve sosyal hayat açısından önemli bir yeri bulunmaktadır. Kentin denize kıyısı olması ve kordon bölgesinde dar sokakların olup yerleşimin de çok eski olması kent içi ulaşımı olumsuz etkilemektedir. Buna göre Çanakkale'nin merkez ilçesinde ulaşım araçlarının, kişilerin özel otomobilleri, toplu taşıma aracı olarak otobüsler, taksiler, motosikletler ve alternatif ulaşım araçlarından martı, tazı ve hem alternatif hem de sürdürülebilir ulaşım aracı olan bisiklet olduğu belirtilmelidir. Çalışmanın bu bölümünde Çanakkale Belediyesi'nin resmi internet sitesi verilerinden yararlanılarak kent için belediyenin sunduğu ulaşım hizmetleri değerlendirmiştir.

3.1. Çanakkale Belediyesi'nde Toplu Taşıma ve Alternatif Ulaşım Araçları

Çanakkale'de halkın çoğunluğu toplu taşıma aracı olan otobüsleri kullanmaktadır. Çanakkale Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü'nün internet sitesinden elde edilen verilere göre belediye 122 otobüs, 19 hat, 374 durakla hizmet vermekte ve günlük 68.000 yolcu taşımaktadır (Çanakkale Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü, 2022). Çanakkale Belediyesi'nin Belediye Meclisi'nin 06.01.2022 tarihli, 2022/9 karar numaralı ve 25724 evrak numaralı kararı kapsamında şehir içi, Güzelyalı, Dardanos ve Çınarlı tam yolcu taşıma ücreti 4.90 TL; şehir içi, Güzelyalı, Dardanos ve Çınarlı öğrenci taşıma ücreti ise 3TL olarak, kampüs içi taşıma ücreti ise 0.90 krş olarak belirlenmiştir. Bunlara ek olarak 7/24 kullan at kartların; bir binişlik 4,90-TL + kart bedeli, iki binişlik 9,80-TL + kart bedeli, dört binişlik 19,60TL+kart bedeli olması karara bağlanmıştır³ (Çanakkale Belediyesi Belediye Meclis Kararı, 2022). Belediyenin Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü'nün internet sayfasından hangi otobüsün hangi noktalardan geçtiğine, sefer saatlerine ulaşılabilir (Çanakkale Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü(a), 2022). Ayrıca akıllı kent uygulamaları kapsamında

³ Metin içinde çalışmanın yapıldığı (Ocak 2022) tarihteki ücretlere yer verilmiştir. Ancak Çanakkale Belediye Meclisi'nin 01.04.2022 tarihli, 2022/53 sayılı kararı kapsamında toplu taşıma ücretinin fiyatı artırılmıştır. Yeni karara göre kent içinde öğrenci ücreti 3 TL'den 4.5TL'ye yükseltilmiş; kampüs içi taşıma ücreti de 1 TL olarak belirlenmiştir (Belediye Meclis Kararı, 2022a).

<https://sites.google.com/view/guzergahcanakkale/> internet adresinden Çanakkale’de hizmet veren tüm toplu taşıma araçlarının güzergahlarına tek tek bakılabilmektedir.



Fotoğraf 1. Ç1 hattı ulaşım güzergâhı

Kaynak: Google Maps.

ÇABİS ise Akıllı Bisiklet Kiralama Terminali’dir ve 14 istasyon, 92 bisiklet, 120 park ve 4 mobil istasyon ile hizmet vermektedir (ÇABİS, 2022). Vatandaşlar ÇABİS noktalarından isterlerse ÇABİS abone kartlarıyla isterlerse de kredi kartlarıyla bisikletleri kiralayabilmektedir. Bisiklet kiralamak için akıllı bisiklet sistemine kayıt olup abonman kart çıkartmanın maliyeti 10TL olarak belirlenmiştir. Buna ek olarak ücretler; 0-1 saat arası 2 TL, 1-2 saat arası 4TL, 2-3 saat arası 6 TL, 3-4 saat arası 8TL, 4-5 saat arası 10 TL, 5-6 saat arası 12 TL ile ücretlendirilmekte ayrıca ilk bir saat sonrasında her saat 2TL olacak şekilde belirlenmiştir (ÇABİSa, 2022). Ayrıca ÇABİS internet sitesi üzerinden istasyonlar görüntülenebilmekte ve her istasyonda kaç tane bisiklet ve boş park yeri olduğu bilgisine harita üzerinden ulaşılmaktadır (ÇABİSb, 2022). Bu durum hizmetin daha efektif kullanılmasını sağlarken, ulaşım sistemleri akıllı kent kapsamına da entegre edilmektedir.

Belediye’nin Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü’nün resmi internet sitesinde alternatif ulaşım araçlarından tazi ve martıya ait bilgi bulunmamaktadır.

4. ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ ÖĞRENCİLERİNİN KENT İÇİ ULAŞIMA BAKIŞI

Çalışmanın bu bölümünde Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi öğrencilerinin kent içi ulaşımına; kullandıkları ulaşım araçları, ücretleri, kent içi ulaşımın güvenilirliği, kent içi ulaşımında yayalaştırılması gereken alanlarla ilgili görüşleri, alternatif ulaşım araçlarını kullanma durumları, kent içi ulaşımında yayalaştırılması gereken alanların olup olmadığı ve kent içi ulaşımın geliştirilebilmesi için önerilerinin neler olduğu çerçevesinde bakılmıştır.

4.1. Araştırmanın Evreni, Örneklemi ve Yöntemi

Araştırmanın evreni Çanakkale ili Merkez ilçe ile sınırlandırılmıştır. Örneklem ise çalışma kapsamında üniversite öğrencilerinin görüşleri alınacağı için Çanakkale ili Merkez ilçede bulunan Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Terzioğlu Kampüsü ile Anafartalar Kampüsü ile sınırlı tutularak bir örneklem oluşturulmuştur. Araştırma ekonomik kısıtlar, zaman kısıtı ve pandemi nedeniyle 20 kadın, 20 erkek olmak üzere toplam 40 öğrenciyle görüşülmüştür. Öğrenciler rastgele seçilmiş olup, görüşmeler kampüs içinde kafeterya, kantin gibi alanlarda yapılmıştır. Nitel araştırmalarda, nicel araştırmalardaki gibi örneklem büyüklüğüne ilişkin formüller bulunmamaktadır. Baltacı (2018) çalışmasında; nitel (anket aracılığıyla yapılan) çalışmalarda 30 kişinin örneklem büyüklüğü açısından matematiksel hataları arttığını ve genelleme için yeterli olmayacağını; nitel araştırma (görüşme/ mülakat formuyla yapılan) için ise 30 kişinin eşsiz bir veri kaynağı olabileceğini belirtmiştir. Yücel ve diğerleri (2022); “Kadınların Özel Hastanelerde Doğum Yapma Tercihi ve Doğum Deneyimleri: Nitel Araştırma” başlıklı çalışmalarında özel hastanede doğum yapmış 11 kadınla bireysel derinlemesine görüşme yapmışlardır. Aynı şekilde Aslan (2021); “Engelli Bireylerin Afet Deneyimleri: Fenomenolojik Bir Araştırma” başlıklı doktora tezinde 2020 yılındaki İzmir depremini yaşamış ve çeşitli engelleri bulunan 27 katılımcıyla görüşerek verilerini Maxqda ile analiz etmiştir. Buna göre; nitel çalışmalarda herhangi bir örneklem sınırı olmadığı için çalışma, yapılan derinlemesine görüşmeler sonucunda öğrencilerden benzer cevaplar alınmaya başladığında ve doyuma ulaşıldığında bırakılmıştır. Elde edilen veriler anlamlı bir bütün haline getirilerek Çanakkale ili, Merkez ilçede üniversite öğrencilerinin kent içi ulaşımına bakışları değerlendirmeye çalışılmıştır. Katılımcı erkekler E1 ile E20 arasında, katılımcı kadın öğrenciler ise K1 ile K20 arasında olacak şekilde kodlanmıştır. Belirlenen her kod için oluşturulan tabloların altında öğrencilerin çarpıcı cümleleri tırnak içerisinde doğrudan alıntılama yöntemi kullanılarak verilmiş ve metin güçlendirilmiştir.

Araştırmada yarı yapılandırılmış görüşme formu kullanılmış birbirini destekleyen ve çalışma için derinlemesine bilgi edinilmesini sağlayan yedi soru ve yedi soru içinde bulunan alt sorulardan yararlanılmıştır. Yarı yapılandırılmış görüşme, araştırmacının önceden belirlediği ya da görüşmenin yapıldığı sırada araştırmaya katılımcı tarafından eklenen yeni konulara göre yeni sorular eklenmesine imkân sağlayan bir görüşme yöntemi de olduğu için nitel araştırmalarda sık kullanılan bir veri toplama yöntemidir. Ayrıca yarı yapılandırılmış görüşmeler araştırmacılara araştırma konularının ana hatlarını belirleyip araştırmacının ana konuları hakkında soru sorma imkânı verirken aynı zamanda görüşme esnasında araştırmacının düşünemediği ancak araştırma konusuyla doğrudan ya da dolaylı olarak bağlantılı olan yeni gelişmelere imkân tanımakta bu sayede araştırmacı sorularını geliştirebilmekte veya görüşme formuna yeni sorular ekleyebilmektedir. Yarı yapılandırılmış görüşmeler bir kişiyle olabileceği gibi bir grupta da olabilir burada amaç görüşmenin yapıldığı kişilerden araştırma hakkında önemli bilgiler edinebilmektir (Güler, Halicioğlu & Taşgın, 2015). Ayrıca yarı yapılandırılmış görüşme formunda anket sorularındakinden ziyade açık uçlu sorular sorulur (Güçlü, 2019). Görüşmeler yapılırken araştırmacı formdaki soru sorma sırasına bağlı kalmayabilir katılımcılara verdikleri cevapların daha anlaşılabilir olması için yeni sorular sorabilir kısacası yarı yapılandırılmış görüşme araştırmacıya esneklik ve serbestlik sağlayarak daha detaylı verinin elde edilmesine ve elde edilen detaylı verinin de araştırmacının güvenilirliğini arttırmasını sağlamaktadır. Ancak bu esneklik imkânı sağlanırken araştırmacının, araştırmasının temel konusundan kopmaması gerekmektedir (Güçlü, 2019). Bu kapsamda araştırmacının verilerinin elde edildiği görüşmeler yapılmadan önce katılımcılara araştırma hakkında bilgi verilmiş, araştırma soruları okunmuş ve görüşme yapıldıktan sonra, görüşme formuna araştırmacı tarafından tutulan notlar katılımcılara okutularak herhangi bir eksiklik ya da fazlalık olup olmadığını kontrol ettirilmiştir. Ayrıca etik kurul kararının gönüllü onam formunda araştırmaya katılmayı kabul edip etmediklerine dair alanı işaretlemeleri istenmiştir.

Araştırmada nitel araştırma yöntemlerinden elverişli örnekleme yöntemi kullanılmıştır. Elverişli örnekleme, tamamen mevcut olan, ulaşılması kolay olan öğelere dayanmaktadır ve araştırmacı mevcut olan öğeler arasından yeterli sayıdaki öğeyi örneklem olarak seçmektedir. Kısacası elverişli örnekleme araştırmacının belirlediği evrenden, örneklemini oluşturmak için ulaşabileceği öğelere yönelmesi ve onları seçmesi yöntemidir (Güler, Halicioğlu & Taşgın, 2015).

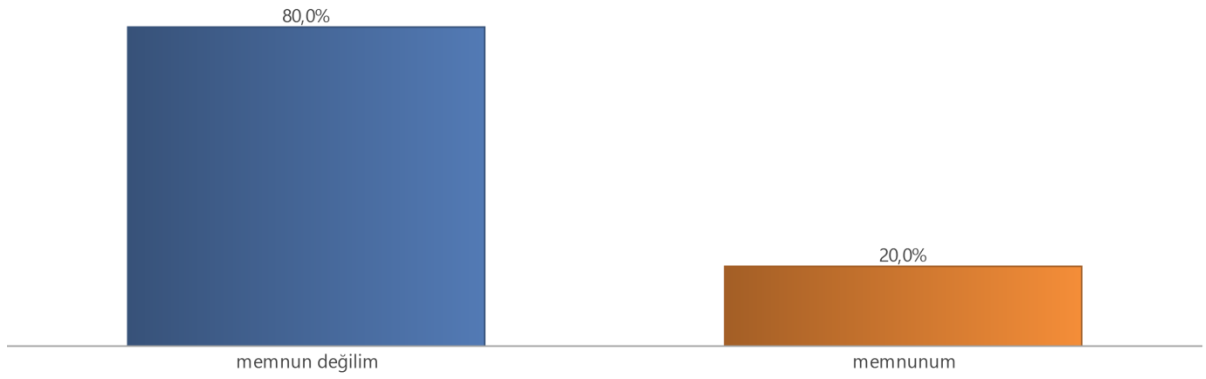
4.2. Bulgular

Yarı yapılandırılmış görüşme formuyla elde edilen veriler nitel araştırma programı olan Maxqda 2020 Analitik programı ile her soru ve alt sorusu bir tema olacak şekilde belirlenmiş ve kod sistemine alt kodlarıyla birlikte kodlanmıştır. Maxqda nitel araştırma yöntemlerinden derinlemesine yapılan görüşme/mülakat gibi çalışmaların kodlanarak anlamlı bir bütün haline getirilmesi için kullanılan analiz programıdır. Nitel çalışmalarda araştırmacı, sorularının ana temalarını belirler ve yapılan görüşmeler sonucunda katılımcıların verdikleri cevaplara göre alt kodlarını oluşturur. Böylece görüşmelerin derinliği de saptanmış olmaktadır.

Tablo 1. Kod matris tarayıcısı- kod sistemi

Kod Sistemi	KENT İÇİ ULAŞIM	TOPLAM
☑ Kent içi ulaşım ve memnuniyet		0
☑ memnun değilim	■	32
☑ memnunum	■	8
☑ Kent içi ulaşımında en çok kullanılan ulaşım türü		0
☑ yaya	■	9
☑ otobüs	■	33
☑ Kalınan yer seçilirken ulaşımı göz önünde bul		0
☑ KYK da kalıyorum bulunduramadım	■	11
☑ bulundurmadım	■	8
☑ bulundurdum	■	20
☑ Okula giderken en fazla kullanılan ulaşım türü		0
☑ otobüs	■	29
☑ yaya	■	12
☑ Toplu taşıma ücretlerini değerlendirme		0
☑ Normal	■	9
☑ Ucuz	■	1
☑ Pahalı	■	30
☑ Toplu taşıma seferleri ile ilgili değerlendirme		0
☑ sefer sayısı az	■	36
☑ sefer sayısı iyi	■	4
☑ Alternatif ulaşım araçlarını kullanma durumu		0
☑ Kullanmıyorum	■	27
☑ Kullanıyorum	■	13
☑ Alternatif ulaşım araçlarının ücretini bilip bilmi		0
☑ Bilmiyorum	■	22
☑ Biliyorum	■	15
☑ Alternatif ulaşım araçlarının ücretiyle ilgili de		0
☑ Pahalı	■	12
☑ Uygun	■	6
☑ Ucuz	■	1
☑ Alternatif araçların kullanıldığı alanlar, bakım		0
☑ Bisikletlerin ve bisiklet alım noktalarının t	■	3
☑ belediye alternatif yol da üretmeli	■	4
☑ kullandıkları alanlarla ilgili sorunum yok	■	19
☑ kullandıkları alanlar sorunlu korkuyorum	■	15
☑ Yayalaştırılması gereken alanlarla ilgili düşün		0
☑ Aynalı Çarşı civarındaki sokaklar	■	7
☑ Yayalaştırmaya Gerek Yok	■	8
☑ Saat Kulesi ve Cıvanı	■	28
☑ Kent içi ulaşım ve güvenlik		0
☑ Otobüsteki kameraları ve ses kaydını gü	■	1
☑ Şoförler daha dikkatli araç kullanmalı	■	13
☑ Otobüsler çok kalabalık	■	16
☑ Kadın istihdamı artmalı	■	9
☑ Şoförler kaba, agresif ve sert	■	13
☑ Şoförler iyi, eğitimli ve yardımsever	■	11
☑ HES kodu uygulaması işe yaramıyor	■	9
☑ HES kodu uygulaması iyi	■	11
☑ Güvenli Bulmuyorum	■	17
☑ Güvenli Buluyorum	■	6
☑ Otobüs duraklarındaki tabelalar ve mobil uyg		0
☑ Tabelalar arttırılmalı	■	13
☑ Mobil uygulama güncellenmeli ve geliştiri	■	6
☑ Tabelalar güncellenmeli ve bakımları yap	■	10
☑ Mobil uygulama işe yaramıyor	■	8
☑ Mobil uygulama işe yarıyor	■	7
☑ Mobil uygulama kullanmıyorum	■	5
☑ Tabelalar işe yaramıyor	■	11
☑ Tabelalar işe yarıyor	■	24
☑ Kent içi ulaşımın daha iyi hale getirilmesi için		0
☑ Önerim yok	■	5
☑ Ücretler kademeli olsun isterim	■	4
☑ Son sefer saati biraz daha geç olmalı	■	3
☑ Abonman olsun isterdim	■	8
☑ Sefer saatleri arasındaki süre azaltılmalı	■	2
☑ Aktarma süresi uzatılmalı	■	2
☑ Ring otobüsleri olmalı	■	1
☑ Dolmuş olmalı	■	4
☑ Otobüs sayısı arttırılmalı	■	5
☑ Sefer sayısı arttırılmalı	■	22
☑ TOPLAM	668	668

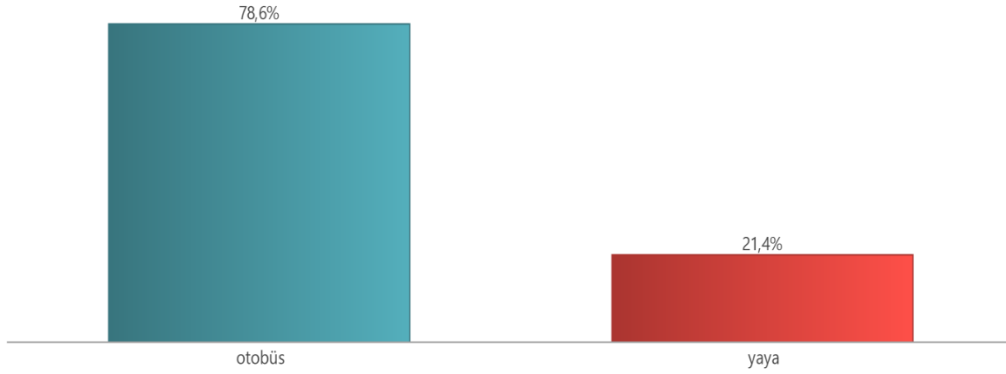
Tablo 1’de çalışmanın genel kod sistemine yer verilmiş ve öğrencilerin kent içi ulaşımın faktörleriyle ilgili en fazla vurguladıkları kelimeler ve vurgu sayısı gösterilmiştir. Kod matris tarayıcısı çalışmanın bulgularının bütün olarak görülmesine yardımcı olmaktadır. Buna göre, 40 öğrencinin katıldığı araştırmada toplam 668 kod oluşturulmuştur. Bazı sorularda öğrenciler tek cevap vermedikleri için toplam katılımcı sayısı kadar kod ortaya çıkmamıştır. Örneğin; kent içi ulaşımın daha iyi hale getirilmesi için önerileriniz nelerdir sorusuna bir öğrenci hem dolmuş olsun hem de abonman olsun isterdim cevabı vermiştir. Bu durumda o öğrenciye ait cevap hem dolmuş olsun isterdim hem de abonman olsun isterdim alt kodunda kodlanmıştır. Bu nedenle kodlardaki toplamlar öğrenci sayısı ile eşit gitmemektedir.



Grafik 1. Kent içi ulaşım ve memnuniyet

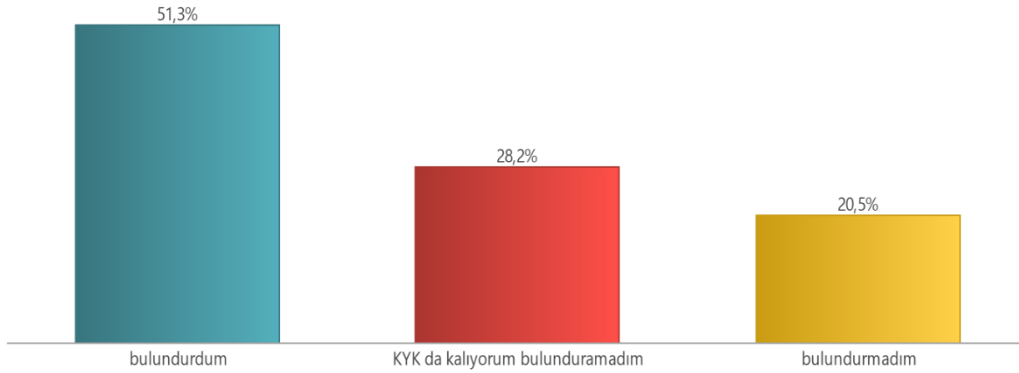
Tablo 1’e göre öğrenciler kent içi ulaşımdan memnun olmadıklarını 32 kez, memnun olduklarını ise 8 kez vurgulamışlar ve grafik 1’e göre bu vurgulama görüşme yapılan öğrencilerin %80’inin kent içi ulaşımdan memnun olmadığını, %20’sinin ise memnun olduğunu göstermiştir. Katılımcı E13 “aslında memnunum ama şu Ç8 hattı beni benden alıyor. Ç10 çok rahat ama sınav zamanları çok kalabalık oluyor. Özellikle sınav zamanları seferleri arttırabilirler. Sınav zamanlarında yurttan 1000 kişi aşağı iniyor. Covid var sıkıntı oluyor” cümleleriyle kent içi ulaşımdan genel olarak memnun olduğunu belirtse de sınav zamanları özellikle KYK yurdundan ek sefer yapılması gerektiğini vurgulamıştır. Katılımcı K4 kent içi ulaşım ile ilgili “Kent içi ulaşımdan öğrenciler kadar öğretmenler de şikâyetçi, ulaşımın durumunu bildikleri için derse geç kalanlara tolerans gösteriyorlar” diyerek kent içi ulaşımdan memnun olmadığını belirtmiştir. Katılımcı K5 ise “asla memnun değilim kaç kez şikâyet ettim ama şikâyetlere bakılmıyor bile. Okula mı gidiyoruz ecele mi belli değil. Çok sıkışık. Sadece otobüsü kullanıyorum o da okula gitmek için genelde yürüyorum. Öğrenci otobüsü yapmışlar OGR3 ‘mü ne diye ama kampüse gitmiyor genel ulaşımda sıkıntılı” ifadesiyle belediyenin ulaşım ile ilgili şikâyetlerle

ilgilenmediğini, otobüslerin çok kalabalık olduğunu ve genel ulaşımın sıkıntılı olduğunu belirtmiştir.



Grafik 2. Kent içi ulaşımda en çok kullanılan ulaşım türü

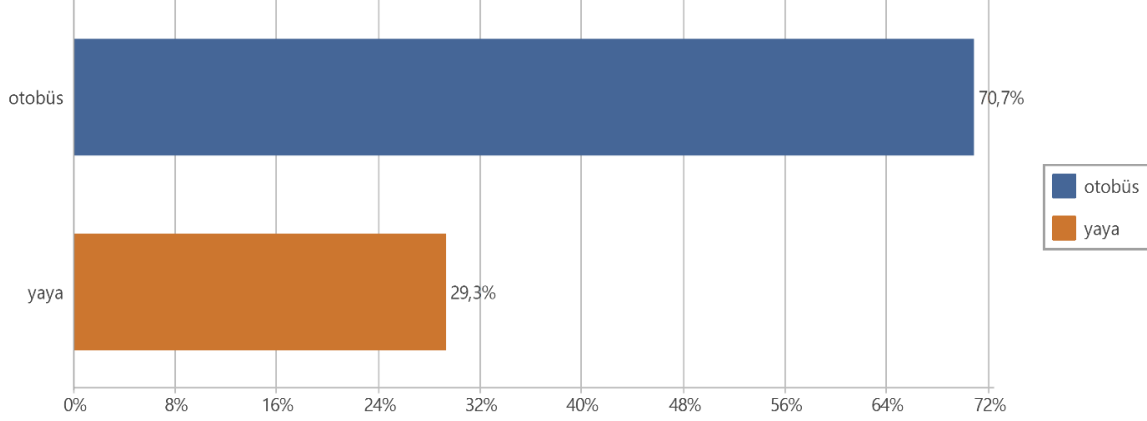
Tablo 1'e göre araştırmada öğrenciler kent içi ulaşımda 33 kez otobüsü kullandıklarını, 9 kez de kent içinde ulaşım sağlamak için en çok yürüdüklerini belirtmişlerdir. Grafik 2'de kent içi ulaşımda en çok kullanılan ulaşım türünün alt kod istatistiğine bakıldığında öğrenciler kent içi ulaşımda %78,6 oranında toplu taşımayı yani otobüsü kullandırlarken, %21,4 oranında ise yürümeyi tercih etmektedir.



Grafik 3. Kalınan yer seçilirken ulaşımı göz önünde bulundurma

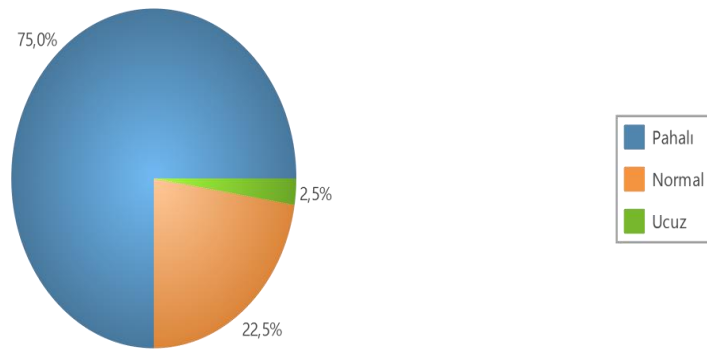
Grafik 3'e göre öğrenciler kalacakları yeri seçerken (ev, yurt, apart vb.) %51,3 oranında ulaşımı göz önünde bulundurduklarını belirtmişler ve tablo 1'de ulaşımı göz önünde bulundurduklarına dair kodu 20 kez vurgulamışlardır. Ancak öğrencilerin %20,5'i kalacakları yeri seçerken ulaşım faktörünü göz önünde bulundurmadıklarını belirtmişler ve ulaşımı göz önünde bulundurmadıklarını belirten alt kodu 8 kez vurgulamışlardır. Kredi Yurtlar Kurumu (KYK)'nda kalan öğrenciler ise kalacakları yeri seçemedikleri için ulaşım faktörünü göz önünde bulunduramadıklarını belirtmişlerdir. Kod 11 kez vurgulanmış %28,2'lik bir oranın ulaşım faktörünü göz önünde bulundurmadığı belirlenmiştir. Katılımcı E3 "devlet yurdu biz

seçmiyoruz, ulaşım faktörünü o yüzden göz önünde bulunduramadım” ifadesiyle ulaşım ile ilgili sıkıntısını dile getirmiştir. Katılımcı K10 “Evet sadece ulaşım için şuan kaldığım yurda geçtim. Okula yürüyerek gidiyorum” ifadesiyle kaldığı yeri seçerken ulaşım faktörünü göz önünde bulundurduğunu belirtmiştir.



Grafik 4. Okula giderken en fazla kullanılan ulaşım türü

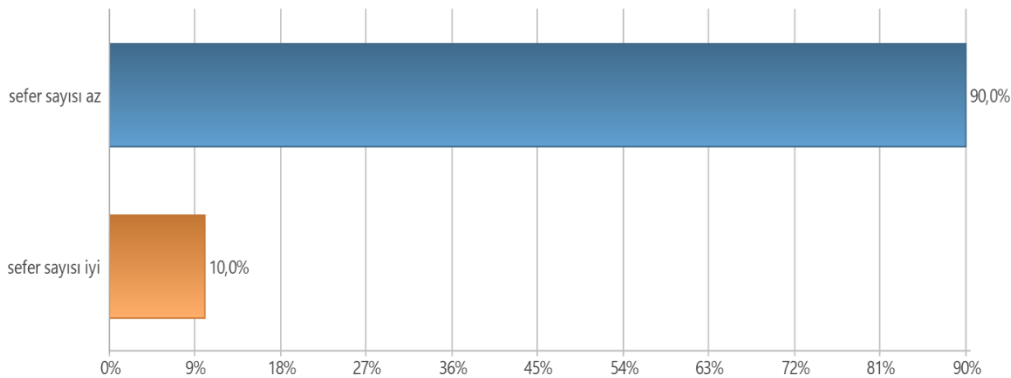
Grafik 4’e göre öğrenciler okula giderken %70,7 oranında otobüs kullandıklarını %29,3 oranında da yürüyerek yani yaya olarak gittiklerini belirtmişlerdir. Tablo 1’de otobüs kodu 29 kez vurgulanırken yaya kodu ise 12 kez vurgulanmıştır. Bu durum Terzioğlu Yerleşkesinde bulunan fakültelerde eğitim gören öğrencilerin yerleşkenin bulunduğu konum nedeniyle yürüyerek çıkılmanın zor olması, Anafartalar Yerleşkesinde eğitim gören öğrencilerin ise yerleşkeye yürüyerek ulaşmalarının kolaylığından kaynaklanmaktadır. Buna göre üniversite yerleşkelerinin konumunun öğrencilerin ulaşım tercihlerini doğrudan etkilediği yorumu yapılabilmektedir.



Grafik 5. Toplu taşıma ücretlerini değerlendirme

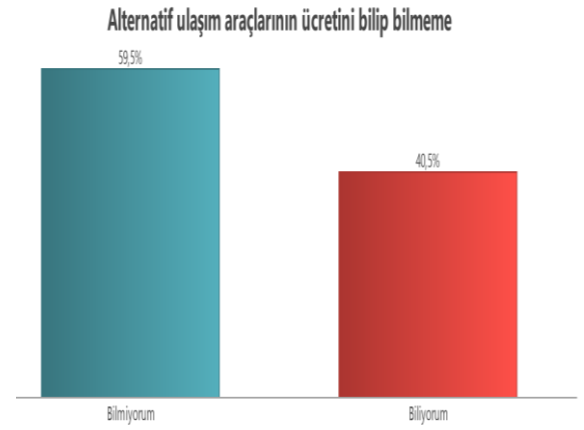
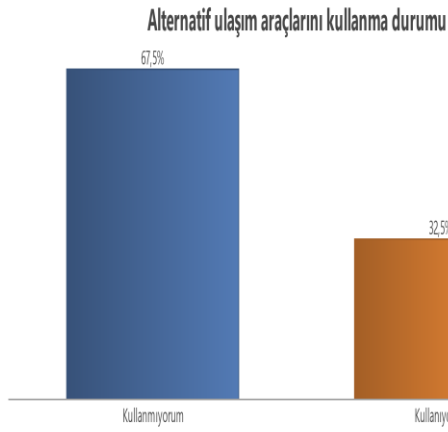
Araştırma öğrenci ücretinin 3 TL olduğu tarihten sonra yapılmıştır. Grafik 5’e göre üniversite öğrencilerinin %75’i otobüs ücretlerini pahalı bulmaktadır ve tablo 1’e göre pahalı kodunu 30 kez vurgulamışlardır. Mevcut ekonomik koşullara göre ücretin normal olduğunu 9

kez vurgulayan öğrenciler pasta grafikte %22,5'lik bir alanı ve ücretin ucuz olduğu 1 kez vurgulanarak grafikte %2,5'lik bir dilimi oluşturmuştur. Katılımcı E4 “Abonman kart istiyorum. Genelde bu konuları tartışıyoruz 200 binimlik kart olsun. Ücretler pahalı” diyerek kent içi ulaşımda ücretlerin pahalılığı konusunun öğrencilerin genel olarak sürekli konuştuklarını belirtirken ulaşım ücretlerinin öğrenciler için daha iyi hale getirilmesi için abonman kartın olması gerektiğini istemiştir. Katılımcı E6 “2.20 fena değil ama 3 TL uzun vadede daha çok harcamaya sebep olur. Sonuçta öğrenciyiz. İlerde artmaması için sesimizin çıkması lazım. Zaten o yüzden görüşmeyi kabul ettim.” ifadesiyle ücretlerin pahalı olduğunu ve öğrencilerin sesinin duyulması gerektiğini belirtmiştir. Katılımcı E7 ise “2.20 idealdi ama bir anda 80krş zam ilerde sorun yaratabilir” diyerek ücretlerin pahalılığını vurgulamıştır. Katılımcı E11’de toplu taşıma ücretleriyle ilgili olarak “pahalı buluyorum 3 lira, git-gel 6 lira, ayda 180 lira” gibi bir hesaplama yaparak otobüsü günde bir kez kullandığında aylık vereceği ücretin fazla olduğunu belirtmiştir. Katılımcı E14 “3 lira oldu Türkiye ortalamasının üstüne bir zam oldu. Eskiden bonus uygulaması vardı 30 lira yükleyince 3 binış veriyordu her 10 liraya 1 binış hakkı veriyordu o güzeldi.” kent içi ulaşımına gelen zammı değerlendirirken aynı zamanda eskiden uygulanan ve öğrencileri memnun eden bir uygulamanın tekrar hayata geçirilmesini önermiştir. Katılımcı K4 ise ücretlerle ilgili “2.20’den 2.50 yapsın 3 niye yapıyor. İlk yıl 1.80’di. Bir anda artması kötü oldu. Psikolojik algı da oldu bir anda 3 lira woouw diyorsun” ifadeleriyle ücretin bir anda artmasına yönelik şaşkınlığını dile getirirken, öğrencilerin üzerinde psikolojik bir algı yarattığını da belirtmiştir. Katılımcı K5 ise ücretlerle ilgili “Ücret çok fazla öğrenci şehriyiz diyorlar ama öğrenciyi üzüyorlar.” cümlesiyle görüşünü belirtmiştir. Katılımcı K17 “Ücretler çok fazla 3 lira olmuş o ne? Aktarma yapmak zorunda kalıyorum o da 20 dakikadan sonra yarı fiyatını alıyor” ifadesiyle aktarma ücretinin de normal ücretin de fazla olduğunu belirtmiştir.

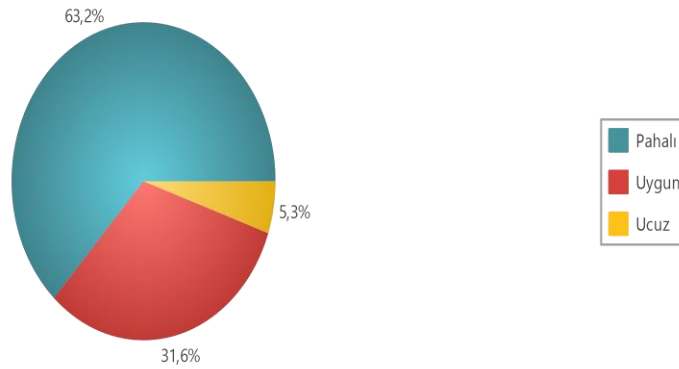


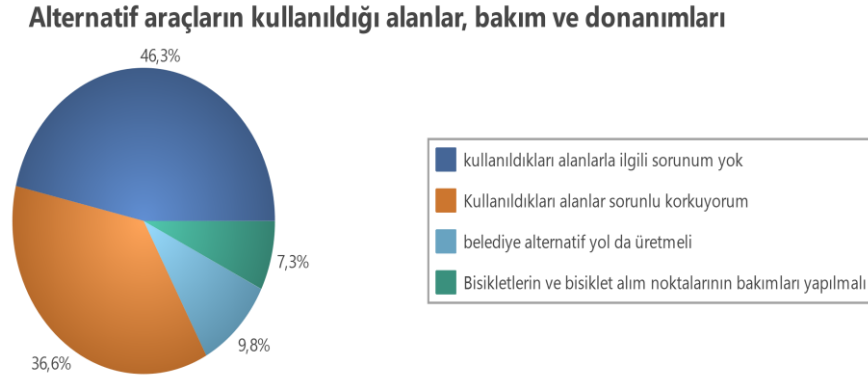
Grafik 6. Toplu taşıma seferleri ile ilgili değerlendirme

Araştırma sürecinde görüşmelerin yapıldığı öğrencilerin %90'ı otobüs seferlerinin sayısının az olduğunu belirtirken %10'u sefer sayısını iyi olarak değerlendirmiştir. Tablo 1'e göre sefer sayısı az kodu 36 kez vurgulanırken, sefer sayısı iyi kodu ise 4 kez vurgulanmıştır. Sefer sayısı az kodunun vurgulanmasında özellikle KYK yurtlarında kalan erkek öğrencilerin etkisi büyüktür. Çünkü öğrenciler genelde yurda sadece Ç8 ve Ç10 hatlarının çalıştığını söylemişler bu durumun hem sefer sayısının az olmasına hem de otobüslerde yoğunluğun fazla olmasıyla ilişkili olduğunu belirtmişlerdir. Katılımcı E5 ise "3 lira normal, derdim ücret değil derdim ulaşmamak. Otobüs gelmiyor ki 3 lira alsın" diyerek otobüs ücretlerinin normal olduğunu ancak sefer sayısının yetersiz olduğunu belirtmiştir. Katılımcı E12 "Çanakkale'den otobüs seferleri yüzünden soğudum. Bedava konser yapacaklarına otobüs alsınlar" diyerek otobüs seferlerinin azlığına yönelik tepkisini dile getirmiştir.



Alternatif ulaşım araçlarının ücretiyle ilgili değerlendirme





Grafik 7. Alternatif ulaşım araçlarıyla ilgili görüşler

Araştırma kapsamında öğrencilere Çanakkale Belediyesi tarafından kent içi ulaşımında trafiği azaltmak ve ulaşımı daha kolay hale getirebilmek için bisiklet, taksi ve martı gibi alternatif ulaşım araçlarıyla ilgili sorular yöneltilmiştir. Grafik 7'e göre öğrencilerin %67,5'i alternatif ulaşım araçlarını kullanmadığını, %32,5'i ise kullandıklarını belirtmiştir. Ancak öğrenciler bu araçları ulaşım sağlamak için değil genelde eğlenme amacıyla kullandıklarını belirtmişlerdir. Buna ek olarak çalışmaya katılan öğrencilerin %59,5'i alternatif ulaşım araçlarının kullanım ücretlerini bilmediklerini belirtmiş, %40,5'i ise kullanım ücretlerini bildiklerini belirtmiştir. Kullanım ücretini bilen öğrencilerin alternatif ulaşım araçlarının ücretleriyle ilgili değerlendirme yapmaları istenmiştir. Buna göre öğrencilerin %63,2'si ücretleri pahalı bulurken, %31,6'sı uygun, %5,3'ü ise ucuz bulunduğunu belirtmiştir. Öğrenciler ücret değerlendirmesi yaparken en ucuzun bisiklet yani ÇABİS'ler olduğu, sonra taksi sonra da martı olduğunu ifade etmişler ve alternatif ulaşım araçlarını en ucuzdan en pahalıya doğru sıralamışlardır. Katılımcı K7 "taksinin ücreti fazla. 26 dkya 16 lira verdim" diyerek taksinin ücretini fazla bulunduğunu belirtmiştir. K8 ise "martı, taksiye göre çok pahalı. Martı'nın dakikası 1,60 TL, taksinin 60 krş, fazla yani" ifadesiyle martının da taksiye göre pahalı olduğunu belirtmiştir. K10 ise "Martı çok pahalı. Gezip dolaşmak için kullanıyorum. Ulaşım için kullanılmaz çok pahalı." İfadesiyle alternatif ulaşım araçlarının sadece eğlence amaçlı kullanılabileceğini ulaşım için mantıklı bir seçenek olmadığını belirtmiştir. "Çanakkale'de kentin bazı noktalarında bisiklet yolu olmasına rağmen bazı noktalarında bulunmamaktadır. Özellikle kordon, saat kulesi ve Aynalı Çarşı boyunca takip edilen bisiklet yolunun kaldırımların bisiklet yoluna çevrilmesi şeklinde olduğu görülmüştür. Bu nedenle de öğrencilere alternatif ulaşım araçlarının kullandıkları alanlarla ilgili görüşleri sorulmuştur. Öğrencilerin %46,3'ü kullandıkları alanlarla ilgili sorunları bulunmadığını, Çanakkale halkının bisiklet yolu konusunda duyarlı olduğunu belirtmişlerdir. Katılımcı E11 bu

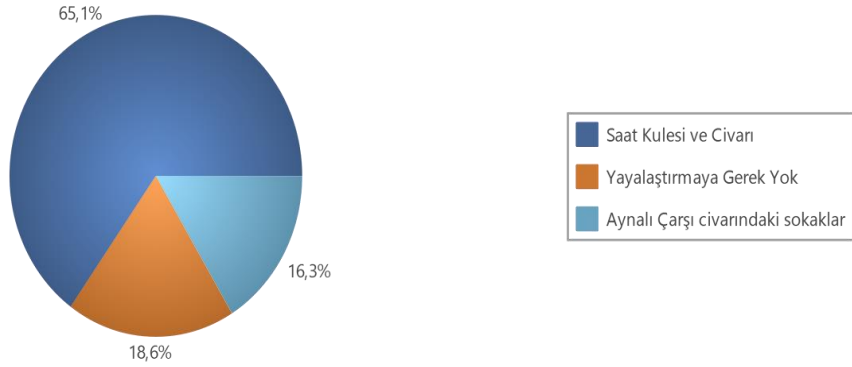
konuyla ilgili “kullanıldıkları alanlarda korkmuyorum, buranın insanı medeni, kaldırımda dikkatli” diyerek alternatif ulaşım araçlarını kullanmada halkın kültür seviyesinin önemini vurgulamıştır. Öğrenciler bazen yayaların bisiklet yolundan yürüdüğü için hata yaptıklarını hem kendilerini hem de bisiklet sürücüsünü tehlikeye attıklarını belirtmişlerdir. Katılımcı E10 “bence sorun yayalarda, bisiklet yolundan gidiyorlar” ifadesiyle sorunun bisiklet yolunda olmadığını, yayaların bisiklet yolundan gitmemesi gerektiğini vurgulamıştır. Buna ek olarak %36,6’sı bisiklet yollarının sorunlu olduğunu kaldırımlarda kullanmanın zor olduğunu, insanların bisiklet yolundan çekilmemesi nedeniyle zorlandıklarını ve bisiklet kullanılacaksa kaldırımlara bisiklet yolu çizgisi çekilmesinden ziyade bisiklet yolu yapılması gerektiğini belirtmişlerdir. Katılımcı E12 “Halkın bisiklet yolu konusunda bilinçlendirilmesi gerektiğini düşünüyorum. Bisiklet yolu kullanılamaz halde bisiklet yolundan çekilmiyorlar” ifadesi de katılımcı E11 ile zıt bir görüş sunmuş, halkın bisiklet yolu konusunda duyarsız olduğunu belirtmiştir. %9,8’i ise belediyenin alternatif ulaşım araçları için alternatif yol yapması gerektiğini ifade etmiş ve özellikle martı, tazı gibi araçların kordonda yürürken yanlarından çok sessiz geçtiği için korktuklarını belirtmişlerdir. Yerel bir gazete de martı ve tazı gibi scooter tarzı alternatif ulaşım araçlarını kuralsız kullananlar sonucu yayaların ve sürücülerin kent içi trafikte sorun yaşadıklarına değinmiştir (Gazete Boğaz, 2022). Katılımcı E18 “kullanıldıkları alanlar açısından rahatsız hissediyorum çarparlar diye korkuyorum” ifadesiyle yürürken güvende hissetmediğini belirtmiştir. Araştırmaya katılan ve alternatif ulaşım araçlarını kullanan katılımcılar %7,3 oranında alternatif ulaşım araçlarının ve onların istasyonlarının bakımlarının yapılması ve donanımlarının geliştirilmesi gerektiğini belirtmişlerdir. Özellikle bisikletlerde yayaları uyarmak için zil olmadığı ifade edilmiştir. Katılımcı K3 “ÇABİS kullanıyorum. 1 Saati 1.5 tl diye hatırlıyorum. Gezmek için kullanıyorum ama bir yere ulaşmak için kullansam 2 saati 6 tl oluyor. 1 Saati 1.5 iyi ama 2 saati 6 orantısız ücretlendirme. ÇABİS’ler için bisiklet yolu. Yayalar önüne çıkıyor sokaklar dar, yayalardan yer bulamıyorsun ana yoldan gitsen araba var. Bisikletlerde uyarı zili bile yok bakımları yapılmalı” ifadesiyle alternatif ulaşım araçlarının ücretleri, kullanıldıkları alanlar ve bakımlarıyla ilgili genel bir değerlendirme yapmıştır.



Fotoğraf 2. Bisiklet yolu
Kaynak: Instagram @mertsayilgan



Fotoğraf 3. Martı ve Tazı
Kaynak: Gazete Boğaz, 2022



Grafik 8. Yayalaştırılması gereken alanlarla ilgili düşünceler

Araştırmaya katılan öğrencilere kent içinde yürüyerek daha rahat ulaşım sağlanabilmesi için yayalaştırılması gereken alanlar olup olmadığı ve bu konuyla ilgili düşünceleri sorulmuştur. Elde edilen bulgular öğrenciler tablo 1'e göre Saat Kulesi ve civarındaki (Yalı Caddesi ve Barlar Sokağı) dar sokakların araç trafiğine kapatılarak yayalaştırılması gerektiğini 28 kez vurgulamışlar ve grafiğe göre de %65,1 oranında belirtilen alanın yayalaştırılması gerektiği ifade edilmiştir. Buna ek olarak Çanakkale'nin yapısı itibariyle sokakların dar olduğunu ancak ulaşımın bu dar sokaklar aracılığıyla sağlandığını belirtilmiş ve yayalaştırmaya gerek olmadığı kudu 8 kez vurgulanmış pasta grafikte de %18,6'lık bir alanı oluşturmuştur. İnönü Caddesi üzerinden Aynalı Çarşı bölgesine giriş yapılan dar ara sokakların yayalaştırılabileceği de 7 kez vurgulanmış ve %16,3'lük bir dilimi oluşturmuştur. Buna ek olarak öğrencilerin özellikle Saat Kulesi civarında Barlar Sokağı olarak bilinen sokakla ilgili ifadeleri ve önerileri önemli bulunmuştur. Buna ek olarak Katılımcı E11 "yayalaştırma şehrin yapısı gereği pek mümkün değil" ifadesiyle yayalaştırma hakkındaki görüşünü dile getirmiştir. Katılımcı K15 "Barlar

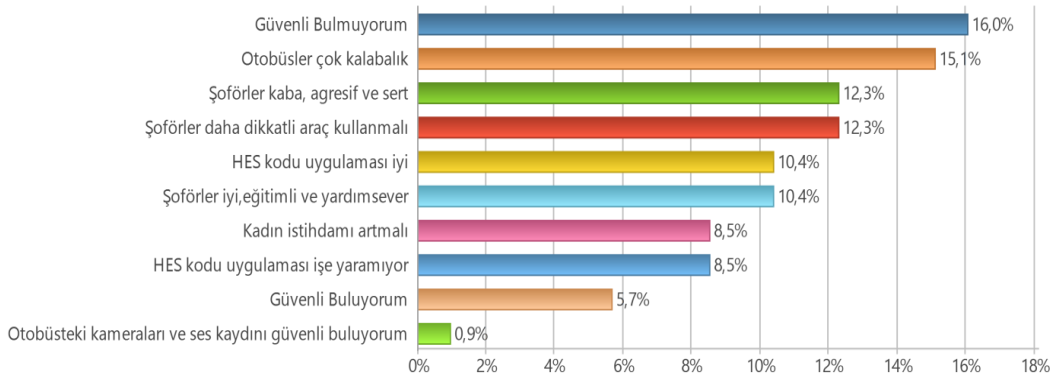
sokağının yayalaştırılması gerektiğini düşünüyorum. Normal insanların yürüyüş alanı da çok dar tek kişi geçmen gerekiyor” ifadesiyle bölgenin kaldırımlarının ve sokaklarının dar olduğunu bu nedenle de yayalaştırılması gerektiğini vurgulamıştır. Katılımcı K18 ise “Aynalı Çarşıya filan çok motor giriyor. Yayalaştırılan alanlara motor giriyor.” ifadesiyle Çanakkale’de yoğun kullanılan motosikletlerin yayalaştırılan alanlara girmesinden rahatsız olduğunu belirtmiştir.



Fotoğraf 4. Saat Kulesi ve civarı
Kaynak: Instagram @merymm_____



Fotoğraf 5. Barlar sokağı
Kaynak: Instagram @canakkalenenerede

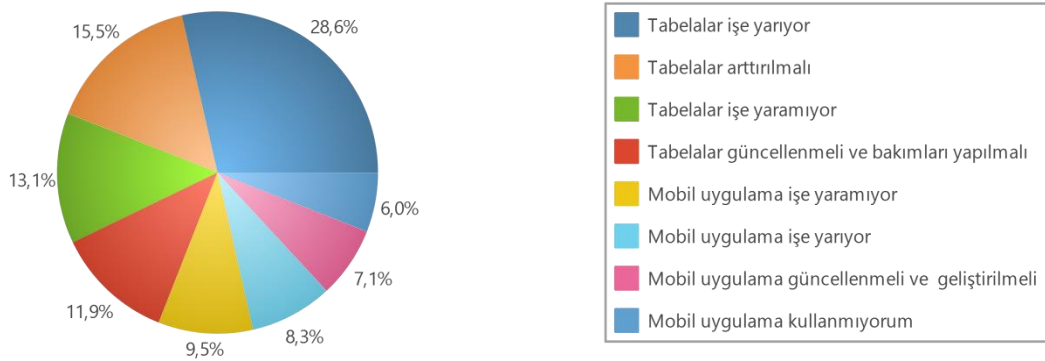


Grafik 9. Kent içi ulaşım ve güvenlik

Kent içi ulaşımın en önemli boyutlarından birisi de güvenlidir. Öğrencilere kent içi ulaşımı güvenlik açısından değerlendirmelerinin istendiği soruda öğrencilerin çoğu kent içi ulaşımı en çok kullandıkları toplu taşıma özelinde değerlendirmiştir. Tablo 1’e göre güvenli bulmuyorum kodu 17 kez vurgulanmıştır. %16’lık bir dilim kent içi ulaşımı güvenli bulmadığını belirtmiştir. Kent içi ulaşımdaki güvensizliğe pandemi sürecinde otobüslerin aşırı kalabalık

olmasının neden olduğu belirtilmiş otobüsler çok kalabalık kodu 16 kez vurgulanmış ve %15,1'lik bir vurguyu oluşturmuştur. Öğrenciler tarafından toplu taşımadaki kalabalığın virüsün bulaşımını arttırdığı ifade edilmiştir. Öğrenciler otobüs şoförlerini kaba ve agresif bulduklarını ve şoförlerin daha dikkatli araç kullanmaları gerektiğini 13 kez vurgulamışlar ve bu iki kodun da ağırlığı %12,3 olarak belirlenmiştir. Pandemi nedeniyle hayatımıza giren virüs taşıyan ve temaslı kişilerin tespitini sağlayan Hayat Eve Sığar (HES) uygulamasındaki HES kodunun toplu taşıma araçlarını kullanabilmek için Kent Kartlar numarasıyla eşleştirilmesi 31 Aralık 2020 tarihi itibarıyla belediye tarafından zorunlu tutulmuştur (Çanakkale Haber, 2020). Bu sayede otobüslerde HES kodunda riskli görülen kişilerin tespit edilmesi ve toplu taşımanın pandemi sürecinde daha güvenli hale getirilmesi amaçlanmıştır. Öğrenciler 11 kez HES kodu uygulamasının iyi olduğunu vurgulamışlardır. HES kodu uygulaması iyi kodu ağırlığı ise %10,4 olarak hesaplanmıştır. Yine katılımcılar tarafından şoförlerin iyi ve yardım sever olduğu kodu 11 kez vurgulanmış bu alt kodun ağırlığı da %10,4 olarak belirlenmiştir. Çanakkale Belediyesi kadınları istihdama dâhil etmek için birçok uygulamayı hayata geçirmiştir. Bu uygulamalardan birisi de ulaşım hizmetlerinde kadın istihdamını arttırmaya yöneliktir. Ulaşım filusunda birçok kadın şoföre yer veren belediye, öğrencilerden bu konuda takdir görmüş ve kadınların şoför istihdamının artmasını kadınların erkek şoförlere göre daha nazik ve dikkatli olduklarını belirtmişler kadın şoför istihdamının artmasını istediklerini de 9 kez vurgulamışlardır. Katılımcı E1 “Kadın şoförler arttırılmalı daha nazikler. Erkekler daha kaba, erkek şoförler kalkış saatinden önce soğukta insanları almıyorlar. Kadınlar soğukta bekletmiyorlar” kadın şoförlerin ilk durakta durağa geldiğini kalkış saatine daha olmasına rağmen. Kadın şoför istihdamının artması kodunun ağırlığı ise %8,5 olarak belirlenmiştir. Öğrenciler, HES kodu uygulamasının işe yaramadığını da belirtmişler bu kodu 9 kez vurgulamışlardır ve kodun ağırlığı %8,5 olarak belirlenmiştir. HES kodu uygulamasının işe yaramadığını düşünmelerinin nedeni ise virüs taşıyan çoğu kişinin test vermemiş olması ve insanların PCR testi vermek için hastaneye giderken bile toplu taşıma araçlarını kullandıkları şeklinde açıklamışlardır. Katılımcı E2 “Belediye otobüs kartına HES kodu yüklenmeli ancak özellikle KYK’da kalan öğrenciler sınavları kaçırmamak için PCR testi yaptırmıyorlar bu durum kent içi ulaşımında halk sağlığını olumsuz etkiliyor” ifadesiyle kent içi ulaşımında pandemi sürecinde HES kodu uygulamasının neden işe yaramadığına dair düşüncesini dile getirmiştir. Katılımcı K13 “Hastaneye covid şüphesiyle test vermek için giderken bile otobüse biniyorlar toplu taşımayı kullanıyorlar” cümlesiyle pandemi döneminde HES kodunun neden işe yaramadığını düşündüğünü ve toplu taşıma aracını neden güvenli bulmadığını açıklamıştır. Öğrenciler 6 kez ise kent içi ulaşımı güvenli bulduklarını belirtmişlerdir ve kodun ağırlığı %5,7 olarak hesaplanmıştır. Otobüsteki görüntü ve ses kayıtlarının gerekli olduğu ve kent

içi güvenliği arttırdığı ise 1 kez vurgulanmış ve %0,9 oranında bir ağırlık oluşturmuştur. Katılımcı E11 “şoförler çok kaba. HES kodum yoktu otobüse bindim. Şurada iki dakika yapayım dedim. Şoför ‘kardeşim önceden yapsaydın’ dedi. Otobüsten indirdi. Maske tak diyor kendisi takmıyor. Üslupları hoş değil. Keşke hepsi kadın şoför olsa... Nerede kadın sayısı fazlaysa orada güzellik oluyor. Erkek olunca üslup düşüyor. Kadınlar çok kibar, otobüsü güzel kullanıyorlar. Sefer sayısı az olduğu için kalabalık dolayısıyla bulaş artıyor” ifadesiyle kent içi ulaşımında yaşanan olumsuzlukları ve olumlu gördüğü yanları belirtmiştir. Katılımcı E12 “şoförler üslup konusunda dikkatli olmalılar nihayetinde kamusal hizmet veriyorlar” ifadesiyle şoförlerin kaba olduğunu belirtmiştir. Katılımcı E20 ise Çanakkale’nin trafik sorunu nedeniyle kent içi ulaşımı güvenli bulmadığını belirtmiş “Atatürk caddesinde ilk şerit (sağ şerit) park halindeki araçlarla dolu olduğu için otobüs durağa yanaşamıyor bu da riski arttırıyor” ifadesiyle toplu taşımının güvenliğinin artırılması için sağ şeridin ve otobüs duraklarının önünün diğer araçlar tarafından işgal edilmemesi gerektiğini vurgulamıştır.



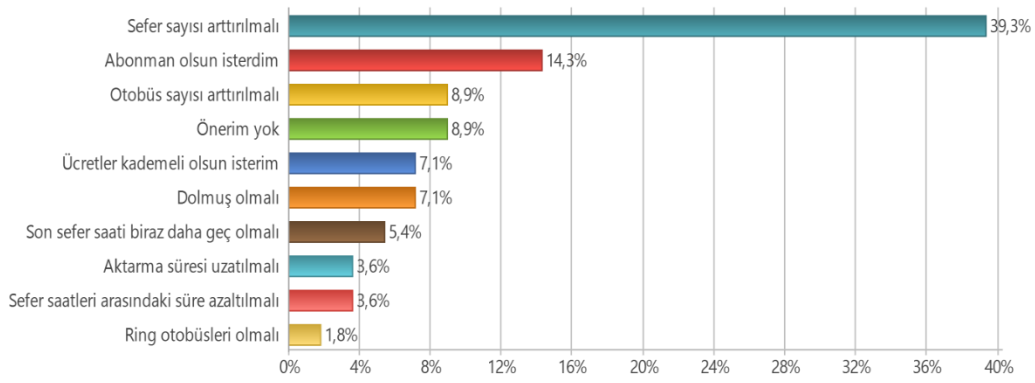
Grafik 10. Otobüs duraklarındaki tabelalar ve mobil uygulama

Akıllı kent uygulamalarının kent içi ulaşımı rahatlattığı ve daha etkili hale getirildiği düşünülmektedir. Bu nedenle Çanakkale ili merkez ilçedeki otobüs duraklarında bulunan ve bulunulan durağa gelecek otobüs hattının ve kaç durak kaldığının gösterildiği elektronik tabelalar ve Kent Kart mobil uygulamasının kullanımının değerlendirilmesi yapılmıştır. Öğrencilerin çoğu otobüs duraklarında bulunan elektronik tabelaların işe yaradığını söylemiştir. 24 kez vurgulanan tabelalar işe yarıyor kodu, %28,6’lık bir oranı oluşturmuştur. Buna ek olarak öğrenciler elektronik tabelaların her durakta bulunmadığını özellikle üniversite içindeki duraklarda olmamasını bir eksiklik olarak nitelendirmişler ve tabelalar arttırılmalı kodunu 13 kez vurgulamışlar bu vurgu da %15,5’lik bir oran oluşturmuştur. Öğrenciler tabelaların hatalı olduğunu ve durakları yanlış gösterdiğini, tabelada geldiği gözükken bazı otobüslerin gelmediğini daha sonra da tabeladan silindiğini bu nedenle de elektronik tabelaların işe yaramadığını 11 kez

vurgulamışlardır. Tabelalar işe yaramıyor alt kodunun oranı ise %13,1 olarak hesaplanmıştır. Tabelaların hatalı göstermesi, her durakta çalışmaması gibi nedenlerden dolayı tabelalar güncellenmeli ve bakımları yapılmalı kodu 10 kez vurgulanmış %11,9'luk bir ağırlık oluşturmuştur. Öğrenciler Kent Kart mobil uygulamasıyla ilgili sorulan sorulara da cevap vermişler mobil uygulama ile ilgili görüşlerini belirtmişlerdir. Buna göre katılımcılar 8 kez mobil uygulamanın çok karışık olması, bazı durakları doğru göstermemesi ve özellikle kent karta mobil uygulama ile para yüklemesi yapıldıktan sonra hızlıca güncellenmemesi nedeniyle işe yaramadığını belirtmişlerdir. Katılımcı E13 “kent kart mobilini daha çözemedim. İnternet üzerinden uygulamadan para yükledim ama otobüse bindim yüklenmedi inerken basın dedi bastım yine yüklenmedi sonra ertesi gün kartta para gözükmeyişi için okula gidemedim dersi kaçırdım. Sonra yükleme noktasından yüklettim yükleme noktasından yüklettikten sonra ilk yüklediğim para da geldi. Uygulama güncellenmeli ve geliştirilmeli” ifadesiyle mobil uygulamadan kaynaklanan sorununu dile getirmiştir. Mobil uygulama işe yaramıyor kodunun ağırlık ortalaması da %9,5 olarak hesaplanmıştır. Öğrenciler %8,3'lik bir dilimi oluşturan mobil uygulamanın ile yaradığını 7 kez vurgularken, mobil uygulama kullanmıyorum kodu 5 kez vurgulanarak %6'lık bir ağırlık oluşturmuştur. Ayrıca öğrenciler kent kart uygulamasının işe yaramadığını düşünmelerine neden olan sebeplerden dolayı Kent Kart mobil uygulamasının güncellenmesi ve geliştirilmesi gerektiği kodunu 6 kez vurgulamışlar, kodun ağırlığı %7,1'lik bir oranı oluşturmuştur. Katılımcı E9 otobüs duraklarındaki göstergelerin işe yaramadığını belirtirken “hayır göstermiyor. Çünkü her durakta olmaması da sorun. En ücra durakta bile olmalı. Üniversite içinde yok en olması gereken yerlerden birisi. Kent kart uygulaması gerçekten berbat!” ifadesiyle elektronik tabelaların işe yaramadığını ve yetersiz olduğunu belirtirken kent kart mobil uygulaması hakkındaki görüşünü de dile getirmiştir.



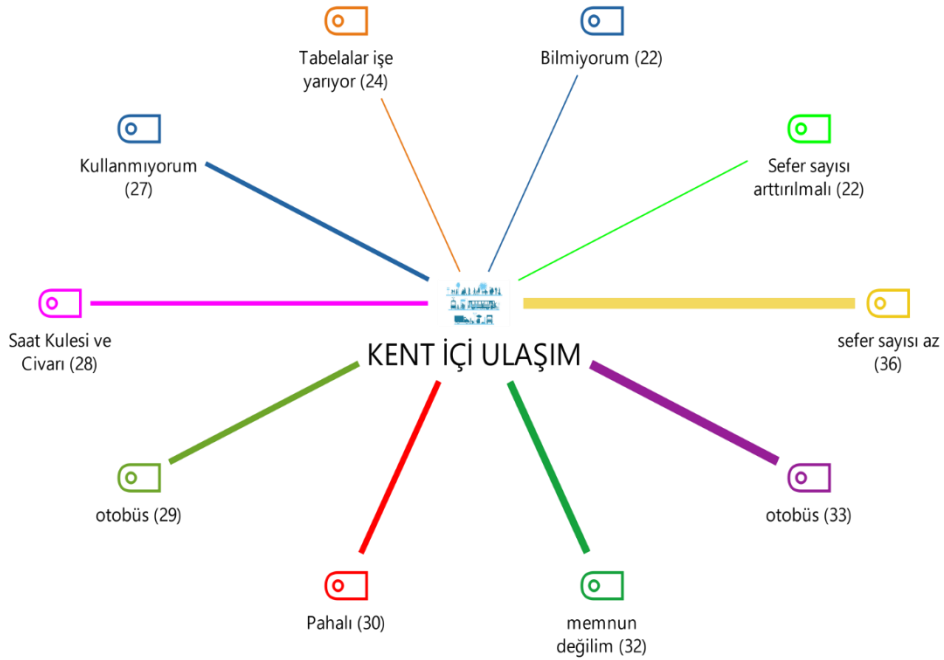
Fotoğraf 6. Duraklardaki elektronik tabelalar
Kaynak: Çanakkale Gündem Gazetesi



Grafik 11. Kent içi ulaşımın daha iyi hale getirilmesi için öneriler

Son olarak öğrencilere kent içi ulaşımın daha iyi hale getirilmesi için neler yapılabileceği sorulmuş öğrenci kenti olan Çanakkale'nin üniversite öğrencilerinin kent içi ulaşımına yönelik beklentilerine ve önerilerine değinilmiştir. Öğrenciler kent içi ulaşımın daha iyi hale getirilebilmesi için sefer sayısının arttırılması gerektiğini 22 kez vurgulamışlardır ve bu alt kodun oranı %39,3 olarak en fazla önerilen kod olarak karşımıza çıkmıştır. Onu takiben ücretlere yönelik iyileştirmenin yapılması ya da Ankara ve İstanbul gibi şehirlerde olduğu gibi öğrenciler için abonman uygulamasına geçilmesini istemişlerdir. Abonman olsun isterdim kodunu 8 kez vurgulamışlar ve kod %14,3'lük oranla uygulanması en fazla istenen ikinci öneri olmuştur. Katılımcı E2 “Abonman kart olsun 100 lira olsun razıyım” diyerek abonman kartın öğrenciler için önemini vurgulamıştır. Öğrenciler otobüs sayısının da artması gerektiğini asıl sorunun otobüs azlığı olduğu bu nedenle de sefer sayısının az olduğunu belirtmişlerdir. Otobüs sayısı artmalı kodu 5 kez vurgulanmış ve ağırlığı %8,9 olarak belirlenmiştir. Öğrenciler kent içi ulaşımdan memnun olmaları nedeniyle ya da önerisi olsa da uygulanmayacağını düşünmesi nedeniyle 5 kez önerim yok kodunu vurgulamışlardır. Kodun ağırlığı ise %8,9 olarak belirlenmiştir. Öğrenciler ücret tarifesiyle ilgili değişikliğe gidilmesi ve ücretlendirmenin kademeli olmasını istediklerini belirtmişler ücretler kademeli olsun isterdim kodu 4 kez vurgulanmıştır ve kodun oranı %7,1 olarak hesaplanmıştır. Katılımcı E9 “gidilen mesafeye göre ücret tarifesi olsun isterdim, abonmana sıcak bakıyorum en büyük sorun ücret” ifadesiyle kent içi ulaşımında ücret sorununa yönelik önerisini dile getirmiştir. Katılımcı E10 “kademeli tarife istiyorum otobüsle 10 dakikalık bir sefer için 3 liranın fazla olduğunu düşünüyorum, abonman olsun isterdim” ifadesiyle ücretlerin kademeliendirilmesi ya da abonman karta geçilmesi gerektiğini ifade etmiştir. Çanakkale’de toplu taşımada tek ulaşımın otobüs olması da eleştirilmiş ve dolmuş seferleri olsa kent içi ulaşımın rahatlayabileceğinden bahsedilmiştir. Öğrenciler 4 kez dolmuş olmalı kodunu vurgulamışlar ve bu alt kodun oranı da %7,1 olarak hesaplanmıştır. E13 “dolmuş olabilir hem o zaman otobüsler de bu kadar kalabalık olmazdı” ifadesiyle kent içi

ulaşımda dolmuşların da dahil edilebileceğini böylece kent içi ulaşımın rahatlayabileceğini belirtmiştir. Özellikle KYK gibi kordondan yürüyerek ulaşmanın zor olduğu yerlerde öğrenciler son sefer saatinin daha geç olması gerektiğini belirtmişler hatta bazıları sefer sıklığı azalsa da seferlerin 7/24 devam etmesi gerektiğini belirtmişlerdir. Son sefer saatinin daha geç olması gerektiği kodu 3 kez vurgulanmış bu kodun ağırlığı ise %5,4 olarak hesaplanmıştır. Katılımcı K7 “Seferlerin erken bittiğini düşünüyorum bir saat daha uzatılabilir” ifadesiyle son sefer saatinin uzatılması gerektiğini belirtmiştir. Üniversiteye aktarma ile gelen öğrenciler ise aktarma süresinin 20 dakika olduğunu ve bazen 20 dakikada otobüs gelmediği için tam ücret ödemek zorunda kaldıklarını belirtmişler ve aktarma süresinin uzatılması gerektiğini belirtmişlerdir. Katılımcı E15 “Aktarma süreleri de çok kısa 20 dakika, uzatılabilir” ifadesiyle aktarma süresinin kısalığına vurgu yapmıştır. Aktarma süresi uzatılmalı kodu 2 kez vurgulanmış ve %3,6’lık bir ağırlık oluşturmuştur. Sefer saatleri arasındaki sürenin azaltılması gerektiği de belirtilmiş ve bu kod da 2 kez vurgulanarak %3,6’lık bir ağırlık oluşturmuştur. Son olarak üniversite içinde ring otobüsleri olması gerektiği de kampüs içindeki yurttan ve fakültelerden fakültelere ya da fakültelerden kütüphaneye ulaşımın kolaylaştırılması açısından gerekli görülmüş ve 1 kez vurgulanmıştır. Kodun ağırlığı ise %1,8 olarak hesaplanmıştır. Katılımcı K11 seferle ilgili olarak “Otobüs seferleri arttırılmalı ve seferler 00’den sonra sıklığı azalsa da devam etmeli” diyerek kent içi ulaşımın 7/24 olması gerektiğini belirtmiştir.



Şekil 1. Tek vaka modeli

Şekil 1’de çalışmanın tek vaka modeli yer almaktadır. En çok vurgulanan kodlar saat yönünün tersinde en kalın olan çizgiden ince olan çizgiye doğru gitmektedir. Buna göre otobüs kodu 33 kez, sefer sayısı az kodu 33 kez, memnun değilim kodu 32 kez, pahalı kodu 30 kez, otobüs kodu 29 kez, Saat Kulesi ve civarı kodu 28 kez, kullanmıyorum kodu 27 kez, tabelalar işe yarıyor kodu 24 kez, bilmiyorum ve sefer sayısı arttırılması kodu 22 kez vurgulanarak çalışma içinde en fazla vurgulanan alt kodlar olmuştur. Kodların renkleri Tablo 1’deki kod matris tarayıcısındaki renkler ile aynı olup hangi alt kodun hangi temaya bağlı olduğu görülebilmektedir. Buna göre 33 kez vurgulanan otobüs kodu kent içi ulaşımda en çok kullanılan ulaşım aracını, 32 kez vurgulanan memnun değilim alt kodu kent içi ulaşım ve memnuniyet temasını, 29 kez vurgulanan otobüs alt kodu okula giderken en fazla kullanılan ulaşım yöntemini, 27 kez vurgulanan kullanmıyorum ve 22 kez vurgulanan bilmiyorum alt kodu alternatif ulaşım araçları ile ilgili görüşleri ve 22 kez vurgulanan sefer sayısı arttırılmalı alt kodu da kent içi ulaşımın daha iyi hale getirilmesi için öneriler temasının alt kodlarıdır.



Şekil 2. Kod bulutu

Araştırmada en fazla vurgulanan alt kodlar kod bulutu ile görselleştirilmiştir. Kod bulutuna göre otobüs alt kodu, sefer sayısı az kodu, Saat Kulesi ve civarı alt kodu, memnun değilim alt kodları vurgulanmış ve kod bulutunda da öne çıkmaktadır.

5. SONUÇ

Kentleşmenin artması kent alanlarındaki nüfus yoğunluğunu arttırmış bu durum da kent içi ulaşımı önemli hale getirmiştir. Çanakkale ili Merkez ilçedeki üniversite öğrencilerinin Çanakkale ili Merkez ilçedeki kent içi ulaşımına bakışlarını değerlendiren bu çalışmada elde edilen bulgular analiz edilerek ortaya konulmuştur. Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi'nin Terzioğlu ve Anafartalar Yerleşkelerinde yürütülen çalışmada toplam 40 katılımcıyla yarı yapılandırılmış görüşme yöntemi ile derinlemesine görüşmeler yapılmış ve kent içi ulaşım ile ilgili araştırmacının önceden belirlediği sorulara cevap vermeleri istenmiştir. Nitel araştırma yöntemlerinden elverişli örnekleme modeli kullanılmıştır. Görüşmeler sonucu elde edilen veriler Maxqda programında kodlanmış ve anlamlı bilgiler haline getirilmiştir.

Yapılan analizler sonucunda üniversite öğrencilerinin kent içi ulaşımdan memnun olmadıkları belirlenmiştir. Öğrencilerin kent içi ulaşımdan daha etkili ve verimli faydalanabilmeleri için öncelikle ücret sorunun çözülmesi gerektiği düşünülmektedir. Bu kapsamda öğrencilere abonman kart uygulaması gündeme getirilmelidir. Öğrencilerin, kent içinde sürekli hareket halinde olmaları nedeniyle toplu taşıma seferlerinin artırılması, özellikle öğrencilerin yoğun olarak kaldıkları KYK bölgesinin ek otobüs seferleriyle desteklenmesi elzemdir. Öğrenciler tek toplu taşıma aracının belediye otobüsü olmasını eleştirmişler ve dolmuş gibi alternatif toplu taşıma araçlarının olması gerektiğini belirtmişlerdir. Ancak kentin yapısı gereği dolmuş gibi istenilen yerde durdurulabilen toplu taşıma araçlarının zaten dar sokaklara sahip olan kentin trafik yükünü arttıracığı da düşünülmelidir. Alternatif ulaşım araçlarının kullanım alanları öğrencilerin çoğunu rahatsız etmezken, kaldırımların ortasına mavi şerit çekilmesi suretiyle sonradan bir bisiklet yolu yapılması alternatif ulaşım araçlarını kullanan sürücüler için de yayalar için de sorun yaratmaktadır. Alternatif ulaşım araçlarının yolunun, kaldırımın yola yakın olan kısmından alınan alanlarla güvenli bir bölgede oluşturulmasının hem alternatif ulaşım araçlarını kullananları hem de yayaları rahatlatacağı düşünülmektedir. Aksi takdirde yayaların yürüdüğü bir yerden bisiklet, martı, tazi gibi ulaşım araçlarıyla geçmenin riskler barındırdığı görülmeli ve belediyenin bu konuyla ilgili bir düzenleme yapması gerekmektedir. Öğrencilerin çoğu fakültelerine giderken otobüsü kullandıklarını belirtmiş bir kısmı da yürüdüğünü dile getirmiştir. Ancak burada öğrencilerin bölümlerinin ve fakültelerinin bulunduğu yerleşkenin göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Anafartalar Yerleşkesi kordonun hemen arkasında olup ulaşımı yürünerek sağlanabilecek bir alandayken, Terzioğlu Yerleşkesi konumu ve coğrafi özellikleri itibarıyla yürünerek ulaşım sağlanmasının zor olduğu bir alanda bulunmaktadır. Bu nedenle Anafartalar Yerleşkesinde eğitim gören öğrenciler okula

yürüyerek gidebilirken, Terzioğlu Yerleşkesinde eğitim gören öğrencilerin otobüs kullanması gerekmektedir.

Öğrenciler Çanakkale’de Yalı Caddesi ve Matbaa sokağının dar olması nedeniyle her türlü motorlu araç girişine kapatılarak yayalaştırılması gerektiğini belirtmişlerdir. Ancak Aynalı Çarşı gibi yayalaştırmanın olduğu yerlere motosikletlerin girmesi ve kaldırımları işgal etmeleri de sorun olarak görülmektedir. Alan tamamen yayalaştırılamasa bile insan yoğunluğunun fazla olduğu saatlerde yayalaştırma yapılması, belirli saatlerde de araçların girişine açılması önerilmektedir. Kent içi ulaşımın daha güvenli hale getirilmesi için şoförlerin daha dikkatli araç kullanması gerektiği kesindir. Buna ek olarak; akıllı kent uygulamaları kapsamında akıllı durakların oluşturulması, kent kart mobil uygulamasının varlığı ile bazı otobüslerin içinde güzergâh gösteren ve bulunulan durağı belirten ekranların olması olumlu yönde atılmış adımlar arasındadır. Ancak akıllı durakların işler vaziyette olması, kent kart mobil uygulamasının güncellenmesi de kullanıcıların memnuniyeti açısından oldukça önemlidir. Bu tarz akıllı kent uygulamalarının belediye ve üniversite işbirliğiyle öğrencilere danışılarak geliştirilmesi gerektiği düşünülmektedir.

Çalışma, öğrencilerin Çanakkale ili Merkez ilçede kent içi ulaşımı yetersiz ve toplu taşıma ücretlerini de pahalı bulduklarını ortaya koymuştur. Çalışmanın geliştirilebilir yönü nitel soruların nicel sorulara dönüştürülerek anket yöntemiyle daha fazla öğrenciyle görüşme yapılabilmesi olarak değerlendirilmektedir.

KAYNAKÇA

Ağaoğlu, M. N., & Başdemir, H. (2019). Kent içi ulaşım sorunları ve çözüm önerileri. *Gaziosmanpaşa Bilimsel Araştırma Dergisi* (GBAD), 8(1), 27-36.

Akbulut, F. (2016). Kentsel ulaşım hizmetlerinin planlanması ve yönetiminde sürdürülebilir politika önerileri. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (11), 336-355.

Akça, C. (2018). *Kent içi ulaşım sistemlerinin değerlendirilmesi ve geliştirilmesi: Güngören-İstanbul Örneği* [Yayınlanmamış yüksek lisans tezi]. Tez No: 491703 <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>

Aslan, R. (2021). *Engelli bireylerin afet deneyimleri: Fenomenolojik bir araştırma, Gümüşhane Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü* [Yayınlanmamış doktora tezi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>

Baltacı, A. (2018). Nitel araştırmalarda örnekleme yöntemleri ve örnek hacmi sorunsalı üzerine kavramsal bir değerlendirme. *Bitlis Eren Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 7(1), 231-274.

ÇABİS (2022). <https://cabis.canakkale.bel.tr/> (01.02.2022).

ÇABİSa (2022). <https://cabis.canakkale.bel.tr/fiyatlar.aspx> (01.02.2022).

ÇABİSb (2022). <https://cabis.canakkale.bel.tr/istasyonlar.aspx> (01.02.2022).

- Çanakkale Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü, (2022). <https://ulasim.canakkale.bel.tr/hakkimizda/> (01.02.2022).
- Çanakkale Belediyesi Belediye Meclis Kararı (2022). Karar No: 2022/9. <https://ebelediye.canakkale.bel.tr/akos.e-belediye.web/anasayfa/rapor.aspx> (01.02.2022).
- Çanakkale Belediyesi Belediye Meclis Kararı (2022a). Karar No: 2022/53. <https://ebelediye.canakkale.bel.tr/akos.e-belediye.web/anasayfa/rapor.aspx> (18.07.2022).
- Çanakkale Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü (a), (2022). <https://ulasim.canakkale.bel.tr/wp-content/uploads/2018/02/HAFTA-ICI-15.pdf> (01.02.2022).
- Çanakkale Haber (2020). Toplu Taşımada Yeni Uygulama, <https://www.canakkalehaber.com/toplu-tasima-da-yeni-uygulama/17296/> (02.02.2022).
- Eryiğit, S. (2005). *Bütünleşik planlama yaklaşımı ile HRS'lerin diğer ulaşım sistemleri ile ilişkisinin irdelenmesi: Konya Örneği* [Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. Tez No: 167706 <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> (Erişim Tarihi: 31.01.2022).
- Gazete Boğaz (2022). Tazı'dan sonra Marti'da geldi. <https://www.bogazgazetesi.com.tr/haber/35379-tazidan-sonra-marti-da-geldi> (06.10.2022).
- Güçlü, İ. (2019). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri teknik yaklaşım uygulama*, (1.bs.). Nobel Yayıncılık. Ankara.
- Güler, A., Halıcıoğlu, M. B., & Taşgın, S. (2015). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma*, (2.bs.). Seçkin Yayıncılık. Ankara.
- Keleş, R., & Unsal, A. (1982). *Kent ve siyasal şiddet. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları*, No: 507. Ankara.
- TDK, (2022, Ocak 31). <https://sozluk.gov.tr/>
- Yücel, U., Akın, B., & Güzel, K. (2022). Kadınların özel hastanede doğum yapma tercihi ve doğum deneyimleri: Nitel araştırma. *Balıkesir Sağlık Bilimleri Dergisi*, 11(2), 210-217.
- 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu (2004). Resmî Gazete, Sayı: 25531, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2004/07/20040723.htm#1> (01.02.2022).
- 5393 Sayılı Belediye Kanunu (2005). Resmî Gazete, Sayı: 25874, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2005/07/20050713-6.htm> (01.02.2022).