

Araştırma Makalesi/Research Article

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

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

Hulusi Nusret ÖZSOY

Öğr. Gör., Afyon Kocatepe Üniversitesi, Şuhut Meslek Yüksekokulu, hnozsoy@aku.edu.tr,
<https://orcid.org/0000-0002-8786-878X>

Ethem Kadri PEKTAŞ

Doç. Dr., Afyon Kocatepe Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, pektas@aku.edu.tr,
<https://orcid.org/0000-0002-8157-8861>

Başvuru Tarihi/Application Date: 30.10.2017

DOI: 10.30798/makuiibf.347751

Kabul Tarihi/Acceptance Date: 02.03.2018

Öz

Dünyada henüz kentli hakları konusunda bağlayıcılığı olan veya bu hakların tam olarak neler olduğunu gösteren, üzerinde uzlaşmış herhangi bir uluslararası metin bulunmamaktadır. Buna karşın 1992 tarihli “Avrupa Kentsel Şartı” ve 2008 tarihli “Avrupa Kentsel Şartı-2: Yeni Bir Kentlilik İçin Manifesto” başta olmak üzere kentli haklarını konu edinen birçok belge söz konusudur. Bu konuda ortaya konulan en önemli uluslararası metin olma özelliğini taşıyan Avrupa Kentsel Şartı’nda benimsenen 20 maddelik bildirmede, dolaşım hakkı da bir kentli hakkı olarak yer almaktadır. Bu çalışmada Afyonkarahisar kent merkezinde bulunan kentlilerin dolaşım hakkından yararlanma düzeylerini, kendi düşünceleri ekseninde saptamak üzere bir ampirik araştırma yapılmıştır. Araştırma verileri Afyonkarahisar Belediyesi sınırları içinde ikamet eden 419 kişiden yüz yüze anket yöntemi kullanılarak toplanmıştır. Sonuç olarak kent merkezinde yayalık, bisikletli ulaşım ve toplu ulaşım gibi sürdürülebilir ulaşım yöntemlerine ilişkin altyapı, donanım ve hizmetlerin genel olarak kaliteli, yeterli ve güvenli bulunmadığı belirlenmiştir.

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

Abstract

There is no completely agreed international document, which has a binding force about urban rights or shows what these rights are in the world. Nevertheless, many lawful documents, notably the European Urban Charter (1992) and European Urban Charter II: Manifesto for a new urbanity (2008) are in definitive quiddity about the topic of urban rights. In the European Urban Charter, which is the most important international document about urban rights, the 20-articled declaration mentions the right of mobility as an urban right. In this study, an empirical research was held in order to determine benefits of urbanites living in the city centre of Afyonkarahisar, from right of mobility. Research data was collected through using face to face survey from 419 persons living within the borders of Afyonkarahisar Municipality. As a result of study, it was determined that infrastructure, equipment and services pertaining to sustainable transportation methods such as pedestrianism, cycling and public transportation, are not in adequate quality or sufficient and safe in general.

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

* Bu çalışma, Doç.Dr. Ethem Kadri PEKTAŞ danışmanlığında Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsünde tamamlanan “Bir Kentli Hakkı Olarak Dolaşım Hakkı: Afyonkarahisar Halkının Algısı Üzerine Bir Araştırma” başlıklı yüksek lisans tezinden türetilmiştir.

EXTENDED SUMMARY

Background

Urban rights are one of the last categories of rights considering development process of human rights. There is no universally accepted and negotiated binding or descriptive international text about urban rights. However, it is known that there have been lots of remarkable developments about this issue at the international scale. For example, concrete descriptions about urban rights can be seen in the European Urban Charter dated 1992. Additionally, 20 articulated urban rights declaration has been accepted in the Charter. According to that, one of the rights of Europe-living urbanites is the right of mobility.

Purpose and Method

This study aims to determine benefiting of the right of mobility -as an urban right- of urbanites at the city center of Afyonkarahisar, according to their mindset. In this purpose, an empirical research has been made and the collected data has been explained. The data, which used in the research, has been collected from 419 people who live within the boundaries of Afyonkarahisar Municipality through face-to-face survey method. Research survey constituted as two main sections. The purpose of first section is defining (demographic features, the situation of using a private motor vehicle, the situation of using a bicycle, the most common method at using urban transportation) the urbanites as the sample; and the purpose of second section is determining urbanites' benefiting levels of right of mobility. According to the European Urban Charter, the healthy and continuous usage of right of mobility depends on decreasing the volume of private motor vehicle transportation. In other words, sustainable transportation methods should be preferred rather private motor vehicles at urban transportation. Therefore, the purpose of survey's second section is revealing the actual situation of pedestrianism, bicycle transportation and public transportation at the city center of Afyonkarahisar through perceptions of urbanite participants.

Findings and Conclusions

It can be seen that gender distribution of urbanite participants is at equilibrium, they are mostly representing the young population and most of them are educated at upper level than a high school level. Additionally, most of the participants are from low income level while still an important rate of them are state officers and students. Almost half of the sample (49%) use a private motor vehicle (automobile, minivan, panelvan, pickup, motorcycle, etc.) at urban transportation (usage frequency is different from each other). Although one fourth of participants stated that they use bicycle; it is mostly used a few times at a month or a year just for reasons except transportation (fun, sport, etc.). The rate of using bicycle for transportation (usage frequency is different from each other) is very low (9%). The most preferred method at urban transportation is; pedestrianism at short distances transportation, public transportation and private automobile at medium and long distances transportation. However, according to the results obtained from survey, it can be understood that urbanite participants think the substructure; hardware and services about the sustainable methods of transportation such as pedestrianism, bicycle transportation and public transportation at the city center of Afyonkarahisar are generally unqualified, inadequate and insecure. Besides -generally- it can be seen that female participants, higher education degreed participants and non-Afyonkarahisar originated participants assign meanings that are more negative to the above mentioned services.

GİRİŞ

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

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

Günümüzde kentli hakları konusunda bağlayıcılığı olan veya bu hakların tam olarak neler olduğunu gösteren, üzerinde uzlaşmış herhangi bir uluslararası metin olmamasına rağmen bu konuya ilişkin Avrupa Kentsel Şartları başta olmak üzere BM İnsan Yerleşimleri Konferansları, BM Konut ve Sürdürülebilir Kentsel Gelişme Konferansı, Dünya Sosyal Forumları, Dünya Kent Forumları, Dünya Sürdürülebilir Kalkınma Zirveleri, BM Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi gibi birçok önemli gelişmenin yaşandığı da bilinmektedir.

1992 tarihli Avrupa Kentsel Şartı, kentli hakları konusunda şüphesiz en önemli belgedir. Çünkü Şart, kentli haklarının içeriğine ilişkin somut tanımlamaların ortaya konulması ve kentli haklarının kurumsallaşması açısından bir başlangıç mahiyetindedir. Şart'ta Avrupa yerleşimlerinde bulunan kentlilerin sahip oldukları belirtilen ve 20 madde olarak sıralanan kentli hakları içinde “dolaşım” hakkından ve “ulaşım ve dolaşım” ana başlığı altında, bu hakka ilişkin kentsel yaşam ilkelerinden bahsedilmektedir. Bu çalışmada Afyonkarahisar kent merkezinde bulunan kentlilerin bir kentli hakkı olarak dolaşım hakkından yararlanma düzeylerini belirlemek üzere bir ampirik araştırma yapılmış ve araştırma sonucu elde edilen bulgular analiz edilerek yorumlanmıştır.

1. İNSAN HAKLARI

İnsan hakları, insanların doğuştan getirdikleri, insan kişiliğinden ayrılmaz ve bütün insanların sırf insan olmak itibarıyla sahip oldukları haklardır. İnsan hakları, varlığı devletin ve hukukun tanımına bağlı olmayan veya sonradan kazanılmayan haklardır. Bu haklar insan olarak varoluşun ve kişiliğin ayrılmaz birer parçasıdır. İstisnasız bütün insanlar toplumsal aidiyetine, kültürel kimliğine, ırkına, diline, dinine ve sınıfına bakılmaksızın; ayrıca zamana ve mekâna da bağlı olmaksızın insan haklarının tamamına sahiptirler (Erdoğan, 2011: 26-27, 106-108).

Bilindiği üzere hukuki hakların kaynağı hukuki belgeler; akdi hakların kaynağı ise sözleşmelerdir. İnsan haklarının ise kendi içinde bir kaynağa işaret ettiği görülmektedir. Bu işaret edilen kaynak “insanlıq, insan doğası ve insan olma”dır. Bu nedenle, istinasız bütün insanların bu haklara sahip oldukları bilinmektedir (Donnelly, 1995: 27-30).

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

2. KENT, KENTLİ VE KENTLİLİK BİLİNCİ

Kentin tanımlanmasında her bilim dalının kendisine yakın ölçütleri kullanmayı tercih ettiği görülmektedir. Örneğin nüfus bilimciler, kent terimini nüfusu belli bir sayıyı aşan yerleşmeler için kullanırken; iktisatçılar söz konusu yerleşim yerlerinde hâkim olan ekonomik faaliyeti dikkate almaktadır. Yönetim bilimi, siyasi iktidarın gerekli düzenlemelerle ortaya koyduğu kent tanımından yola çıkarken;

sosyologlar ise kentte yaşayan insanlara özgü bir takım davranışlar üzerinde yoğunlaşarak yaşam tarzını ve düşünce yapısını ön plana çıkarmaktadır (Şahin, 2013: 3-5). Oysa kentin tanımını yapan bilim dallarının tamamı, esasen bir bütün olarak kentin niteliklerini ortaya koymaktadır. Yani demografi, iktisat, siyaset, yönetim ve sosyoloji gibi bilim dallarından herhangi birini dikkate almadan yapılan kent tanımı, nihayetinde eksik bir tanım olacaktır. Kentler, nüfus yoğunluğu fazla olan yerleşim alanları (İsbir, 1991: 5) olmasının yanında nitelikleri bakımından kırdan kendini ayıran, sosyal, ekonomik, kültürel, siyasal açılardan kendine özgü mekânsal/toplumsal örgütlenme biçimleri bulunan ve belli bir yaşam tarzını içinde barındıran, bununla birlikte medeniyet ile eş zamanlı/mekânlı kullanılan yaşam alanlarıdır (Güler, 2011: 51).

Kentli “bir kentte doğmuş, büyümüş ya da yaşamış olan, o kentle kişiliği arasında tarihsel, ekinsel (kültürel), duysal bağlar bulunan, bu kimlikle kimi kent haklarından yararlanmaya hak kazanmış olan ve aynı zamanda kentine karşı kimi toplumsal sorumluluk ve yükümlülükler altında olan kişi”dir (Keleş, 1998: 84). Kentlilik bilinci ise, kentte yaşayan bireylerin kentli oldukları bilinciyle kente özgü tavır ve davranış sergilemeleridir (Biol, 2008: 28). Bir başka ifadeyle, kent kültürünü anlamak, kendini kente ait hissetmek ve kentsel oluşumlara karşı sorumluluk sahibi olmaktır (Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, 2009a: 17). Kentlilik bilincinin ortaya çıkması, öncelikli olarak mekânsal anlamda kentte bulunmayı gerektirir. Ancak, kentlilik bilinci kentte bulunmakla kendiliğinden ortaya çıkan veya sadece kentsel mekâna bağlı olarak gelişen bir durum olmayıp mekânın yanında sosyal, kültürel, ekonomik ve politik anlamda ortaya konulan birçok aktif sürecin ortak neticesidir (Kaya, 2004: 161-162).

Kentlilik bilincinin gelişmesinin ön koşulu bireylerin yaşadıkları kentle anlamlı ve güçlü bağlar kurabilmeleridir (Biol, 2008: 28). Kendisini yaşadığı kentle özdeşleştirmeyen veya kente ait hissetmeyen bir bireyin kendini kente karşı sorumlu hissetmesi de mümkün olmayacaktır. Yani, kentlilik bilincinin oluşması ve gelişmesi, kentte yaşayan bireylerin kentle bütünleşmesine, kendilerini kentin bir parçası olarak görmelerine ve kente karşı sorumluluk hissetmelerine bağlıdır (Kaya, 2004: 161-162). Bu nedenle tüm toplumu kapsayacak şekilde kişilerin kentlilik bilincini geliştirmek ve kentli olmanın farkındalığını artırmak için özellikle görsel-ışitsel basın ve yayın araçlarını da kullanarak bu konuda eğitici programların teşvik edilmesi önemlidir (Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, 2009a:28).

3. İNSAN HAKLARININ KENT ORTAMINDAKİ SOMUTLAŞMIŞ ŞEKİLLERİ: KENTLİ HAKLARI

İnsan haklarının gelişim sürecine bağlı olarak en son ortaya çıkan hak kategorilerinden birisi olan kentli hakları (Mutlu, 2010: 102) konusunda bağlayıcılığı olan veya bu hakların tam olarak neler olduğunu gösteren, üzerinde uzlaşmış herhangi bir uluslararası metin bulunmamaktadır (Karasu, 2008: 41; Ökmen, 2013: 29; Tekeli, 2001: 174). Ancak kentli haklarına ilişkin uluslararası ölçekte birçok önemli gelişmenin yaşandığı da bilinmektedir. Bu çalışmada ayrı bir başlık altında değerlendirilen Avrupa Kentsel Şartları başta olmak üzere birçok belgenin kentli haklarına yasal zemin teşkil ettiği görülmektedir.

İlk olarak üçüncü kuşak haklar ile birlikte gündeme gelen kentli haklarının öncelikli hedefi kentlilerin insan onuruna yakışan bir yaşam sürdürebilmesidir. Kentli hakları, dayanışma hakları kapsamında insan hakları literatürüne girmiş olsa da bu hakları insan haklarının kente yansıyan özel bir türü olarak görmek mümkündür (Önder, 2007: 61). Başka bir ifadeyle kentli hakları, kişisel ve siyasal hakların, ekonomik, sosyal ve kültürel hakların ve dayanışma haklarının kent mekânında somutlaşmış şekilleridir (Pektaş ve Akın, 2010: 23).

İnsan haklarının genel ve soyut nitelikte olmasına karşın, kentli hakları yerel niteliği ile kentlerde uygulanabilir bir haklar kategorisi oluşturmaktadır (Mutlu, 2010: 102). Yani evrensel boyutta soyut olarak düzenlenen insan haklarının aksine, kentli hakları kentteki insanı temel aldığı için daha somuttur. Bu nedenle insan haklarının kentlerde uygulamaya geçilmesi ve bu konuda pratik kazanılması, ancak kentli haklarının varlığı ile mümkündür (Tekeli, 1994: 29).

4. AVRUPA KENTSEL ŞARTLARI: AVRUPA KENTSEL ŞARTI (1992) VE AVRUPA KENTSEL ŞARTI-2 (2008)

Kentli haklarının tarihsel temelleri, Milletlerarası Modern Mimari Kongresi'nde kabul edilen Atina Anlaşması'na (1933) hatta Paris Komünü'ne (1871) kadar götürülse de (A. Ertan ve Ertan, 2013: 58-59), bu hakların doğrudan uluslararası bir metinde yer alması, Avrupa Kentsel Şartı ile gerçekleşmiştir (Pektaş ve Akın, 2010: 27). 17-19 Mart 1992 tarihinde Avrupa Konseyi tarafından kabul edilen Avrupa Kentsel Şartı, kentli haklarının içeriğine ilişkin somut tanımlamaların ortaya konulması (Karasu, 2008: 40) ve kentli haklarının kurumsallaşması açısından bir başlangıç mahiyetindedir (Tekeli, 2002:15). Şart'ta kabul edilen 20 maddelik kentli hakları bildirgesi¹ ve 13 ana başlıklı şart ilkeler² listesi kentli haklarının tanınması bakımından aydınlatıcı niteliktedir (Avrupa Kentsel Şartı, 1992).

1992 yılından sonra yaşanan toplumsal, kültürel ve ekonomik değişimler Avrupa Kentsel Şartı'nda bazı güncellemelerin yapılmasını gerektirmiştir. Avrupa Konseyi Yerel ve Bölgesel Yönetimler Kongresi yerel ve küresel sorunları ve kentsel gelişimleri dikkate alarak, 1992 tarihli Avrupa Kentsel Şartı'nda kabul edilen bazı ilkeleri yeniden tanımlama kararı almıştır. Bu nedenle Avrupa Konseyi'nin 15. Genel Oturumu'nda aldığı 27-29 Mayıs 2008 tarih ve 269 sayılı kararla, "Avrupa Kentsel Şartı-2: Yeni Bir Kentlilik İçin Manifesto" kabul edilmiştir (Avrupa Kentsel Şartı-2, 2008).

5. DOLAŞIM VE BİR KENTLİ HAKKI OLARAK DOLAŞIM HAKKI

Dolaşım kavramı "bir yerleşim yerinde gelip geçmeye ayrılmış yerlerde, sokaklarda ve anayollarda insanların ve taşıtların gidiş gelişi" şeklinde tanımlanabilir (Keleş, 1998: 43). Dolaşım hakkı ise, insan haklarının gelişim sürecine bağlı olarak en son ortaya çıkan hak kategorilerinden birisi olan kentli hakları içinde yer almakla birlikte, kentteki insanı temel aldığı için içerik ve kapsam bakımından, klasik insan hakları belgelerinde yer alan seyahat özgürlüğünden daha somut bir haktır. Bununla birlikte, dolaşım hakkının tanınması, devletin negatif ödevlerinden ziyade pozitif ödevleriyle ilgilidir. Yani bu hakkın gerçekleşmesi siyasi iradenin gerekli tüm tedbirleri alarak kentsel hizmetleri yerine getirmesine bağlıdır.

Avrupa Kentsel Şartı'nda karara bağlanan kentli hakları bildirgesi içinde "dolaşım" hakkından ve "ulaşım ve dolaşım" ana başlığı altında, bu hakka ilişkin kentsel yaşam ilkelerinden bahsedilmektedir. Yani kentsel yaşamın temel işlevlerinden birisi olan dolaşım, Avrupa Kentsel Şartı'nda bir kentli hakkı olarak kabul edilmiştir. Şart'a göre, dolaşım "toplu taşıma, özel arabalar, yayalar ve bisikletliler gibi tüm yol kullanıcıları arasında, birbirinin hareket kabiliyetini ve dolaşım özgürlüğünü kısıtlamayan uyumlu bir düzenin sağlanması" demektir. Yani özgür dolaşım ancak tüm yol kullanıcıları arasında uyumlu bir dengenin sağlanmasıyla mümkün olabilir (Avrupa Kentsel Şartı, 1992).

Avrupa Kentsel Şartı'nda "ulaşım ve dolaşım" konu başlığı altında dört temel ilke belirlenmiştir. Birinci ilke "özellikle özel araçlarla seyahat hacminin azaltılması gerekliliği"dir. Buna göre araç trafiği bir taraftan kentleri tahrip ederken diğer taraftan da sera etkisiyle tüm çevreye zarar vermektedir. Yani otomobil sayısının günden güne artması hava ve gürültü kirliliği, yol güvenliğinin azalması, çevre estetiğinin ve sosyal alanların yok olması gibi birçok sorunla kentsel mekânları sürekli olarak tehdit etmektedir. İkinci ilkeye göre "dolaşım, yaşanabilir bir kent oluşturmaya yönelik bir biçimde düzenlenmeli ve çeşitli ulaşım alternatiflerine izin verilmeli"dir (Avrupa Kentsel Şartı, 1992). Buna göre kontrol edilebilir kent içi ulaşım için otomobile karşı alternatifler geliştirilmeli; yayalık, bisikletli ulaşım ve toplu ulaşım gibi sürdürülebilir ulaşım yöntemleri teşvik edilmelidir (Avrupa Kentsel Şartı-2, 2008). Üçüncü ilke, "sokağın sosyal bir alan

¹ Söz konusu haklar şöyle sıralanmaktadır: 1. Güvenlik, 2. Kirletilmemiş, Sağlıklı Bir Çevre, 3. İstihdam, 4. Konut, 5. Dolaşım, 6. Sağlık, 7. Spor ve Dinlence, 8. Kültür, 9. Kültürler Arası Kaynaşma, 10. Kaliteli Bir Mimari ve Fiziksel Çevre, 11. İşlevlerin Uyumu, 12. Katılım, 13. Ekonomik Kalkınma, 14. Sürdürülebilir Kalkınma, 15. Mal ve Hizmetler, 16. Doğal Zenginlikler ve Kaynaklar, 17. Kişisel Bütünlük, 18. Belediyeler Arası İşbirliği, 19. Finansal Yapı ve Mekanizmalar, 20. Eşitlik

² Şart ilkelerine ilişkin ana başlıklar şunlardır: 1. Ulaşım ve Dolaşım, 2. Kentlerde Çevre ve Doğa, 3. Kentlerin Fiziki Yapıları, 4. Tarihi Kentsel Yapı Mirası, 5. Konut, 6. Kent Güvenliğinin Sağlanması ve Suçların Önlenmesi, 7. Engelliler, 8. Kentsel Alanlarda Spor ve Boş Zamanları Değerlendirme, 9. Yerleşimlerde Kültür, 10. Yerleşimlerde Kültürlerarası Kaynaşma, 11. Kentlerde Sağlık, 12. Halk Katılımı, Kent Yönetimi ve Kent Planlaması, 13. Kentlerde Ekonomik Kalkınma.

olarak algılanması”dır. Buna göre her şeyden önce sokaklar; ekonomik, sosyal ve kültürel faaliyetlerin gerçekleştiği, kaliteli, çekici ve yaşanabilir nitelikli sosyal mekânlar olmalıdır. Sokağın yaşanabilir bir sosyal mekân olarak algılanması, güvenliğin artmasına ve kentsel bozulmanın önüne geçilmesine bağlıdır. Dördüncü ilke ise, sokakların durumuna ilişkin “sürekli bir eğitim ve öğretim çabasının gerekliliği”dir. Buna göre yerel yönetimlere; kentlileri, sokakların kendilerine ait olduğu konusunda ve sokağın kullanımına ilişkin olumsuz davranış kalıplarının değiştirilmesi hususunda bilinçlendirici kampanyalar düzenleme sorumluluğu verilmiştir (Avrupa Kentsel Şartı, 1992).

Avrupa Kentsel Şartı, kentte bulunan herkese kentteki tüm olanaklara özgür bir şekilde erişebilme hakkı tanımaktadır. Yani bütün özel ve kamusal alanlar; eğitim, sağlık, kültür, eğlence, spor ve dinsel faaliyetlere ilişkin mekânlar; yollar ve kaldırımlar; dil, din, ırk, kültür, cinsiyet, yaş, ekonomik durum, fiziksel ve zihinsel kabiliyet vb. hiçbir ayırım gözetmeksizin tüm kentliler için erişilebilir olmalıdır. Kentler, özellikle yaşlılar, hamileler, çocuklar, hastalar, çocuklular ve engelliler gibi özel ilgi gerektiren kesimlerin tamamına rahat, hızlı ve güvenli dolaşım imkânı sağlayan yaya ve bisiklet yolları ağına ve bütünleşik toplu ulaşım sistemlerine sahip olmalıdır. Bu bağlamda kentler herkesin istediği zaman istediği yere ulaşabildiği mekânlar haline getirilmelidir. Aksi takdirde dolaşım hakkının tüm kentliler tarafından kullanıldığını iddia etmek mümkün olmayacaktır (Avrupa Kentsel Şartı, 1992).

6. KENT İÇİ DOLAŞIM ARAÇLARI

Avrupa Kentsel Şartı’nda, kent içi yol kullanıcıları toplu taşıma araçları, özel arabalar, yayalar ve bisikletliler olarak belirlenmiştir. Bu tanımdan hareketle kent içi dolaşım yöntemlerini; otomobil kullanmak, yayalık, bisikletli ulaşım ve toplu ulaşım şeklinde sınıflandırmak mümkündür. Ayrıca Avrupa Kentsel Şartı’nda yayalık, bisikletli ulaşım ve toplu ulaşım sürdürülebilir ulaşım türleri arasında sayılırken; otomobil ise birçok olumsuz neticesi dolayısıyla seyahat hacmi azaltılması gereken ulaşım aracı olarak görülmektedir. Bu nedenle kent içi ulaşım araçları otomobil ve sürdürülebilir ulaşım yöntemleri olmak üzere iki ayrı başlık altında ele alınabilir.

6.1. Otomobil

Otomobil, diğer kent içi ulaşım yöntemlerine kıyasla ekonomik verimliliği daha düşük olmasına rağmen, ulaşımında en çok tercih edilen ve insanların kullanmaya en çok meyilli oldukları ulaşım aracıdır. Bunun nedeni otomobilin sürücüsüne istediği zaman istediği yere istediği güzergâhtan ve istediği kişiyle gidebilme özgürlüğü vermesidir (Arslan ve Murat, 2011: 35). Ancak sürdürülebilirlik kavramının tartışılmaya başlanmasıyla birlikte otomobil merkezli ulaşımın ekonomik, toplumsal ve çevresel zararları daha iyi anlaşıldığından, otomobil kullanımını azaltacak alternatif ulaşım politikaları gündeme gelmeye başlamıştır (Acar, 2004: 18).

Günümüzde otomobil merkezli kent içi ulaşım politikalarının uygulanması sonucunda ortaya çıkan sorunlara ilişkin çözüm arayışları da genel olarak taşıt yollarının artırılması şeklinde olmaktadır. Ancak kentlerde yaşayan nüfus ve otomobil sahipliği her geçen gün artarken, belli bir doyum noktasından sonra taşıt yollarının artırılamayacağı da bir gerçektir (Acar, 2003: 42-48). Başka bir ifadeyle, günümüz kentlerinde birçok açıdan problem teşkil eden trafik yoğunluğuna karşı yeni yollar yapmak suretiyle tedbir almak, kısa vadede bir fayda getiriyor olsa bile, sınırlı mekânda sınırsız nitelikli bireysel dolaşım talebinin karşılanması mümkün olmadığı için bu sorunun uzun vadede çözülmesine katkı sağlamayacağı muhakkaktır (Joseph, 2000: 54). Bu nedenle, kent ve insan odaklı ulaşım alternatifleri geliştirilmeli ve kentlerin insan boyutunu daha fazla dikkate alan gelişmeler teşvik edilmelidir (Avrupa Kentsel Şartı, 1992).

6.2. Sürdürülebilir Ulaşım ve Türleri

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

adaletin sağlanmasına yardımcı olmaktadır. Yayalılık, bisikletli ulaşım ve toplu ulaşım sürdürülebilir ulaşım türleri olarak kabul edilmektedir.

6.2.1. Yayalılık

Herhangi bir araç kullanmadan yolculuk yapan kişiye (Kırmızı vd., 2012: 158) veya “kent içinde belli uzaklıklara yürüyerek ulaşan kimse”ye yaya denir (Keleş, 1998: 138). Kent içi ulaşımdan maksat, araçların değil insanların erişimidir. Bu nedenle kentsel alanların tamamı ulaşımın en temel aktörü olan yayalar için erişilebilir olmalı; mekân düzenlemelerinde yayaların ihtiyaçları göz önünde bulundurulmalıdır (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı [UBAK], 2009: 6-7).

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

Kentlilerin tamamı kentteki tüm mekânlara yaya olarak ulaşabilme hakkına sahiptirler. Bununla birlikte yaya dolaşımının makul ve kesintisiz bir şekilde gerçekleşmesi önemlidir. Bu nedenle bütün yerleşim merkezlerinde kalite standartlarına uygun ölçülerde, kapasite bakımından yayaların talebini karşılayacak düzeyde, kaliteli işçiliğin ve malzemenin kullanıldığı, her türlü kirlilikten arındırılmış, görsel çekiciliği bulunan, aydınlık, güvenli, kentsel mobilya ve yeşil alanlarla desteklenmiş, haksız işgallerle (seyyar satıcı, işyeri malzemesi, motorlu taşıt, elektrik direkleri, çöp bidonları vb.) parçalanmayan, serbest ve keyif verici yürüyüşün gerçekleşebildiği yaya kaldırımları ağının bulunması gerekmektedir (İHD, 1990: 2-3; Lorasokkay, 2007: 97).

6.2.2. Bisikletli Ulaşım

Motorsuz taşıtlar denildiğinde ilk akla gelen ulaşım aracı olan bisikletin en temel özelliği, her insanın kullanabileceği basitlikte üretilmesi, sürücüsüne ulaşım ve sporu aynı anda gerçekleştirme imkânı tanınmasıdır (Kaya, 2013: 49; Kös, 2015: 14-15). Ayrıca bisikletin, satın alma maliyetlerinin, bakım ve onarım giderlerinin yüksek olmaması, herhangi bir motora ve yakıtı ihtiyaç duymadan hareket edebilmesi; fazla bir alan kaplamadığı için trafik ve park elastikiyetinin yüksek olması, kent içi ulaşımda tercih edilmesini kolaylaştırmaktadır (Sigurd, 2003: 59).

Çoğunlukla kısa veya orta mesafeli kent içi ulaşımda bireysel ulaşım vasıtası olarak kullanılan bisiklet, sürücüsüne otomobillerde olduğu gibi ulaşım güzergâhını ve zamanını belirleme fırsatı tanımaktadır (Uz ve Karasahin, 2004: 41-42). Ancak bisikletin sahip olduğu birçok avantajın yanında; hava tesirine açık olması, iklim şartlarından doğrudan etkilenmesi, kullanımının büyük ölçüde kent topografyasına bağlı olması, fiziksel güce bağlı olarak hareket etmesi, bisiklet şeridi, bisiklet yolu, bisiklet park yerleri gibi gerekli donanımların bulunmadığı kentlerde sürücüsüne güven vermemesi, bisiklet kullanımını olumsuz yönde etkilemektedir (Karacasu, 1996: 30; Uz ve Karasahin, 2004: 42).

6.2.3. Toplu Ulaşım

Toplu ulaşım; otomobil, bisiklet ve motosiklet gibi özel ulaşım araçları dışında kalan, yüksek yolcu-koltuk kapasiteli karayolu, denizyolu ve raylı sistem ulaşım araçlarıyla gerçekleştirilen kent içi ulaşım türüdür (Kırmızı vd., 2012: 139). Toplu taşıma sistemi içinde otobüs, metrobüs, tramvay, banliyö treni, metro, deniz otobüsü, vapur gibi araçlar bulunmaktadır. Önceden belirlenmiş sabit güzergâhlar dâhilinde duraklar arası hareketliliği esas alan toplu ulaşım sisteminin, zaman ve ücret tarifesi de önceden belirlenmiş olmalıdır (Benk, 2007: 49; Orhon, 2010: 176).

Toplu taşıma, potansiyel trafiği rahatlatan, enerji tüketimini ve gürültü kirliliğini azaltan, hava kalitesini iyileştiren ve ekonomik gelişime katkı sağlayan bir ulaşım yöntemidir (Kim, Ulfarsson ve Hennessy, 2007: 511-512). Bununla birlikte kent içi dolaşımın daha sağlıklı, güvenli, dengeli ve hızlı gerçekleşebilmesi için toplu ulaşım sisteminin kendi içinde etkinliği ve verimliliği artırılmalıdır. Bu nedenle toplu taşıma araçları asla birbirlerine rakip olarak görülmemeli; aksine, bir bütünün parçaları gibi birbirini tamamlamalı ve birbirine uyumlu olmalıdır (Acar, 2004: 21).

Kentlerin sürekli olarak yayılarak büyümesi, aktarmalı kent içi ulaşımı günümüzün bir gerçeği haline getirmiştir. Aktarmalı toplu ulaşımın verimli bir şekilde işleyebilmesi ise toplu taşıma araçları arasında güzergâh, zaman ve ücret uyumunun sağlanmasına bağlıdır. Ayrıca toplu ulaşım hizmetlerine ilişkin bilgilendirmeler özellikle gelişmiş teknolojiler kullanılarak eksiksiz ve kesintisiz bir biçimde kentlilere sunulmalıdır (Arslan ve Murat, 2011: 40; UTP, 2004: 34-36).

7. TÜRKİYE'DE DOLAŞIM HAKKINA İLİŞKİN YASAL DÜZENLEMELER

Avrupa Kentsel Şartı, Türkiye'de kentli haklarının tanınmasında esas teşkil eden bir hukuki norm niteliğinde değildir. Ayrıca Türkiye'de kentli haklarına ilişkin doğrudan yapılmış herhangi bir yasal düzenleme de bulunmamaktadır. Bu gerçeklikten hareketle, bu durumun bir kentli hakkı olarak dolaşım hakkı için de geçerli olduğu görülmektedir. Ancak bu duruma rağmen ulusal mevzuatta kentli hakları ve özel olarak dolaşım hakkı ile ilişkilendirilebilecek birçok yasal düzenlemenin bulunduğu da bir gerçektir.

Türkiye'de kent içi ulaşım hizmetleri, hazırlanma amaçları birbirinden farklı birçok yasal düzenleme içinde nitelik ve nicelik bakımından yetersiz maddeler üzerinden ve dolaşım hakkı anlayışına oldukça uzak bir şekilde yürütülmeye çalışılmaktadır. Türkiye'de ulaşım ile ilgili uygulamaları belirleyen yasal çerçeve içinde, belediyelerin işleyişi ile ilgili yasalar ve karayolu trafiğini düzenleyen yasalar ağırlıklı olmak üzere farklı tarihlerde farklı amaçlar için hazırlanmış ve kendi içinde bir bütünlük arz etmeyen birçok yasal düzenleme yer almaktadır (Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, 2009b: 36).

1982 Anayasası'nda yerleşme ve seyahat özgürlüğünü düzenleyen 23. maddeye göre "herkes, yerleşme ve seyahat hürriyetine sahiptir." Anayasa'da geçen seyahat hürriyeti, devlete tanıma ve dokunmama gibi negatif nitelikli ödevler yükleyen klasik haklar kapsamında değerlendirilir. Oysa bir tür kentli hakkı olarak dolaşım hakkının sağlanması devletin pozitif nitelikli ödevlerini gerçekleştirilmesiyle mümkündür.

Türkiye'de kent içi ulaşım, yerel yönetimlerin yanı sıra merkezi yönetimin de hizmet sahasına dâhil edilmiştir. Kent içi ulaşım ile ilgili belediyelere planlama, uygulama ve denetim gibi konularda önemli yetkiler tanıyan 2005 tarihli ve 5393 sayılı Belediye Kanunu ve 2004 tarihli ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu; bunun yanında kent içi ulaşım ile ilgili doğrudan merkezi idareye görev, yetki ve sorumluluk yükleyen 2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname; hem merkezi idareye hem de yerel yönetimlere trafik düzeni ve güvenliği noktasında görev, yetki ve sorumluluk tanıyan 1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu kent içi ulaşım ile ilgili ulusal mevzuatın genel çerçevesini oluşturmaktadır. Bu yasal düzenlemelerin dışında 2015 tarihli Şehir İçi Yollarda Bisiklet Yolları, Bisiklet İstasyonları ve Bisiklet Park Yerleri Tasarımına ve Yapımına Dair Yönetmelik içinde, bisiklet yollarının genel esasları, bisiklet yolları tasarım ve yapım kuralları, bisikletlilerin ulaşım sistemine entegrasyonu, bisiklet istasyonları ve bisiklet park yerleri hakkında birçok hüküm yer almaktadır. 1983 tarihli ve 2872 sayılı Çevre Kanunu sürdürülebilir ulaşım anlayışına dayanak teşkil etmektedir. 2005 tarihli ve 5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanun'da yapılı çevrenin ve toplu taşıma araçlarının engellilerin erişebilirliğine uygun olması gerekliliği hükme bağlanmıştır. 2007 tarihli ve 5627 sayılı Enerji Verimliliği Kanunu'na istinaden kabul edilen 2008 tarihli Ulaşım Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik içinde toplu taşıma ve bisikletli ulaşımın yaygınlaştırılmasına ilişkin hükümler yer almaktadır.

Yukarıda bahsi geçen düzenlemelerin dışında 1993 tarihli Otopark Yönetmeliği, 2008 tarihli Hava Kalitesi Değerlendirme ve Yönetimi Yönetmeliği, 2000 tarihli Motorlu Araçların Dış Gürültü Emisyonları ve Egzoz Sistemleri ile İlgili Tıp Onayı Yönetmeliği, 2013 tarihli Egzoz Gazı Emisyonu Kontrolü ile Benzin ve Motorin Kalitesi Yönetmeliği, 2010 tarihli Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği, 2017 tarihli Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği, 2004 tarihli Kamu Kurum ve Kuruluşları Personel Servis Hizmet Yönetmeliği gibi birçok düzenleme kent içi ulaşım ile ilgili hükümleri de içermektedir.

8. ARAŞTIRMA VE YÖNTEMİ HAKKINDA BİLGİLER

Bu araştırmanın amacı, Afyonkarahisar kent merkezinde bulunan kentlilerin “Avrupa Kentsel Şartı” ve “Avrupa Kentsel Şartı-2: Yeni Bir Kentlilik İçin Manifesto” belgelerinde bir tür kentli hakkı olarak kabul edilen dolaşım hakkından yararlanma düzeylerini, kendi düşünceleri ekseninde saptamak üzere bir ampirik araştırma yapmak ve toplanan verileri açıklayarak yorumlanmaktadır.

Araştırma evreni Afyonkarahisar Belediyesi sınırları içinde ikâmet eden kentlilerdir. Araştırmada kullanılan veriler, kentlilerden yüz yüze anket yöntemi ile 2016 yılı Ekim ve Kasım ayları içinde toplanmıştır. Araştırma için yaklaşık 500 kişilik bir örneklemin yeterli olacağı düşünülmüştür. Ardından kolayda örnekleme yöntemi ile seçilmiş 419 kişiden (eksik doldurma, özen göstermeme vb. nedenlerle analize uygun bulunmayan anket formları iptal edildiğinde kalan rakam) toplanan veriler analize tâbi tutulmuştur.

Araştırmada kullanılan anket iki ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümün amacı örnekleme oluşturan kentlileri tanımlamak (demografik özellikler, özel bir motorlu taşıttan yararlanma durumu, bisiklet kullanma durumu, kent içi ulaşımında en çok kullanılan yöntemler); ikinci bölümün amacı ise kentlilerin dolaşım hakkından yararlanma düzeylerini belirlemektir. Anketin ikinci bölümünde yer alan ve beşli likert ölçeğinde hazırlanmış ifadeler dolaşım hakkının içeriği, özellikle sürdürülebilir kent içi ulaşım (yayalık, bisikletli ulaşım ve toplu ulaşım) boyutu dikkate alınarak oluşturulmuştur.

Araştırmada kullanılan ifadeler formunun güvenilirliği test edilmiş ve ölçümün güvenilir olduğu görülmüştür (Cronbach's Alpha=0,89). Araştırmadan elde edilen veriler, analiz edilmek üzere SPSS programına girilerek araştırma amaçları doğrultusunda çeşitli istatistiksel testlere tabi tutulmuştur. Verilerin analizinde, iki veya daha fazla değişken grup arasında anlamlı bir farklılığın bulunup bulunmadığını göstermek üzere t testinin yanında, tek yönlü varyans analizi de kullanılmıştır.

9. ARAŞTIRMA BULGULARI VE ANALİZİ

Çalışmanın bu kısmında öncelikle örneklem içinde bulunan kentlilerin tanımlayıcı özellikleri ve ardından katılımcıların Afyonkarahisar kent merkezinde yayalık, bisikletli ulaşım ve toplu ulaşım hakkındaki kanaatleri açıklanarak yorumlanmaktadır.

Tablo 1’de görüldüğü üzere;

- Katılımcı kentlilerin %51,1’i kadın, %48,9’u erkek; %48,7’si evli, %51,3’ü ise bekârdır. Ayrıca %40,5’i 15-25 yaş grubu, %29,6’sı 26-35 yaş grubu, %13,4’ü 36-45 yaş grubu, %16,5’i ise 45 üzeri yaş grubu içinde yer almaktadır. Bu verilerden hareketle katılımcıların cinsiyet dağılımının dengede olduğu ve çoğunlukla genç nüfusu temsil ettikleri söylenebilir.

- Katılımcı kentlilerin %6,7’si lisansüstü, %41,2’si lisans, %10,7’si önlisans, %24,6’sı lise mezunu veya öğrencisi; %8,4’ü ortaokul, %7,4’ü ise ilkokul mezunudur. Ayrıca katılımcıların %1’i okur-yazar değildir. Bu verilerden hareketle katılımcıların çoğunlukla eğitim durumunun yüksek olduğu söylenebilir.

- Katılımcı kentlilerin %29,1’i memur, %25,1’i öğrenci, %12,4’ü serbest meslek çalışanı, %11,2’si işçi, %10,7’si ev hanımı ve %4,3’ü emeklidir. Ayrıca katılımcıların %7,2’si herhangi bir işte çalışmadığını belirtmiştir.

• Katılımcı kentlilerin %19,6'sı aylık 1.500 TL'den daha az, %42,8'i aylık 1.500 TL ile 3.000 TL arasında, %27,9'u 3.000 TL ile 5.000 TL arasında, %9,7'si 5.000 TL'den daha fazla bir gelire sahiptir. Bu verilerden hareketle katılımcıların çoğunlukla alt gelir grubunda yer aldıkları söylenebilir.

• Katılımcıların %60,1'i Afyonkarahisarlı olduğunu, %39,9'u ise Afyonkarahisarlı olmadığını belirtmiştir. Yani anket çalışmasına katılanların çoğunluğu Afyonkarahisarlıdır. Afyonkarahisarlı olan ve olmayan katılımcıların demografik özellikler bakımından farklılaştığı görülmektedir. Bu durum, Afyonkarahisarlı olmayan katılımcıların çoğunlukla öğrenci (%41,3) veya memur (%33,5) olmalarına bağlanabilir.

• Katılımcıların büyük çoğunluğu (%81,6) 2 yıldan fazla bir süredir Afyonkarahisar kent merkezinde bulunmaktadır. Yani katılımcıların Afyonkarahisar'ı yeterince tanıdıkları ve bu kentin sorunlarına ilişkin gerekli bilgiye sahip oldukları söylenebilir.

Tablo 1. Demografik Özellikler

Cinsiyet	Sayı	%	Yaş Grubu	Sayı	%
Kadın	214	51,1	15-25	170	40,5
Erkek	205	48,9	26-35	124	29,6
Medeni Durum			36-45	56	13,4
Evli	204	48,7	45 üzeri	69	16,5
Bekâr	215	51,3	Meslek Grubu		
Gelir Düzeyi			Memur	122	29,1
1.500 TL altı	82	19,6	İşçi	47	11,2
1.500-3.000TL	179	42,8	Serbest Meslek	52	12,4
3.000-5.000TL	117	27,9	Öğrenci	105	25,1
5.000TL üzeri	41	9,7	Ev Hanımı	45	10,7
Eğitim Durumu			Emekli	18	4,3
Okur-yazar değil	4	1	Çalışmayan	30	7,2
İlkokul	31	7,4	Memleket		
Ortaokul	35	8,4	Afyonkarahisar	252	60,1
Lise	103	24,6	Diğer	167	39,9
Önlisans	45	10,7	Afyonkarahisar'da Bulunma Süresi		
Lisans	173	41,2	2 yıldan az	77	18,4
Lisansüstü	28	6,7	2 yıldan fazla	342	81,6
Toplam	419	100,0	Toplam	419	100,0

Katılımcıların kent içi ulaşımında özel bir motorlu taşıttan yararlanma durumu aşağıda belirtilmiştir:

Tablo 2. Kent İçi Ulaşımında Özel Bir Motorlu Taşıttan Yararlanma Durumu

Yararlanıyor musunuz?	Sayı	%	Yararlanılan Taşıttın Türü	Sayı	%
Evet	204	48,7	Otomobil	165	39,4
Hayır	215	51,3	Minivan/Van, Panelvan	22	5,3
Yararlanma Sıklığı			Kamyonet, Arazi Taşıtı	2	0,5
Her gün	97	23,2	Motosiklet	7	1,6
Haftada birkaç kez	78	18,6	Motorlu Bisiklet	8	1,9
Ayda birkaç kez	29	6,9	Boş	215	51,3
Boş	215	51,3			
Toplam	419	100,0	Toplam	419	100,0

Tablo 2'de görüldüğü üzere;

• Anket çalışmasına katılan kentlilerin yaklaşık yarısı (%48,7) kent içi ulaşımında özel bir motorlu taşıttan (otomobil, minivan/van, panelvan, kamyonet, arazi taşıtı, motosiklet, motorlu bisiklet vb.) yararlanmaktadır. Özel bir motorlu taşıttan yararlanmak, o taşıta sahip olmak anlamına gelmemektedir. Yani bir kişi sahibi olmasa bile özel bir motorlu taşıttan yararlanabilir. Ayrıca katılımcı kentlilere kent içi

ulaşımında ne tür bir özel motorlu taşıt kullandıkları sorulduğunda, doğal olarak bu soruya sadece özel bir motorlu taşıttan yararlandığını belirten katılımcılar (204 kişi) cevap vermiştir. Yani özel bir motorlu taşıttan yararlanmadığını belirten 215 katılımcının durumu “Boş” sütununda gösterilmektedir.

- Katılımcıların %39,4’ü otomobil, %5,3’ü minivan/van, panelvan; %1,9’u motorlu bisiklet; %1,6’sı motosiklet; %0,5’i ise kamyonet, arazi taşıtı veya spor amaçlı taşıt kullanmaktadır. Yani kent içi ulaşımında özel bir motorlu taşıttan yararlandığını belirten katılımcıların büyük çoğunluğu (%80,9) otomobil kullanmaktadır.

- Katılımcıların %23,2’si her gün, %18,6’sı haftada birkaç kez, %6,9’u ise ayda birkaç kez özel bir motorlu taşıttan yararlanmaktadır. Bununla birlikte özel bir motorlu taşıttan yararlandığını belirten kentlilerin kentiçi ulaşımında çoğunlukla bu taşıtları kullandıkları görülmektedir.

Anket çalışmasına katılan kentlilerin bisiklet kullanma durumu ise aşağıda belirtilmiştir:

Tablo 3. Bisiklet Kullanma Durumu

Kullanıyor musunuz?	Sayı	%	Kullanma Sıklığı	Sayı	%
Evet	103	24,6	Her gün	16	3,8
Hayır	316	75,4	Haftada birkaç kez	32	7,7
Kullanma Amacı			Ayda birkaç kez	34	8,1
Ulaşım	39	9,3	Yılda birkaç kez	21	5,0
Spor	13	3,1	Boş	316	75,4
Eğlence/Hobi	51	12,2			
Boş	316	75,4			
Toplam	419	100,0	Toplam	419	100,0

Tablo 3’te görüldüğü üzere katılımcıların (kullanma sıklığı birbirinden farklı olmak kaydıyla) %12,2’si eğlence-hobi, %9,3’ü ulaşım, %3,1’i spor amaçlı olmak üzere toplam %24,6’sı bisiklet kullanmaktadır. Her ne kadar yaklaşık dört katılımcıdan birisi bisiklet kullanıyor olsa da bisikletin çoğunlukla ulaşım harici nedenlerle ayda veya yılda birkaç kez kullandığı görülmektedir.

Kent içi ulaşımında en çok kullanılan yöntemler ise aşağıda, Tablo 4’te görülmektedir. Tablo 4’ten de anlaşıldığı üzere;

- Kısa mesafeli (1.000 metreden az) kent içi ulaşımında katılımcıların %71,6’sı yayalığı, %14,6’sı toplu ulaşımı (minibüs/dolmuş ve halk otobüsü), %6,7’si özel otomobili, %4,1’i bisikleti, %1,4’ü motosiklet veya motorlu bisikleti, %1,7’si ise diğer özel motorlu taşıtları tercih etmektedir. Yani kısa mesafeli kent içi ulaşımında katılımcıların önemli çoğunluğu yürümeyi tercih etmektedir.

- Orta mesafeli (1.000-5.000 metre) kent içi ulaşımında katılımcıların %53,7’si toplu ulaşımı, %24,3’ü özel otomobili, %10,7’si yürümeyi, %5,5’i bisikleti, %2,4’ü motosiklet veya motorlu bisikleti, %3,3’ü ise diğer motorlu taşıtları tercih etmektedir. Yani orta mesafeli kent içi ulaşımında katılımcıların çoğunluğu toplu ulaşımı tercih etmektedir.

- Uzun mesafeli (5.000 metreden fazla) kent içi ulaşımında katılımcıların %60,6’sı toplu ulaşımı, %32,2’si özel otomobili, %1,5’i motosiklet veya motorlu bisikleti, %5’i diğer motorlu taşıtları, %0,5’i bisikleti, %0,2’si ise yürümeyi tercih etmektedir. Yani uzun mesafeli kent içi ulaşımında katılımcıların neredeyse tamamı motorlu taşıt kullanmaktadır.

Tablo 4. Kent İçi Ulaşımında En Çok Kullanılan Yöntemler

Kısa Mesafeli Ulaşım (1.000 metreden az)	Sayı	%	Uzun Mesafeli Ulaşım (5.000 metreden fazla)	Sayı	%
Yürümek	300	71,6	Yürümek	1	0,2
Bisiklet	17	4,1	Bisiklet	2	0,5
Motosiklet / Motorlu bisiklet	6	1,4	Motosiklet / Motorlu bisiklet	6	1,5
Özel otomobil	28	6,7	Özel otomobil	135	32,2
Minibüs (dolmuş)	41	9,8	Minibüs (dolmuş)	137	32,7
Halk otobüsü	20	4,8	Halk otobüsü	117	27,9
Diğer (panelvan, kamyonet vb.)	7	1,7	Diğer (panelvan, kamyonet vb.)	21	5,0
Orta Mesafeli Ulaşım (1-5 km arası)	Sayı	%			
Yürümek	45	10,7			
Bisiklet	23	5,5			
Motosiklet / Motorlu bisiklet	10	2,4			
Özel otomobil	102	24,3			
Minibüs (dolmuş)	147	35,1			
Halk otobüsü	78	18,6			
Diğer (panelvan, kamyonet vb.)	14	3,3			
Toplam	419	100,0	Toplam	419	100,0

9.1. Yayalılık

Katılımcıların Afyonkarahisar kent merkezinde yayalığa ilişkin altyapı, donanım ve hizmetler hakkındaki düşünceleri aşağıda, Tablo 5'te görülmektedir.

Tablo 5'ten de anlaşıldığı üzere; yayaların durumuna ilişkin sunulan ifadelerin her birinin genel ortalaması 3'ün altındadır. Ortalama bakımından "5" en yüksek katılma düzeyini, "1" en yüksek katılmama düzeyini, "3" ise kararsızlık halini ifade etmektedir. Yani bir ifadenin ortalamasının 3'ün altında yer alması, bahsi geçen ifadeye katılma derecesinin düşük olduğunu ve genel olarak o konuda olumlu bir izlenimin bulunmadığını göstermektedir. Ancak ortalamanın kararsızlık noktası olan 3 değerine yaklaşması halinde ise kanaatlerin çok belirgin olmadığı da söylenebilir. Bu bulgulara göre Afyonkarahisar kent merkezinde yayalığa ilişkin altyapı, donanım ve hizmetlerin genel olarak kaliteli, yeterli ve güvenli bulunmadığı söylenebilir. Özellikle tekerlekli sandalye kullananlar ve görme engelliler için bu hizmetlerin çok daha yetersiz olduğu anlaşılmaktadır.

Katılımcıların yayalığa ilişkin sunulan ifadelere katılma düzeyleri cinsiyet (A4 hariç), memleket (A6 hariç) ve eğitim (A6 hariç) değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaşmakta; yaş değişkenine göre ise anlamlı bir şekilde farklılaşmamaktadır. Buna göre kadınların erkeklerden; Afyonkarahisarlı olmayanların Afyonkarahisarlı olanlardan; yükseköğretim düzeyinde eğitim alanların, lise ve daha aşağı düzeyde eğitim alanlardan daha düşük bir ortalamaya sahip oldukları görülmektedir. Yani kadınlar, Afyonkarahisarlı olmayanlar ve yükseköğretim düzeyinde eğitim alanlar Afyonkarahisar kent merkezinde yayaların durumuna ilişkin daha olumsuz bir kanaate sahiptir.

Tablo 5. Yayaların Durumu

	Değişken		Ortalama	St. Sapma	Anlamlılık
A1.Kentimizde yayalara rahat ve güvenli dolaşım imkânı sağlayan kaldırımlar ve yaya yolları bulunmaktadır. Ortalama=2,77 Standart Sapma=1,23	Cinsiyet*	Kadın	2,64	1,25	0,032
		Erkek	2,90	1,19	
	Memleket*	Afyonkarahisar	2,94	1,23	0,000
		Diğer	2,51	1,18	
	Yaş	25 altı	2,65	1,19	0,306
		26-45	2,84	1,24	
		45 üzeri	2,85	1,27	
	Eğitim*	Ortaokul ve altı	3,24	1,27	0,001
		Lise	2,80	1,19	
		Yükseköğretim	2,62	1,20	
A2.Kentimizde kaldırımlar ve yaya yolları nitelik bakımından uygun kaliteye sahiptir. Ortalama=2,56 Standart Sapma=1,13	Cinsiyet*	Kadın	2,43	1,12	0,014
		Erkek	2,70	1,12	
	Memleket*	Afyonkarahisar	2,68	1,15	0,009
		Diğer	2,38	1,08	
	Yaş	25 altı	2,53	1,14	0,145
		26-45	2,50	1,10	
		45 üzeri	2,81	1,19	
	Eğitim*	Ortaokul ve altı	2,81	1,17	0,004
		Lise	2,76	1,18	
		Yükseköğretim	2,41	1,07	
A3.Kentimizde yayaların taşıt yollarından rahat ve güvenli bir şekilde geçmelerine imkân tanıyan yaya geçitleri bulunmaktadır. Ortalama=2,71 Standart Sapma=1,14	Cinsiyet*	Kadın	2,60	1,17	0,043
		Erkek	2,82	1,10	
	Memleket*	Afyonkarahisar	2,83	1,16	0,008
		Diğer	2,53	1,09	
	Yaş	25 altı	2,65	1,10	0,515
		26-45	2,72	1,16	
		45 üzeri	2,84	1,20	
	Eğitim*	Ortaokul ve altı	2,90	1,24	0,046
		Lise	2,86	1,14	
		Yükseköğretim	2,59	1,10	
A4.Kentimizde bulunan trafik ışıkları yer ve süre bakımından yayaların güvenli ve rahat dolaşımını sağlayacak niteliktedir. Ortalama=2,88 Standart Sapma=1,15	Cinsiyet	Kadın	2,79	1,13	0,130
		Erkek	2,97	1,18	
	Memleket*	Afyonkarahisar	3,09	1,10	0,000
		Diğer	2,56	1,16	
	Yaş	25 altı	2,75	1,15	0,056
		26-45	2,90	1,13	
		45 üzeri	3,14	1,20	
	Eğitim*	Ortaokul ve altı	3,32	1,11	0,001
		Lise	2,94	1,19	
		Yükseköğretim	2,73	1,12	
A5.Kentimizin yolları ve kaldırımları, tekerlekli sandalye kullananların güvenli ve rahat dolaşımını sağlayacak niteliktedir. Ortalama=2,02 Standart Sapma=1,02	Cinsiyet*	Kadın	1,87	0,94	0,001
		Erkek	2,19	1,07	
	Memleket*	Afyonkarahisar	2,14	1,02	0,004
		Diğer	1,85	0,99	
	Yaş	25 altı	1,92	1,05	0,198
		26-45	2,06	0,99	
		45 üzeri	2,17	1,01	
	Eğitim*	Ortaokul ve altı	2,18	1,05	0,000
		Lise	2,31	1,15	
		Yükseköğretim	1,86	0,92	
A6.Kentimizin yolları ve kaldırımları, görme engellilerin güvenli ve rahat dolaşımını sağlayacak niteliktedir. Ortalama=1,96 Standart Sapma=1,02	Cinsiyet*	Kadın	1,83	0,98	0,009
		Erkek	2,09	1,06	
	Memleket	Afyonkarahisar	2,03	1,01	0,080
		Diğer	1,85	1,03	
	Yaş	25 altı	1,94	1,02	0,285
		26-45	2,03	1,04	
		45 üzeri	1,81	0,98	
	Eğitim	Ortaokul ve altı	1,95	1,01	0,064
		Lise	2,16	1,10	
		Yükseköğretim	1,88	0,99	
"5-Tamamen Katılıyorum", "4-Katılıyorum", "3-Kararsızım", "2-Katılmıyorum", "1-Kesinlikle katılmıyorum"					
* Değişken gruplar arasında P<0,05 düzeyinde anlamlı bir farklılık vardır.					

9.2. Bisikletli Ulaşım

Katılımcıların Afyonkarahisar kent merkezinde bisikletli ulaşımına ilişkin altyapı, donanım ve hizmetler hakkındaki düşünceleri şu şekildedir:

Tablo 6. Bisikletli Ulaşımın Durumu

	Değişken		Ortalama	Standart Sapma	Anlamlılık
B1.Kentimizde rahat ve güvenli bisiklet ulaşımına imkân sağlayan gerekli altyapı ve donanım mevcuttur. Ortalama=2,16 Standart Sapma=0,98	Cinsiyet	Kadın	2,16	0,96	0,940
		Erkek	2,17	1,00	
	Memleket *	Afyonkarahisar	2,29	1,01	0,001
		Diğer	1,97	0,88	
	Yaş	25 altı	2,10	1,00	0,250
		26-45	2,16	0,97	
		45 üzeri	2,33	0,94	
	Eğitim*	Ortaokul ve altı	2,48	0,97	0,004
		Lise	2,22	1,11	
		Yükseköğretim	2,05	0,89	
B2.Kentimizde bisikletliler motorlu taşıtlar karşısında güvencedir. Ortalama=2,10 Standart Sapma=0,97	Cinsiyet	Kadın	2,08	0,95	0,730
		Erkek	2,11	0,99	
	Memleket *	Afyonkarahisar	2,18	0,99	0,026
		Diğer	1,97	0,92	
	Yaş	25 altı	2,10	1,02	0,840
		26-45	2,07	0,94	
		45 üzeri	2,15	0,94	
	Eğitim*	Ortaokul ve altı	2,40	1,04	0,005
		Lise	2,16	1,06	
		Yükseköğretim	1,98	0,89	
"5-Tamamen Katılıyorum", "4-Katılıyorum", "3-Kararsızım", "2-Katılmıyorum", "1-Kesinlikle katılmıyorum"					
* Değişken gruplar arasında $P < 0,05$ düzeyinde anlamlı bir farklılık vardır.					

Tablo 6'da görüldüğü üzere; bisikletli ulaşımına ilişkin sunulan ifadelerin her birisinin genel ortalaması 3'ün altındadır ve "katılmıyorum" seçeneğine çok yakındır. Bu bulgulara göre Afyonkarahisar kent merkezinde bisikletli ulaşımına ilişkin altyapı, donanım ve hizmetlerin genel olarak kaliteli, yeterli ve güvenli bulunmadığı söylenebilir.

Katılımcıların bisikletli ulaşımına ilişkin sunulan ifadelere katılma düzeyleri memleket ve eğitim değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaşmakta; cinsiyet ve yaş değişkenlerine göre ise anlamlı bir şekilde farklılaşmamaktadır.

Buna göre Afyonkarahisarlı olmayanların Afyonkarahisarlı olanlardan; yükseköğretim düzeyinde eğitim alanların lise ve daha aşağı düzeyde eğitim alanlardan daha düşük bir ortalamaya sahip oldukları görülmektedir. Yani Afyonkarahisarlı olmayanlar ve yükseköğretim düzeyinde eğitim alanlar Afyonkarahisar kent merkezinde bisikletli ulaşımın durumuna ilişkin daha olumsuz bir kanaate sahiptir.

9.3. Toplu Taşıma

Katılımcıların Afyonkarahisar kent merkezinde toplu ulaşımına³ ilişkin altyapı, donanım ve hizmetler hakkındaki düşünceleri Tablo 7'de gösterilmektedir. Tablo 7'de görüldüğü üzere toplu ulaşımın durumunu belirlemek üzere sunulan ifadelerden çoğunun genel ortalaması 3'ün altındadır. Ortalama bakımından 3'ün üzerinde olanlar ise; halk otobüsü ve dolmuş güzergâhlarının, hareket saatlerinin ve toplu taşıma duraklarının sayıca yeterliliğine ilişkin ifadelerdir. Her ne kadar bu hizmetlere olumlu anlamlar yüklendiği söylenebilse de bunların her birinin ortalamasının "kararsızım" noktasına daha yakın bir değere karşılık geldiği ve bu nedenle söz konusu hizmetlere ilişkin olumlu kanaatlerin çok da yüksek olmadığı anlaşılmaktadır. Bu bulgulara göre Afyonkarahisar kent merkezinde toplu ulaşımına ilişkin altyapı, donanım ve hizmetlerin genel olarak kaliteli, yeterli ve güvenli bulunmadığı söylenebilir.

³ Afyonkarahisar kent merkezinde toplu taşıma araçları olarak sadece halk otobüsü ve minibüs (dolmuş) kullanılmaktadır.

Tablo 7. Toplu Ulaşımın Durumu

	Değişken		Ortalama	Standart Sapma	Anlamlılık
C1.Kentimizde kullanılan halk otobüsleri konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahiptir. Ortalama=2,53 Standart Sapma=1,11	Cinsiyet*	Kadın	2,42	1,13	0,026
		Erkek	2,66	1,08	
	Memleket*	Afyonkarahisar	2,72	1,13	0,000
		Diğer	2,25	1,03	
	Yaş*	25 altı	2,40	1,07	0,001
		26-45	2,50	1,13	
		45 üzeri	2,97	1,09	
	Eğitim*	Ortaokul ve altı	2,64	1,14	0,003
		Lise	2,82	1,10	
		Yükseköğretim	2,39	1,09	
C2.Kentimizde kullanılan minibüsler (dolmuşlar) konfor ve tasarım bakımından uygun kaliteye sahiptir. Ortalama=2,54 Standart Sapma=1,17	Cinsiyet	Kadın	2,47	1,18	0,201
		Erkek	2,61	1,17	
	Memleket*	Afyonkarahisar	2,75	1,21	0,000
		Diğer	2,22	1,05	
	Yaş*	25 altı	2,41	1,10	0,000
		26-45	2,47	1,20	
		45 üzeri	3,04	1,18	
	Eğitim*	Ortaokul ve altı	2,95	1,24	0,000
		Lise	2,89	1,17	
		Yükseköğretim	2,28	1,09	
C3.Halk otobüslerinin kullandığı güzergâhlar ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır. Ortalama=3,27 Standart Sapma=1,08	Cinsiyet	Kadın	3,23	1,12	0,380
		Erkek	3,32	1,04	
	Memleket	Afyonkarahisar	3,24	1,09	0,442
		Diğer	3,32	1,07	
	Yaş	25 altı	3,35	1,03	0,373
		26-45	3,19	1,09	
		45 üzeri	3,31	1,16	
	Eğitim*	Ortaokul ve altı	2,95	1,12	0,011
		Lise	3,45	1,13	
		Yükseköğretim	3,29	1,03	
C4.Minibüslerin (dolmuşların) kullandığı güzergâhlar ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır. Ortalama=3,43 Standart Sapma=1,06	Cinsiyet	Kadın	3,36	1,10	0,169
		Erkek	3,50	1,00	
	Memleket	Afyonkarahisar	3,46	1,06	0,423
		Diğer	3,38	1,05	
	Yaş	25 altı	3,48	1,01	0,080
		26-45	3,31	1,07	
		45 üzeri	3,62	1,11	
	Eğitim	Ortaokul ve altı	3,44	1,18	0,332
		Lise	3,56	1,03	
		Yükseköğretim	3,37	1,03	
C5.Halk otobüslerinin sayısı ve hareket saatleri ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır. Ortalama=3,14 Standart Sapma=1,12	Cinsiyet	Kadın	3,06	1,15	0,126
		Erkek	3,22	1,09	
	Memleket	Afyonkarahisar	3,20	1,09	0,187
		Diğer	3,05	1,17	
	Yaş	25 altı	3,12	1,13	0,088
		26-45	3,05	1,13	
		45 üzeri	3,40	1,06	
	Eğitim	Ortaokul ve altı	3,28	1,10	0,443
		Lise	3,16	1,18	
		Yükseköğretim	3,09	1,11	
C6.Minibüslerin (dolmuşların) sayısı ve hareket saatleri ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır. Ortalama=3,39 Standart Sapma=1,14	Cinsiyet	Kadın	3,35	1,16	0,428
		Erkek	3,43	1,11	
	Memleket*	Afyonkarahisar	3,51	1,10	0,009
		Diğer	3,21	1,17	
	Yaş*	25 altı	3,36	1,14	0,000
		26-45	3,18	1,14	
		45 üzeri	4,00	0,90	
	Eğitim*	Ortaokul ve altı	3,74	1,03	0,006
		Lise	3,46	1,15	
		Yükseköğretim	3,26	1,14	

	Değişken		Ortalama	Standart Sapma	Anlamlılık
C7.Halk otobüslerinin kullanımı yaşlılar ve bebekliler için uygundur. Ortalama=2,58 Standart Sapma=1,15	Cinsiyet*	Kadın	2,37	1,13	0,000
		Erkek	2,81	1,12	
	Memleket*	Afyonkarahisar	2,68	1,17	0,034
		Diğer	2,44	1,10	
	Yaş	25 altı	2,58	1,14	0,616
		26-45	2,55	1,15	
		45 üzeri	2,71	1,17	
	Eğitim	Ortaokul ve altı	2,52	1,23	0,871
		Lise	2,62	1,18	
		Yükseköğretim	2,59	1,11	
C8.Minibüslerin (dolmuşların) kullanımı yaşlılar ve bebekliler için uygundur. Ortalama=2,42 Standart Sapma=1,04	Cinsiyet*	Kadın	2,30	1,06	0,015
		Erkek	2,55	1,01	
	Memleket*	Afyonkarahisar	2,54	1,04	0,006
		Diğer	2,25	1,02	
	Yaş	25 altı	2,35	1,02	0,517
		26-45	2,47	1,09	
		45 üzeri	2,49	0,99	
	Eğitim	Ortaokul ve altı	2,51	1,18	0,484
		Lise	2,49	0,97	
		Yükseköğretim	2,37	1,03	
C9.Halk otobüslerinin kullanımı engelliler için uygundur. Ortalama=2,45 Standart Sapma=1,15	Cinsiyet*	Kadın	2,27	1,12	0,001
		Erkek	2,63	1,16	
	Memleket	Afyonkarahisar	2,51	1,15	0,149
		Diğer	2,35	1,16	
	Yaş	25 altı	2,47	1,16	0,126
		26-45	2,35	1,14	
		45 üzeri	2,68	1,15	
	Eğitim	Ortaokul ve altı	2,58	1,24	0,381
		Lise	2,51	1,13	
		Yükseköğretim	2,39	1,14	
C10.Minibüslerin (dolmuşların) kullanımı engelliler için uygundur. Ortalama=2,07 Standart Sapma=0,94	Cinsiyet	Kadın	2,05	0,97	0,580
		Erkek	2,10	0,91	
	Memleket*	Afyonkarahisar	2,15	0,95	0,047
		Diğer	1,96	0,91	
	Yaş	25 altı	2,10	0,91	0,666
		26-45	2,08	1,02	
		45 üzeri	1,98	0,77	
	Eğitim	Ortaokul ve altı	2,08	0,97	0,097
		Lise	2,24	0,96	
		Yükseköğretim	2,00	0,91	
C11.Kentimizde aktarmalı toplu taşıma hizmeti başarılı bir şekilde uygulanmaktadır. Ortalama=2,88 Standart Sapma=1,12	Cinsiyet	Kadın	2,87	1,09	0,864
		Erkek	2,89	1,15	
	Memleket*	Afyonkarahisar	2,97	1,13	0,037
		Diğer	2,74	1,10	
	Yaş	25 altı	2,84	1,19	0,133
		26-45	2,82	1,03	
		45 üzeri	3,13	1,14	
	Eğitim	Ortaokul ve altı	3,01	1,05	0,202
		Lise	2,99	1,19	
		Yükseköğretim	2,80	1,11	
C12.Halk otobüsü şoförlerinin davranışları hizmet kalitesi bakımından uygundur. Ortalama=2,47 Standart Sapma=1,16	Cinsiyet	Kadın	2,42	1,14	0,446
		Erkek	2,51	1,19	
	Memleket*	Afyonkarahisar	2,60	1,16	0,005
		Diğer	2,27	1,14	
	Yaş*	25 altı	2,48	1,15	0,049
		26-45	2,35	1,14	
		45 üzeri	2,75	1,22	
	Eğitim	Ortaokul ve altı	2,62	1,25	0,100
		Lise	2,61	1,23	
		Yükseköğretim	2,36	1,07	

	Değişken		Ortalama	Standart Sapma	Anlamlılık
C13.Minibüs (dolmuş) şoförlerinin davranışları hizmet kalitesi bakımından uygundur. Ortalama=2,29 Standart Sapma=1,10	Cinsiyet	Kadın	2,32	1,13	0,556
		Erkek	2,25	1,08	
	Memleket*	Afyonkarahisar	2,43	1,16	0,001
		Diğer	2,07	0,98	
	Yaş*	25 altı	2,28	1,06	0,001
		26-45	2,12	1,08	
		45 üzeri	2,72	1,17	
	Eğitim*	Ortaokul ve altı	2,60	1,28	0,000
		Lise	2,50	1,14	
		Yükseköğretim	2,11	0,99	
C14.Toplu taşıma kullanım ücretleri bütçem için uygundur. Ortalama=2,31 Standart Sapma=1,20	Cinsiyet	Kadın	2,21	1,19	0,090
		Erkek	2,41	1,21	
	Memleket*	Afyonkarahisar	2,42	1,22	0,015
		Diğer	2,13	1,15	
	Yaş*	25 altı	2,07	1,15	0,001
		26-45	2,39	1,19	
		45 üzeri	2,68	1,25	
	Eğitim	Ortaokul ve altı	2,42	1,25	0,646
		Lise	2,32	1,19	
		Yükseköğretim	2,27	1,16	
C15.Toplu taşımada kullanılan duraklar sayıca yeterlidir. Ortalama=3,30 Standart Sapma=1,03	Cinsiyet	Kadın	3,21	0,99	0,076
		Erkek	3,40	1,07	
	Memleket*	Afyonkarahisar	3,42	0,99	0,003
		Diğer	3,12	1,08	
	Yaş	25 altı	3,24	1,01	0,236
		26-45	3,30	1,03	
		45 üzeri	3,49	1,09	
	Eğitim	Ortaokul ve altı	3,42	1,01	0,386
		Lise	3,35	1,05	
		Yükseköğretim	3,25	1,03	
C16.Toplu taşıma durakları nitelik bakımından uygun kaliteye sahiptir. Ortalama=2,70 Standart Sapma=1,18	Cinsiyet*	Kadın	2,51	1,16	0,001
		Erkek	2,89	1,17	
	Memleket*	Afyonkarahisar	2,82	1,21	0,009
		Diğer	2,51	1,11	
	Yaş	25 altı	2,58	1,15	0,058
		26-45	2,70	1,16	
		45 üzeri	2,98	1,28	
	Eğitim	Ortaokul ve altı	2,90	1,27	0,054
		Lise	2,84	1,21	
		Yükseköğretim	2,58	1,10	
"5-Tamamen Katılıyorum", "4-Katılıyorum", "3-Kararsızım", "2-Katılmıyorum", "1-Kesinlikle katılmıyorum"					
* Değişken gruplar arasında P<0,05 düzeyinde anlamlı bir farklılık vardır.					

Kentlilerin toplu ulaşımına ilişkin bazı ifadelere katılma düzeyleri cinsiyet, memleket, yaş ve eğitim değişkenlerine göre anlamlı bir şekilde farklılaşmaktadır. Buna göre;

- Kadınlar, konfor ve tasarım; ayrıca, yaşlıların, bebeklilerin ve engellilerin kullanımına uygunluk bakımından halk otobüslerine daha olumsuz anlamlar yüklemektedir.

- Afyonkarahisarlı olmayan katılımcıların konfor ve tasarım, yaşlıların ve bebeklilerin kullanımına uygunluk ve şoförlerin davranışları bakımından halk otobüslerine; konfor ve tasarım, hareket saatleri, yaşlıların, bebeklilerin, engellilerin kullanımına uygunluk ve şoförlerin davranışları bakımından ise minibüslere daha olumsuz anlamlar yükledikleri görülmektedir. Bununla birlikte Afyonkarahisarlı olmayanlar aktarmalı toplu taşıma hizmetlerini daha başarısız, toplu taşıma ücretlerini daha yüksek ve toplu taşıma duraklarını ise daha niteliksiz bulmaktadır.

- 45 yaşından küçük katılımcılar konfor ve tasarım, hareket saatleri ve şoförlerin davranışları bakımından halk otobüslerine ve minibüslere daha olumsuz anlamlar yüklemektedir.

• Yükseköğretim düzeyinde eğitim alan katılımcılar konfor ve tasarım, hareket saatleri ve şoförlerin davranışları bakımından minibüslere daha olumsuz anlamlar yüklemektedir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Anket çalışmasından elde edilen bulgulara göre, katılımcı kentlilerin büyük çoğunluğu (özellikle Afyonkarahisarlı olmayan katılımcılar) Afyonkarahisar kent merkezinde uygulanan yayalık, bisikletli ulaşım ve toplu taşıma gibi sürdürülebilir ulaşım yöntemlerine ilişkin altyapı, donanım ve hizmetleri genel olarak kaliteli, yeterli ve güvenli bulmamaktadır. Oysa kentlerde kontrol edilebilir ve sürdürülebilir bir ulaşım anlayışının geliştirilebilmesi için otomobile karşı sosyal ve ekonomik yararlılığı daha yüksek toplu taşıma, bisikletli ulaşım ve yayalık gibi alternatif ulaşım yöntemleri geliştirilmelidir. Çünkü bir insan hakkı olarak seyahat özgürlüğü ve bir kentli hakkı olarak dolaşım hakkı taşıtlara değil insanlara tanınmıştır. Oysa günümüzde kentler büyük ölçüde insan dolaşımı yerine taşıt ulaşımı için tasarlanmaktadır. Bu sorunun çözümü açısından kentsel ulaşım planları toplumun genel menfaati gözetilerek yapılmalı ve otomobil gibi özel motorlu taşıtların dolaşım hacminin azaltılması için kent ve insan odaklı ulaşım alternatifleri geliştirilmelidir. Buna göre;

• Kentsel alanların tamamı engelliler, yaşlılar ve çocuklular başta olmak üzere tüm yayalar için erişilebilir olmalı; kentsel alanların düzenlenmesinde yayaların durumu ve ihtiyaçları öncelikle göz önünde bulundurulmalıdır.

• Kent içi ulaşımında bisikletin sürücüsüne güven vermesi ve buna bağlı olarak bisiklet kullanımının yaygınlaşması için motorlu taşıtlarla işgal edilmeyen, yüksek kalite standartlarına sahip bisiklet yolları, bisiklet park yerleri vb. altyapı ve donanımlar bulunmalıdır.

• Toplu taşıma araçları tasarım, konfor ve kaliteli hizmet anlayışıyla kentliler üzerinde olumlu izlenim bırakmalı; dezavantajlı grupların (yaşlılar, engelliler, bebek arabalıları vb.) kullanımına uygun olmalı (kapılar zemine yakın olmalı; yaşlı, engelli, hamile vb. için yeterli alan/koltuk tahsisi yapılmalı vb.) ve engelli arabası kullananlar için gerekli donanımlara sahip olmalıdır. Ayrıca toplu taşıma durakları kaliteli malzeme kullanılarak iyi işçilikle yapılmalı; güvenli, aydınlık, temiz olmalı; otomobil parkı gibi haksız işgallerle önü kapatılmamalı; sayı bakımından yeterli ve mesafe bakımından ulaşılabilir olmalıdır.

• Aktarmalı ulaşımın rahat ve verimli bir şekilde gerçekleşmesi için toplu taşıma araçları arasında güzergâh, zaman ve ücret uyumu sağlanmalı; ayrıca toplu taşıma hizmetlerinde etkinliğin artması için toplu ulaşım ilişkin tüm bilgilendirmeler eksiksiz ve kesintisiz bir biçimde kentlilere sunulmalıdır.

Sonuç olarak sağlıklı ve yaşanabilir kentlerin oluşturulması sürdürülebilir kent içi ulaşım politikalarının benimsenmesine bağlıdır. Bu nedenle mevcut otomobil odaklı ulaşım politikaları yerine kentlilerin tamamının ihtiyaçlarına karşılık verebilen; toplumsal, ekonomik ve çevresel sürdürülebilirliği olan yayalık, bisikletli ulaşım ve toplu taşıma gibi ulaşım yöntemleri ön plana çıkarılmalı; uzun mesafeler için otomobile alternatif toplu taşıma; kısa ve orta mesafeler için yayalık ve bisikletli ulaşım cazip hale getirilerek desteklenmelidir.

KAYNAKLAR

- ACAR, İ.H. (2003). Bütünleşik Ulaşım Politikası ve Avrupa Kentsel Şartı, Ulaşım ve Dolaşım İlkeleri içinde (41-59), Ulaştırma Politikaları Kongresi, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği İnşaat Mühendisleri Odası, Ankara.
- ACAR, İ.H. (2004). “Avrupa Kentsel Şartı” Işığında Ulaşım ve Hareketlilikte İzmir’de Uygulanan Bütüncül Yaklaşım. Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi, 429, 18-22.
- ARSLAN, T. ve MURAT Y.S. (2011). Kent Ulaşımında Organizasyonel Sorunların Değerlendirilmesi: Antakya Örneği. Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi, 17 (1), 33-41.
- BAYINDIRLIK VE İSKÂN BAKANLIĞI (2009a). Kültür ve Eğitim Komisyonu Raporu-9. Kentleşme Şurası, Ankara. 14 Temmuz. 2015. www.kentges.gov.tr/_dosyalar/sura_raporlari/kitap_9.pdf
- BAYINDIRLIK VE İSKÂN BAKANLIĞI (2009b). Kentsel Teknik Altyapı ve Ulaşım Komisyonu Raporu-2. Kentleşme Şurası, Ankara. 14 Temmuz 2015. http://www.kentges.gov.tr/_dosyalar/sura_raporlari/kitap2.pdf
- BENK, S. (2007). Kent İçi Ulaşım Sonucu Oluşan Negatif Dışsallıklar ve Önleme Yolları. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uludağ Üniversitesi, Bursa.
- BİROL, G. (2008). Kentlilik Bilinci ve Balıkesir’den Yarım Asırlık Bir Örnek: Yeni Çarşı Deneyimi. Ege Mimarlık Dergisi, 65, 28-31.
- DONNELLY, J. (1995). Teoride ve Uygulamada Evrensel İnsan Hakları. M. Erdoğan ve L. Korkut (Çev.). Ankara: Yetkin Yayınları.
- ELBEYLİ, Ş. (2012). Kent İçi Ulaşımında Bisikletin Konumu ve Şehirler İçin Bisiklet Ulaşımı Planlaması: Sakarya Örneği. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- ERDOĞAN, M. (2011). İnsan Hakları Teorisi ve Hukuku, Ankara: Orion Kitabevi.
- ERİM A. (2008). Avrupa Kentsel Şartı-2: Yeni Bir Kentlilik için Manifesto (Çeviri), 5 Şubat 2016, http://www.yerelnet.org.tr/basvuru_kaynaklari/yy_mevzuati/mevzuat_detay.php?kod=696&turu=ua
- ERTAN, K.A. ve ERTAN B. (2013). Kentli Hakları: Kent ve İnsan Hakları Bağlamında Kentsel Hizmetlere Erişim Hakkı, Kentsel Dönüşüm ve İnsan Hakları içinde (45-72). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- GÜLER, M. (2011). Kentsel Haklar, Kapitalizm ve Katılım. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, 66 (1), 49-71.
- INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PUBLIC TRANSPORT [UITP] (2001). Better Mobility in Urban Areas, Brüksel. İ. H. Acar (Çev.), Türkiye Mühendislik Haberleri, 2004, 429 (1), 33-36.
- İNSAN HAKLARI DERNEĞİ [İHD] (1990), Yaya Hakları Bildirgesi, 23 Ocak 2016, <http://www.ihd.org.tr/yaya-haklari-bildirgesi/>
- İSBİR, E.G. (1991). Şehirleşme ve Meseleleri, 2. Baskı, Ankara: Gazi Büro Yayınları.
- JOSEPH, S. (2000). Birleştirilmiş Ulaşım Siyasetleri, M. Tunçağ (Çev.), Dünyada İnşaat Mühendisliği, Türkiye Mühendislik Haberleri, 409 (5), 54-55.
- KARACASU, M. (1996). Eskişehir Kent İçi Ulaşımında Trafik Türlerine Göre Dağılımın Belirlenmesi. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Osmangazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Eskişehir.
- KARASU, M.A. (2008). Kentli Haklarının Gelişimi ve Hukuki Boyutları. Türkiye Barolar Birliği Dergisi, 78, 37-52.
- KAYA, E. (2004). Kentleşme ve Kentleşme. (2. Baskı). Kent Yönetim Dizisi: 3, İstanbul: İlke Yayıncılık.
- KAYA, S. (2013). Sürdürülebilir Kent İçi Ulaşımında Bisikletin Yeri ve Sancaktepe Bisiklet Yol Ağı Önerisi. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul.
- KELEŞ, R. (1998). Kentbilim Terimleri Sözlüğü, Ankara: İmge Kitabevi.

- KIRMIZI, Z., KOLAĞASIOĞLU, M.Ş. ve ÇALIŞKAN, F.T. (2012). Kent İçi Ulaşım Terimleri Sözlüğü, İstanbul: Cinius Yayınları.
- KIM, S., ULFARSSON, G.F., HENNESSY J.T. (2007). Analysis of Light Rail Rider Travel Behavior: Impacts of Individual, Built Environment and Crime Characteristics on Transit Access. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41 (6), 511-522.
- KÖS, M. (2015). Kent İçi Ulaşım Problemlerine Alternatif Entegre Bisiklet Ulaşımı Planlaması. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- LORASOKKAY, M.A. (2007). Konya Kent İçi Ulaşım Sorunları ve Çözüm Önerileri. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya.
- MUTLU, A. (2010). Kentli Hakları ve Türkiye, Konya: Çizgi Kitabevi.
- ORHON, O. (2010). Toplu Taşıma Uygulamalarının Değerlendirilmesi. Ulusal Toplu Ulaşım Sempozyumu ve Sergisi, İstanbul.
- ÖKMEN, M. (2013). Bir İnsan Hakkı Olarak Kentli Haklarının Geliştirilmesi ve Yerel Yönetimler, Kenttsel Dönüşüm ve İnsan Hakları içinde (17-44). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- ÖNDER, F. (2007). Kentli Hakları ve Yerel Siyaset. Yerel Siyaset Sempozyumu, İstanbul.
- PEKTAŞ, E.K. ve AKIN, F. (2010). Avrupa Kenttsel Şartları Perspektifinde Bir Kentli Hakkı Olarak “Katılım Hakkı” ve Türkiye. *Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, XII (2), 23-50.
- SIGURD, G. (2003). *Urban Transportation System*, McGraw-Hill Professional Books, UK.
- ŞAHİN, Y. (2013). Kentleşme Politikası, (4. Baskı), Trabzon: Ekin Yayınevi.
- TEKELİ, İ. (1994). Kenttsel Haklar: Karşılaştırmalı Çerçeve Türkiye, Mete Tuncay (Ed.), *Dünya Yerel Yönetim ve Demokrasi Akademisi*, İstanbul.
- TEKELİ, İ. (2001). *Modernite Aşılırken Kent Planlaması*, Ankara: İmge Kitabevi.
- TEKELİ, İ. (2002). İnsan Haklarının Yerleşmeye ve Mekâna İlişkin Boyutları, Ferzan Yıldırım (Ed.), *İnsan, Çevre, Kent içinde* (15-29), İstanbul: Demokrasi Kitaplığı Yayınevi.
- ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI [UBAK] (2009). 10. Ulaştırma Şurası “Hedef 2023”. Erişilebilirlik Alt Komisyon Raporu., E.T.: 26 Ocak 2016. <http://www.erisilebiliristanbul.org/BilgiBankasi/Sayfalar/Anasayfa.aspx>
- UZ, V.E. ve KARAŞAHİN, M. (2004). Kent İçi Ulaşımında Bisiklet. *Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi*. 429, 41-46.
- YENER Z. ve ARAPKİRLİOĞLU K. (1996). *Avrupa Kenttsel Şartı (Çeviri)*, İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü Yayını, Ankara.