

T.C.
POLİS AKADEMİSİ BAŞKANLIĞI TRAFİK ENSTİTÜSÜ
ULAŞIM GÜVENLİĞİ VE YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

YEREL SEÇİM BEYANNAMELERİNDE KENTİÇİ ULAŞIM VE
SEÇMEN DAVRANIŞINA ETKİLERİ: 31 MART 2019 MAHALLİ
İDARELER GENEL SEÇİMLERİ ANKARA ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Emür OSMANOĞLU

Danışman Prof. Dr. Orçun İMGA

Ankara-2021



T.C.
POLİS AKADEMİSİ BAŞKANLIĞI TRAFİK ENSTİTÜSÜ
ULAŞIM GÜVENLİĞİ VE YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

YEREL SEÇİM BEYANNAMELERİNDE KENTİÇİ ULAŞIM VE
SEÇMEN DAVRANIŞINA ETKİLERİ: 31 MART 2019 MAHALLİ
İDARELER GENEL SEÇİMLERİ ANKARA ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Emür OSMANOĞLU

Danışman Prof. Dr. Orçun İMGA

Ankara-2021

TELİF HAKLARI BEYANNAMESİ

TRAFİK ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum bu çalışmayı bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yol ve yardıma başvurmaksızın yazdığımı, yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlardan her seferinde yollama yaparak yararlandığımı belirtir; bunu şerefimle beyan ederim.

Enstitü veya başka herhangi bir mercii tarafından belli bir zamana bağlı kalmaksızın, tezimle ilgili bu beyana aykırı bir durumun tespit edilmesi durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara katlanacağımı bildiririm.

Tarih 24/09/2021

İmza

Emür OSMANOĞLU

ÖZET

T.C.

POLİS AKADEMİSİ

TRAFİK ENSTİTÜSÜ

ULAŞIM GÜVENLİĞİ VE YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

Yerel Seçim Beyannamelerinde Kentiçi Ulaşım ve Seçmen Davranışına Etkileri: 31 Mart 2019 Mahalli İdareler Genel Seçimleri Ankara Örneği

Hazırlayan: Emür OSMANOĞLU

Yüksek Lisans

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Orçun İMGA

2021 ve 93 (Ekler hariç)

Kentlerde araç sayısının artması ile birlikte özellikle büyükşehirlerde bireylerin gündelik yaşamlarını olumsuz yönde etkileyen en önemli faktörlerden birisi haline gelen kentiçi trafik ve ulaşım sorunu yerel yönetimlerin önemli hizmet alanlarından

birisini oluşturmaktadır. Dolayısıyla seçim dönemlerinde siyasi partilerin ve adayların ulaşım ve trafik sorunlarına ilişkin ortaya koyduğu proje ve vaatlerin seçmenlerin dikkatini çekerek oy verme davranışına etki eden faktörlerden olduğu varsayılabilir. Bu çalışmada, siyasi partilerin seçim beyannamelerinde ve belediye başkan adaylarının seçim öncesi yapmış oldukları çalışmalarda kentiçi ulaşım ve trafik sorunlarının çözümüne yönelik olarak ortaya koydukları vaatlerin seçmenin davranışına nasıl yansıdığını ortaya çıkartmak hedeflenmektedir. Seçmenin ikna edilmesinde trafik ve ulaşım ile ilgili sorunların çözümüne dair ortaya koyulan söylemin siyasal ikna süreçlerinde ne kadar etkili olduğunun yanı sıra siyasal partilerin seçim beyannamelerinde bu konuya ne kadar önem verdikleri de ayrıca değerlendirilmektedir. Bu bağlamda bu araştırmada 31 Mart 2019 Mahalli İdareler Seçimlerinde Ankara Büyükşehir Belediye başkanlığı için yarışa giren siyasi parti ve adayların seçim beyannameleri incelenerek seçmen davranışlarını değiştirmek için trafik ve ulaşım sorununa yönelik ne gibi argümanlar ve çözüm stratejileri ileri sürdükleri analiz edilmektedir.

Anahtar kelimeler: Kentiçi ulaşım, seçim beyannamesi, seçmen davranışı.

ABSTRACT

POLICE ACADEMY

INSTITUTE OF TRAFFIC

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION SAFETY AND MANAGEMENT

Urban Transportation in Local Election Declarations and Its Effects on Voter Behavior: The Case of Ankara, 31 March 2019 Local Administrations General Elections

Emür OSMANOĞLU

Master's Thesis

Supervisor: Prof. Dr. Orçun İMGA

2021 and 93 (Excluding appendices)

With the increase in the number of vehicles in the cities has become one of the most significant aspects that negatively affect the daily lives of individuals, specifically in metropolitan cities, constitutes one of the important service areas of local

governments. Therefore, it can be presumed that the projects and commitments made by political parties and candidates regarding transportation and traffic problems during the election periods are among the factors affecting voting behavior by attracting the attention of the voters. This study, it is aimed to reveal how the promises of political parties in the election declarations and the mayoral candidates' pre-election studies for the solution of urban transportation and traffic problems are reflected in the behavior of the voters. In addition to how effective the discourse on solving problems related to traffic and transportation in persuading voters is in political persuasion processes, it is also evaluated how much importance political parties attach to this issue in their election manifestos. In this context, in this study, the election manifestos of the political parties and candidates competing for the mayor of Ankara Metropolitan Municipality in the 31 March 2019 Local Administration Elections are analyzed, and what kind of arguments and solution strategies they put forward for the traffic and transportation problem in order to change the voter behavior.

Keywords: Urban transportation, election manifesto, voter behavior.

YEREL SEÇİM BEYANNAMELERİNDE KENT İÇİ ULAŞIM VE SEÇMEN DAVRANIŞINA ETKİLERİ: 31 MART 2019 MAHALLİ İDARELER GENEL SEÇİMLERİ ANKARA ÖRNEĞİ

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
TELİF HAKLARI BEYANNAMESİ	II
ÖZET	III
ABSTRACT	IV
İÇİNDEKİLER.....	V
KISALTMALAR LİSTESİ	VII
TABLolar LİSTESİ	VIII

GRAFİK LİSTESİ.....	XII
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM.....	8
SİYASAL KATILIM, SEÇİM BEYANNAMLERİ VE SİYASAL İLETİŞİM	8
1.1. Meşruiyet ve Siyasal Katılım	8
1.2. Bir Yol Haritası Olarak Seçim Beyannameleri	9
1.3. Vaadin Sistematiik Aktarımı: Siyasal İletişim.....	11
1.4. Seçmenin Oy Verme Davranışı ve İkna Stratejileri	12
İKİNCİ BÖLÜM.....	14
KENTSEL ALANDA ULAŞIM	14
2.1. Ulaşımın Kentsel Coğrafyada İfade Ettiği Anlam.....	14
2.2. Yerel Yönetimlerin Ulaşımı Koordine Etmekteki Rolü.....	19
2.3. Kentiçi Ulaşım İlişkin Yasal Mevzuat ve Politika Belgeleri	22
2.3.1. Ulusal Ulaştırma Ana Planı	23
2.3.2. On Birinci Kalkınma Planı	25
2.3.3. Şehircilik Şûrası.....	27
2.3.4. Ulaştırma Şûrası	27
2.3.5. AUS (Akıllı Ulaşım Sistemleri) Strateji Belgesi	28
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM.....	29
YÖNTEM	29
3.1. Araştırmanın Yöntemi	29
3.2. Evren ve Örneklem.....	30
3.3. Veri Toplama Araçları.....	34
3.4. Verilerin Toplanması ve Analizi	35
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM.....	37

ARAŞTIRMA BULGULARI	37
4.1. 31 Mart 2019 Mahalli İdareler Seçim Beyannameleri İçerik Analizi.....	37
4.1.1. AK Parti Seçim Beyannamesi: Memleket İşi Gönül İşi	37
4.1.2. CHP Seçim Beyannamesi: Derman Belediyeciliği	39
4.1.3. Saadet Partisi Seçim Beyannamesi: Dürüst Belediyecilik	41
4.1.4. Diğer Adaylar	43
4.2. Nicel Araştırma Bulguları	44
4.2.1. Çözülmesi Gereken Sorun Bağlamı İçinde Ulaşım.....	44
4.2.2. Seçmen Tercihini Şekillendiren Unsurlar ve Beyanname.....	48
4.2.3. Ankara’da Ulaşım Hizmetleri ve Yolculuk Davranışları	58
4.2.4. Ulaşımın Yönetimi, Toplu Taşımada Hizmet Kalitesi ve Otobüs Duraklarına İlişkin Değerlendirmeler	73
SONUÇ	76
KAYNAKÇA.....	82
EKLER LİSTESİ.....	89
ÖZGEÇMİŞ	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.

KISALTMALAR LİSTESİ

AK Parti	: Adalet ve Kalkınma Partisi
AUS	: Akıllı Ulaşım Sistemleri
BTP	: Büyük Türkiye Partisi
CBS	: Coğrafi Bilgi Sistemi
CHP	: Cumhuriyet Halk Partisi
DSP	: Demokratik Sol Parti
MİA	: Merkezi İş Alanları

ÖİK	: Özel İhtisas Komisyonu
SP	: Saadet Partisi
TKP	: Türkiye Komünist Partisi
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UKOME	: Ulaşım Koordinasyon Merkezi
YSK	: Yüksek Seçim Kurulu

TABLÖLAR LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 1. Trafik kaza istatistikleri, 2009-2020	6
Tablo 2.1. Geleneksel ve çağdaş ulaşım yaklaşımların özellikleri	23
Tablo 3.1: Katılımcıların cinsiyetlerine göre dağılımı	34
Tablo 3.2: Katılımcıların yaşlarına göre dağılımı	34
Tablo 3.3: Katılımcıların eğitim durumlarına göre dağılımı	35
Tablo 3.4: Katılımcıların medeni durumlarına göre dağılımı	35
Tablo 3.5: Katılımcıların çalışma durumlarına göre dağılımı	36
Tablo 3.6: Katılımcıların hanelerine giren aylık gelire göre dağılımı	36
Tablo 3.7: Katılımcıların özel araç sahibi olma durumlarına göre dağılımı	37
Tablo 3.8: Katılımcıların yaşadıkları ilçelere göre dağılımı	37
Tablo 4.1: Katılımcıların “Sizce büyükşehir belediyesinin çözmesi gereken en acil sorun nedir?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı.	49
Tablo 4.2: Katılımcıların “Belediye hizmetlerinde sizce en önemli 3 hizmet grubu aşağıdakilerden hangisidir? (1.den 3’e sıralayınız)” sorusuna verdikleri cevapların	

dağılımı.
50

Tablo 4.3: Katılımcıların “Yerel seçimlerde büyükşehir belediye başkanı için oy verirken önem verdiğiniz en önemli kriter sizce aşağıdakilerden hangisidir?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı. 53

Tablo 4.4: Katılımcıların “Belediye seçimlerinde hangi adaya oy vereceğinizi belirlerken aşağıdaki vaatlerden en etkili olanı sizce hangisi?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı. 54

Tablo 4.5.1: Katılımcıların “Belediye seçimleri öncesinde adayların seçim beyannamelerini okudunuz mu?” sorusuna verdikleri cevapların demografik özelliklere göre farklılaşmasına ilişkin X^2 analizi sonuçları. 55

Tablo 4.6: Katılımcıların “Okuduğunuz Seçim beyannamelerinde en fazla dikkat ettiğiniz hizmet alanı hangisiydi?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı. 57

Tablo 4.7: Katılımcıların “Oy verdiğiniz adayın ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri ile ilgili vaatlerini hatırlıyor musunuz?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı. 58

Tablo 4.7.1: Katılımcıların “Oy verdiğiniz adayın ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri ile ilgili vaatlerini hatırlıyor musunuz?” sorusuna verdikleri cevapların demografik özelliklere göre farklılaşmasına ilişkin X^2 analizi sonuçları. 59

Tablo 4.8: Katılımcıların “Belediye başkan adayının ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri ile ilgili vaatleri oy verme davranışınızı etkiledi mi?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı. 61

Tablo 4.8.1: Katılımcıların “Belediye başkan adayının ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri ile ilgili vaatleri oy verme davranışınızı etkiledi mi?” sorusuna verdikleri cevapların demografik özelliklere göre farklılaşmasına ilişkin X^2 analizi sonuçları. 61

Tablo 4.9: Katılımcıların “Ankara’da genel hatlarıyla değerlendirdiğinizde ulaşım hizmetlerini başarılı buluyor musunuz?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı. .. 63

Tablo 4.10: Katılımcıların “En çok kullandığınız ulaşım aracı hangisi?” sorusuna

verdikleri cevapların dağılımı. 63

Tablo 4.11: Katılımcıların “Ankara’da otopark hizmetlerini yeterli buluyor musunuz?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı. 64

Tablo 4.12: Katılımcıların “İşe ve okula gidiş gelişlerinizde daha çok aşağıdaki seçeneklerden hangisini tercih ediyorsunuz?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı. 64

Tablo 4.13: Katılımcıların “Kızılay ve Ulus gibi kentin merkezine gitmek istediğinizde daha çok aşağıdaki seçeneklerden hangisini tercih ediyorsunuz?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı. 65

Tablo 4.14: Katılımcıların “Son 1 ayınızı düşündüğünüzde ulaşım kaynaklı stres seviyenizi nasıl değerlendirirsiniz?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı. 65

Tablo 4.14.1: Son 1 ayınızı düşündüğünüzde ulaşım kaynaklı stres seviyenizi nasıl değerlendirirsiniz? sorusuna verilen cevapların cinsiyete göre farklılaşmasına ilişkin t testi sonuçları 66

Tablo 4.14.2: Son 1 ayınızı düşündüğünüzde ulaşım kaynaklı stres seviyenizi nasıl değerlendirirsiniz? sorusuna verilen cevapların yaşa göre farklılaşmasına ilişkin tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonuçları 66

Tablo 4.14.3: Son 1 ayınızı düşündüğünüzde ulaşım kaynaklı stres seviyenizi nasıl değerlendirirsiniz? sorusuna verilen cevapların eğitim durumuna göre farklılaşmasına ilişkin tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonuçları 67

Tablo 4.14.4: Son 1 ayınızı düşündüğünüzde ulaşım kaynaklı stres seviyenizi nasıl değerlendirirsiniz? sorusuna verilen cevapların medeni duruma göre farklılaşmasına ilişkin tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonuçları 68

Tablo 4.14.5: Son 1 ayınızı düşündüğünüzde ulaşım kaynaklı stres seviyenizi nasıl değerlendirirsiniz? sorusuna verilen cevapların çalışma durumuna göre farklılaşmasına ilişkin t testi sonuçları 68

Tablo 4.14.6: Son 1 ayınızı düşündüğünüzde ulaşım kaynaklı stres seviyenizi nasıl değerlendirirsiniz? sorusuna verilen cevapların aylık hane gelirine göre farklılaşmasına ilişkin tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonuçları	69
Tablo 4.14.7: Son 1 ayınızı düşündüğünüzde ulaşım kaynaklı stres seviyenizi nasıl değerlendirirsiniz? sorusuna verilen cevapların özel araç sahibi olma durumuna göre farklılaşmasına ilişkin t testi sonuçları	70
Tablo 4.14.8: Son 1 ayınızı düşündüğünüzde ulaşım kaynaklı stres seviyenizi nasıl değerlendirirsiniz? sorusuna verilen cevapların yaşanan ilçeye göre farklılaşmasına ilişkin tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonuçları	70
Tablo 4.15: Katılımcıların “Kentiçi ulaşım hizmetlerinde yaşadığınız en temel sorun nedir?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı.	71
Tablo 4.16: Katılımcıların “Son bir yıl içerisinde şehir içi toplu taşıma aracını ne sıklıkla kullandınız?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı.	72
Tablo 4.17: Katılımcıların “Ankara’da toplu taşıma hizmetleri sizce yeterli mi?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı.	72
Tablo 4.17.1: Katılımcıların “Ankara’da toplu taşıma hizmetleri sizce yeterli mi?” sorusuna verdikleri cevapların demografik özelliklere göre farklılaşmasına ilişkin X^2 analizi sonuçları.	73
Tablo 4.18: Katılımcıların “Ankara’da toplu taşıma hizmetlerinin sistemli (bütünleşik/entegre) bir şekilde çalıştığını düşünüyor musunuz?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı.	75
Tablo 4.18.1: Katılımcıların “Ankara’da toplu taşıma hizmetlerinin sistemli (bütünleşik/entegre) bir şekilde çalıştığını düşünüyor musunuz?” sorusuna verdikleri cevapların demografik özelliklere göre farklılaşmasına ilişkin X^2 analizi sonuçları.	75
Tablo 4.19: Katılımcıların “Ulaşım yönetimi” ile ilgili sorulara verdikleri cevapların dağılımı.	78
Tablo 4.21: Katılımcıların “Toplu Taşıma Araçlarının Hizmet Kalitesi” ile ilgili	

sorulara verdikleri cevapların dağılımı. 79

Tablo 4.20: Katılımcıların “Otobüs durakları” ile ilgili sorulara verdikleri cevapların dağılımı. 80

GRAFİK LİSTESİ

Grafik 4. 1: Bin kişi başına otomobil sayısı 48



GİRİŞ

1930 yılında yapılan ilk belediye seçimlerinden günümüze kadar birçok yerel seçim deneyimi yaşanmış ve bu seçimlerde ortaya çıkan sonuçlarla ilgili seçmen davranışlarının muhtevası üzerine birçok akademik çalışma yapılmıştır. Bu çalışmalar genel olarak siyasal partilerin seçmenlere nasıl yaklaştığı ve seçmenleri hangi motivasyonlarla ikna ettiğine odaklanmışlardır. Seçmen davranışlarının anlaşılması bağlamında uluslararası literatürde de birçok çalışma yapılmış ve seçmenin hangi partiye neden oy verdiğine ilişkin çeşitli kuramlar ortaya koyulmuştur. Bu bağlamda “seçmenin oy verme davranışını şekillendiren temel unsur ya da unsurlar nelerdir?” sorusu yapılan ilk seçimlerden bu yana akademik olarak merak edilen bir konudur. Seçmen davranışını anlamaya yönelik ilk araştırmalar 1910’lu yıllarda Amerika’da başlamış ve 1940’lı yıllarla birlikte konu ile ilgili ABD merkezli olmak üzere pek çok görgül (ampirik) araştırma yapılmış ve bilim insanlarınca seçmen davranışını açıklayıcı kapsamlı kuramlar geliştirilmiştir (Kavas Bilgiç, 2019: 24). Bu kuramlarda seçmen davranışı, sosyolojik, sosyopsikolojik ve ekonomik yaklaşımlar bağlamında ele alınmıştır.

Siyasal partilerin iktidara talip olurken ortaya koyduğu performans ve seçmenle kurduğu iletişim dili nihai planda seçmenden alacağı karşılığı belirlemektedir. Seçim sisteminin işleyişi içinde her siyasal parti, seçmeni ikna etmek için talip olduğu iktidara geldiğinde neler yapacağına ilişkin bir beyanda bulunur. Genel seçimlerde ülkeye dair yapacağı çalışmaları formüle ederek bir beyanname ile seçmenin karşısına çıkarken yerel seçimlerde de hemşehrilerini ikna ederek bir vaatler bütünü ile seçmenden onay almak için sistematik çalışma yürütür. Siyasi partilerin yapacağı bu çalışmaların bütüncül bir şekilde ortaya koyulduğu belgelere Seçim Beyannamesi veya Seçim Bildirgesi adı verilmektedir. Seçim Manifestosu veya başka isimlendirmelerde bulunanlar olsa da siyasal hayatta genel kabul görmüş isimlendirmeler bu şekildedir.

Seçim atmosferine girildiği andan itibaren bütün siyasal organizasyonlar seçmenin davranışını konsolide etmek ya da değiştirmek üzere kurgulanmaktadır. Bu konuda hem Türkçe literatürde hem de uluslararası literatürde çok sayıda çalışma yapılmış ve seçmen davranışının değişimi ve seçmenin ikna edilmesi üzerine tartışmalar yürütülmüştür. Cengiz Anık’ın ortaya koyduğu çalışmada da görüleceği

gibi bir kanaati kabul ettirme, inanılmasını sağlama, razı etme anlamları taşıyan ikna kavramı siyasal alanda düşünüldüğünde seçmenin oy verme davranışını kendi lehine çevirme motivasyonu ile bir arada değerlendirilerek ikna stratejileri bağlamında oy verme davranışını etkileme sürecini içermektedir (Anık, 2000: 31-35).

Seçmen davranışını anlamaya dönük yine önemli çalışmalardan birisi de Asmin Kavas Bilgiç'in (2019) Belediye Hizmetleri ve Seçmen Davranışı başlıklı çalışmasıdır. Kavas Bilgiç bu çalışmada belediye hizmetlerinin genel olarak seçmenin davranışını nasıl etkilediği üzerine durmaktadır. Ankara'da iki farklı siyasal partinin belediye yönetiminde olduğu iki ilçede gerçekleştirdiği alan araştırmasıyla konuyu ele alan Kavas Bilgiç siyasal davranış farklılıklarını da ortaya koymaktadır. Bununla birlikte Ömer Çaha'nın (2008) yaptığı Türkiye'de Seçmen Davranışı ve Siyasal Partiler çalışmasında ise ana hatlarıyla siyasal katılım, seçmen davranışını etkileyen faktörler, siyasal değerler ve siyasal kültür, demokratik toplumlarda siyasal katılım düzeyini ve niteliğini belirleyen hususlar ele alınmaktadır. Yerel Hizmetlerde Vatandaş Karnesi Konya Örneği çalışmasında Örselli ve Bayrakçı'nın (2016) da ifade ettikleri gibi hizmet sunulan vatandaşların istek ve beklentilerine duyarlı davranmak, vatandaşların sürekli desteğini, beğenisini ve güvenini sağlamak belediye yönetimleri için oldukça önemlidir. Hizmet memnuniyet araştırmalarının yapılma amacının bu memnuniyetin sürekliliğini ölçmek ve bu memnuniyet durumunun da oy verme davranışında ne kadar etkili olduğunu takip etmek için önemli olduğu vurgulanmaktadır.

Siyasi partilerin seçmenin karşısına çıktığında vereceği mesajın ana omurgasını belirleyen seçim beyannameleri seçmeni ikna etmenin de en önemli aracı haline gelmektedir. Siyasi partiler kuruluş amaçları doğrultusunda yapacağı hizmetlerin ana eksenini beyan ederken her türlü vaadi ortaya koymaktadır. Belediye seçimlerinde seçmenin beklediği ve yasalarla tanımlanmış beledî hizmetlerin bütününe bakıldığında seçim beyannamelerinin çerçevesini temelde;

Çevre Koruma ve Kontrol Hizmetleri,
Eğitime Destek Hizmetleri,
Emlak ve İskân Hizmetleri,
Kamu Düzeni ve Güvenlik Hizmetleri,
Kentsel Altyapı Hizmetleri,
Kentsel Planlama Hizmetleri,
Kültür, Sanat ve Turizm Hizmetleri,

Sosyal Yardım Hizmetleri,
Şehir İçi Trafik ve Ulaşım Hizmetleri,
Toplum Sağlığı Hizmetleri,
Kırsal Hizmetler,
Mezarlık ve Cenaze Hizmetleri, oluşturmakta ve seçim süreci bu başlıklar üzerine inşa edilmektedir.

Günümüzde kişi başına düşen araç sayısının artmasıyla birlikte özellikle büyükşehirlerde kentiçi ulaşım ve trafik sorunları da kentsel yaşam kalitesini etkileyen en önemli göstergelerden birisi haline gelmiştir. İstanbul, Ankara, İzmir gibi büyükşehirler başta olmak üzere kentiçi ulaşım ve trafik sorunları kentlilerin yaşam kalitesini negatif etkilediği gibi nispeten daha küçük illerde de bu sorunlar yapılan araştırmalarla çok görünür hale gelmiştir (Kent Araştırmaları Enstitüsü, 2019: 20). Bu aşamada belediyelerin kentiçi trafik ve ulaşımaya yönelik vereceği hizmetlerin de yerel seçimlerde önemli bir değerlendirme faktörü olacağı öngörülebilir. Dolayısıyla yerel seçimlerde parti ve adayların kentiçi ulaşım ve trafikle ilgili ortaya koyacağı her türlü çalışmanın seçmen davranışını etkilemede birer faktör olacağı varsayılmaktadır.

Türkiye’de araç sayısının artmasına bağlı olarak özellikle büyükşehirlerde kentsel yaşam kalitesini olumsuz yönde etkileyen faktörlerden birisi haline gelen kentiçi trafik ve ulaşım sorunu yerel yönetimlerin önemli hizmet alanlarından birisini oluşturmaktadır. Bu bağlamda kentiçi trafik ve ulaşımaya ilgili belediyelerin yapmış olduğu çalışmaların da hizmet memnuniyetine etki eden faktörlerden olması kaçınılmazdır. **“Yerel Seçim Beyannamelerinde Kentiçi Ulaşım ve Seçmen Davranışına Etkileri: 31 Mart 2019 Mahalli İdareler Genel Seçimleri Ankara Örneği”** başlıklı bu tez çalışmasının temel amacı, siyasi partilerin seçim beyannamelerinde ve belediye başkan adaylarının seçim öncesi yapmış oldukları çalışmalarda kentiçi ulaşım ve trafik sorunlarının çözümüne dönük olarak ileri sürdükleri vaatlerin seçmenin davranışına nasıl yansıdığını ortaya çıkartmaktır.

Seçmenin ikna edilmesinde trafik ve ulaşımaya ilgili sorunların çözümüne dair hazırlanan söylemin siyasal ikna süreçlerinde ne kadar etkili olduğunun yanı sıra siyasal partilerin seçim beyannamelerinde bu konuya ne kadar önem verdikleri de ayrıca değerlendirilmektedir. Kentsel hizmetlerle ilgili yapılan araştırmalarda en yüksek sorun alanı olarak görülen kentiçi ulaşım ve trafik sorunlarına ilişkin siyasal partilerin ne düzeyde çözüm arayışı içinde olduğu da araştırma kapsamında ele

alınmaktadır. Araştırmada ayrıca seçmenin, gündelik hayatta en çok karşılaştığı sorunlardan birisi olan kentiçi ulaşım ve trafikle ilgili siyasi partilerin ne söylediğine odaklanıp odaklanmadığı da ortaya çıkartılmaya çalışılmıştır.

Tez çalışması kapsamında 31 Mart 2019 Mahalli İdareler Seçimlerinde Ankara Büyükşehir Belediye başkanlığı için yarışa giren siyasi partilerin seçim beyannameleri incelenerek seçmen davranışlarını değiştirmek için trafik ve ulaşım sorununa yönelik ne gibi argümanlar ve çözüm stratejileri ileri sürdükleri analiz edilmektedir. Ayrıca seçim kampanyası boyunca Ankara Büyükşehir Belediyesi için yarışan adayların trafik ve ulaşım konusunda seçmenlere yönelik söylediği hususlar da incelenmektedir.

Son aşamada çalışmanın ana amacı olan siyasi partilerin ve adaylarının kentiçi ulaşım ve trafikle ilgili vaatlerin seçmen davranışına etkisini ölçmek için Ankara örneğinde niceliksel bir araştırma yapılmıştır. Araştırma 31 Mart 2019 Mahalli İdareler Seçimlerine katılarak oy kullanmış seçmenlerle gerçekleştirilmiştir. Bu araştırma sonucunda seçmen davranışlarının kentiçi ulaşım ve trafik sorunlarıyla ilgili çözüm tekliflerinden ne oranda etkilendiği ve ikna olduğu ele alınmaktadır. Yapılan nicel boyutlu araştırma, doküman incelemesi ile de zenginleştirilerek kentiçi ulaşım ve trafikle ilgili siyasi partilerin seçim beyannameleri ve adayın seçmenlere yönelik hazırladığı propaganda malzemeleri ve dokümanlar incelenerek analiz edilmektedir. Çalışma kapsamında aynı zamanda kamu kurumlarının üretmiş olduğu politika belgeleri de incelenerek kamu, siyasi partiler/adaylar ve seçmenlerin kentiçi ulaşım ve trafik sorununa hangi düzeylerde yaklaştığı bütüncül olarak değerlendirilmektedir.

Siyasal iktidarın seçimlerle belirlendiği 1910'lerden bugüne seçmenin nasıl ikna edildiği veya edileceği üzerine çok farklı disiplinlerden gelen araştırmacılar çeşitli kuramlar geliştirmiştir. Seçmen davranışını belirleyen temel dinamiklerin sosyolojik, ekonomik, demografik, etnik, dinsel ve benzeri birçok nedene bağlı olduğu bilinmektedir. Seçmen davranışını belirleyen ana etkenin parti imajı ve lider karizması olduğunu düşünenlerin yanı sıra ideolojik ve kültürel faktörlerin ön planda olduğunu ileri süren araştırmacılar da literatürde yer almaktadır. Bununla birlikte seçmenin oy davranışını belirleyen ana unsurun partilerin ve adayların ilgili seçim dönemlerinde ortaya koydukları seçim beyannamelerinin çok daha etkili olduğunu ifade eden araştırmacılar da söz konusudur. Çaha ve arkadaşlarının 2002 Genel seçimlerinde "Seçmenin Parti Tercihinde Rol Oynayan Faktörler, Kırıkkale Örneği" başlıklı

çalışmasına göre seçmen, partilerin vaatlerini ve seçim bildirgelerini esas alarak kararlarını vermektedir (akt. Kavas, 2019: 34). Seçim bildirgesi ve vaatler üzerinden oy davranışının şekillendiğine ilişkin çıkarımlar olmakla birlikte kentiçi ulaşım ve trafik hizmetlerinin seçmen davranışını ne oranda şekillendirdiğine ilişkin literatürde herhangi bir çalışma yer almamaktadır. Bu tez çalışmasını orijinal kılan en önemli yön, seçimlerde siyasi parti ve adayların kentiçi ulaşım ve trafikle ilgili ortaya koydukları vaatlerin seçmen davranışını ne şekilde etkilediğine ilişkin literatüre yapacağı katkıdır.

Özellikle büyükşehirlerde hem nüfus yoğunlaşması hem de kişi başına düşen özel araç sayılarındaki hızlı artışın getirdiği trafik sorunlarının seçmen davranışlarını etkileyecek boyutta bir soruna dönüştüğü, trafikte geçirilen süre düşünüldüğünde ilerleyen süreçte daha da önemli hale gelecektir. Bu durumun araştırılarak analiz edilmesinin seçmen davranışlarını anlamak açısından farklı bir bakış açısı ortaya koyacağı düşünülmektedir.

Ayrıca bu araştırmayla rasyonel, duygusal, sosyal ve durumsal seçmen sınıflandırması (Akyüz, 2015: 80) içerisinde kentiçi ulaşım ve trafik sorununu kentsel yaşam kalitesini olumsuz etkileyen bir faktör olarak düşünüp oy verme davranışını rasyonel bir kararla sonuçlandıran seçmenlerin profilini de ortaya çıkartacak bir yaklaşım hedeflenmektedir. Konunun önemini vurgulamak için dünyada ve Türkiye’de ulaşım alanında yaşanan mal ve insan hareketliliğinin getirdiği trafik güvenliği sorunlarını da düşünmek gerekmektedir. Dünya Sağlık Örgütü rakamlarına göre dünyada her yıl bir milyondan fazla insanın trafik kazası sonucu hayatını kaybettiği göz önüne alınırsa (Yaprak ve Akbulut, 2019: 1) ulaşım ve trafik sorunları her geçen gün kentli insanın daha da iç içe olacağı konular arasındadır. TÜİK verileri incelendiğinde 2018 yılında toplam 6.675, 2019 yılında 5.473, 2020 yılında ise 4 bin 866 kişi hayatını kaybetmiştir. Bu rakamların da gösterdiği gibi ulaşım ve trafik sorunlarına ilişkin politika ve çözüm üretecek olan adayların, seçmenlerin oy verme davranışı bağlamında bir karşılık bulacağı öngörülebilir. Bu tez çalışması bu karşılığın varolup olmadığını ve hangi boyutlarda olduğunu da ortaya çıkartılmıştır.

Tablo 1. Trafik kaza istatistikleri, 2009-2020

Yıl	Toplam kaza sayısı	Ölümlü yaralanmalı kaza sayısı	Maddi hasarlı kaza sayısı	Ölü sayısı			Yaralı sayısı
				Toplam	Kaza yerinde	Kaza sonrası ⁽¹⁾	
2009	1 053 346	111 121	942 225	4 324	4 324	-	201 380
2010	1 106 201	116 804	989 397	4 045	4 045	-	211 496
2011	1 228 928	131 845	1 097 083	3 835	3 835	-	238 074
2012	1 296 634	153 552	1 143 082	3 750	3 750	-	268 079
2013	1 207 354	161 306	1 046 048	3 685	3 685	-	274 829
2014	1 199 010	168 512	1 030 498	3 524	3 524	-	285 059
2015	1 313 359	183 011	1 130 348	7 530	3 831	3 699	304 421
2016	1 182 491	185 128	997 363	7 300	3 493	3 807	303 812
2017	1 202 716	182 669	1 020 047	7 427	3 534	3 893	300 383
2018	1 229 364	186 532	1 042 832	6 675	3 368	3 307	307 071
2019	1 168 144	174 896	993 248	5 473	2 524	2 949	283 234
2020	983 808	150 275	833 533	4 866	2 197	2 669	226 266

(1) Trafik kazasında yaralanıp sağlık kuruluşuna sevk edilenlerden kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içinde ölenleri kapsamaktadır.

- Bilgi yoktur.

Kaynak: TÜİK, 2020.

Saha araştırmasında kullanılan veri toplama aracını katılımcıların gerçek durumlarını yansıtabilecek şekilde doldurdıkları varsayılmıştır. Araştırma, 2019 Mahalli İdareler seçimlerinde seçime giren aday ve partilerin seçim beyannameleri ile sınırlıdır. 2. Saha araştırması verileri Çankaya, Keçiören, Mamak ve Sincan ilçelerinden araştırmaya dahil edilen katılımcılarla sınırlıdır.

Tanımlar

Seçim Beyannamesi

Siyasal partiler seçmeni ikna etmek amacıyla seçim döneminin başlangıcında sistematik bir gelecek planı ortaya koyarlar. Bu planda iktidara geldiklerinde ya da seçimi kazandıklarında neler yapabileceklerini seçmen kitlesine aktarmayı amaçlarlar. Seçmenler ülke ya da beldeleri için en yararlı olduklarını düşündükleri adaya veya partiye oy vermek arzusundadırlar. Siyasi parti ve adaylar bu süreçte seçmenlere kendilerini daha doğru anlatmak için onlara geleceğe ilişkin bir vaatler demeti sunar. Bu belge aynı zamanda göreve geldiklerinde yapacakları çalışmaları içeren bir strateji belgesi niteliği de taşır. Bir bütünsellik içinde seçmen kitlesine sunulan ve vaatleri de içeren bu belgeye seçim beyannamesi denmektedir.

Seçmen Davranışı

Seçmen davranışı en nihayetinde sandıkta verilen oyun kime neden verildiğini anlatmaya çalışan bir kavramdır. Demokrasinin en somut göstergelerinden biri olan seçimlerin adil yapılması ve seçmenlerin de istedikleri adayı veya partiyi desteklemeleri demokrasilerde seçim sisteminin sunduğu en önemli imkandır. Seçmenler bu süreçte oy kullanırken çeşitli nedenlere göre hareket ederler. Daha açık ifadeyle kullandıkları oyun bir gerekçesi vardır. Bazı seçmen grupları adayın karizmatik duruşuna göre oy kullanırken bazı seçmen grupları ise rasyonel bir şekilde fayda maliyet bağlamıyla konuya yaklaşır. Bazı seçmenler için demografik unsurlar belirleyici olurken bazı adaylar için ideolojik tutumlar ve dünya görüşleri daha baskın düzeyde belirleyici nedenler olmaktadır. Kısaca seçmenlerin oy kullanmaları ve bu kullandıkları oyu kime ve neden verdiğini açıklamaya çalışan yaklaşımların bütünü seçmen davranışı kavramı altında ele alınmaktadır.

Kentiçi Ulaşım

En basit tanımıyla insan ve malların bir yerden başka bir yere taşınmasını yani insan ve malların hareketliliğini ifade eden ulaşımın kentsel alandaki sistemli örgütlenişini kentiçi ulaşım kavramı ifade etmektedir. Kentiçi ulaşım, şehir formunda bireysel ve kurumsal olarak ulaşım altyapısının bütünselliği içinde çeşitli ulaşım türlerinin günlük hareketliliğin sağlanması adına kullanılmasını ifade etmektedir. Kent coğrafyasında üçte birlik veya dörtte birlik alanın sokak ve caddelerden oluştuğu düşünüldüğünde ulaşım faktörünün kentsel alanda önemini vurgulamak adına yeterlidir. Kentiçi ulaşım farklı sistemlerin bir arada uygulama alanı bulduğu bir sistemler bütünüdür. Taşıma sistemleri bakımından; karayolu, raylı sistemler ve denizyolu ulaşımı, taşıma türü bakımından; bireysel taşıma, toplu taşıma, idari nitelik bakımından; özel taşıma ve kamu ulaştırması olmak üzere kentiçi ulaşım sistemleri şekillenmektedir (Bakırcı, Tarih yok: 300).

BİRİNCİ BÖLÜM

SİYASAL KATILIM, SEÇİM BEYANNAMLARI VE SİYASAL İLETİŞİM

1.1. Meşruiyet ve Siyasal Katılım

Günümüzde bir ülkeyi, bir beldeyi, şehri yöneten iradenin meşru olabilmesi için aranan ilk ve en önemli özellik egemenliği nereden aldığına tespitidir. Modern yönetim teorileri içinde egemenliği millettten, halktan almayan sistemlerin meşruluğunu sağlamak neredeyse imkansızdır. Yerel yönetimlerin de siyasal sistem içinde bir fonksiyon icra ettiğini varsayarsak sistemin sürekliliği, istikrarı ve dayanıklılığı meşruluk ile doğrudan bağlantılıdır. “Yüksek meşruluk” derecesine sahip sistemler daha istikrarlıdır (Kapani, 2015: 107). Toplum üyelerince benimsenmiş olan meşruluk inancı hiç şüphe yok ki en güçlü dayanak noktasını teşekkül ettirmektedir.

Yerel yönetimler bireye en yakın yönetim birimi olması bakımından meşruluğunun da güçlü olması kentsel aidiyet duygusu ile de doğrudan ilişkilidir. İnsanların yaşadıkları kentleri benimsemesi ve oraya aidiyet duygusu ile yaklaşması aynı zamanda yönetimin meşruluğunu da belirleyen koşulları içermektedir. Bu bakımdan yerel yönetim seçimlerinde siyasal katılımın da güçlü olması gerekmektedir. Geniş kitlenin yönetimde söz sahibi olması siyasal katılımın derecesine bağlı olduğu vurgulanabilir. Meşruluğu sağlayan sürecin ilk temel taşı olan siyasal katılımın yolları ve dereceleri ise tartışmaya açık bir alan olmaktadır (Kapani, 2015: 143). Katılımın hedeflenen şekilde gerçekleştirilmesinin en önemli yöntemlerinden biri, etkin bir yerinden yönetimin sağlanmasıdır (Keleş, Erbay, Görmez, 2020: 13). Siyasal katılmayı yalnızca seçimlerde oy verme olarak ele almak yanlış ve eksik bir yaklaşımdır. Siyasal katılma, siyasete olan basit ilgi ve meraktan başlayıp siyasal eyleme kadar giden geniş bir tutum ve etkinlik alanını kapsamaktadır (Tokgöz, 2014: 133). “Demokrasinin ilkokulu” vasfının da yakıştırıldığı yerel yönetimlerde, yaşadığımız çağda sivil toplum kuruluşlarının, meslek örgütlerinin ve halkın karar mekanizmalarına katılımına imkan vermeyen bir demokrasiden söz edilemez (Keleş, Erbay, Görmez, 2020: 11). İletişim

ve enformasyon teknolojilerinin ve yeni medya kavramının kamuoyunun temel belirleyicilerinden biri haline geldiği günümüzde yerel katılım kavramı tartışılırken bu kavramların da dikkate alınması gerektiği ifade edilmektedir. Geleneksel medyadan (kitap, televizyon, radyo, gazete) farklı olarak “yeni medya” kavramı sayısal medyayı, özellikle etkileşimsel medyayı, internet ağlarını ve sosyal iletişim medyasını nitelemek için kullanılmaktadır (Binark, 2014: 15). Yerel katılım mekanizmasında geleneksel medyanın yanı sıra yeni medyanın rolünün de görmezden gelinemeyeceği artık aşîkârdır. Daha güçlü, katılımcı, müzakereye dayalı bir demokrasi arayışının arttığı günümüz siyasal atmosferinde geleneksel medya, kamuoyunun beklentilerini karşılamada yetersiz kalmaktadır. Yeni medyada siyasal katılım “kullanıcının kendisini fiziksel varoluşuyla değil, söylemsel varoluşuyla temsil etmesine dayalıdır.” (Meriç, 2014: 85-86).

Yerel düzeyde yönetim mekanizmasında etkin olmanın yolu belli aralıklarla yapılan seçimlerden geçmektedir. Bazı ülkelerde 4 yıl bazı ülkelerde ise 5 yıllık periyotlarla yapılan seçimlerde yerel düzeyde yönetim kademeleri belirlenmektedir. Türkiye’de her beş yılda bir yapılan mahalli idareler seçimleri yerel siyasal iradenin şekillendiği temel zemini teşkil etmektedir. En son 31 Mart 2019 yılında yapılan Mahalli İdareler seçimlerinde Türkiye’de Büyükşehir Belediye başkan adaylıklarına toplam 316 kişi, İl Genel meclis üyeliklerine 8.719 kişi, Belediye başkanlıkları için 7.954 kişi, Belediye meclis üyeliklerine ise toplam 102.332 kişi aday olmuştur (YSK, 2019: 7). Toplam 119.321 kişinin aday olduğu bu seçim sonuncunda 1389 belediye başkanı ve 20.745 belediye meclis üyesi seçilmiştir. Mahalle muhtarlarının da seçimini bu kapsamda düşünürsek (50.217) 31 Mart 2019 Mahalli İdareler seçimlerinde toplamda 72.351 kişinin yerel yönetim mekanizmalarında seçilmiş kişiler toplamı olduğu görülecektir (YSK, 2019: s.14). Aday olan ve seçilen, bu verilerin gösterdiği gibi, yönetimde söz sahibi olma arzusu yerellik olgusunun önemini vurgulaması bakımından dikkate değer bir rakamdır.

1.2. Bir Yol Haritası Olarak Seçim Beyannameleri

Seçimlerde yarışan aday ve partilerin, vatandaşların kendi lehlerine oy kullanmaları için yapmaları gereken bazı temel çalışmalar yer almaktadır. Bunların başında seçim beyannameleri gelmektedir. Seçim beyannameleri partilerin yapmayı taahhüt ettikleri

bir belge olması bakımından kendilerine neden oy verilmesi gerektiğine ilişkin soruların da cevabını bulduğu bir belgedir. Seçim beyannameleri mevcut toplumsal yapının beklentilerini yansıttığı gibi aynı zamanda sorunların tespiti ve çözümüne ilişkin yaklaşımları da içerir. Siyasal partiler seçim sürecine girdiklerinde seçmenin karşısına belirli bir strateji ve sistemli bir süreç planı ile çıkarlar. Seçim beyannamelerinin aynı zamanda parti programıyla ilişkisi çok yüksek bir belge olmak zorundadır, çünkü partinin kuruluş felsefesine, siyasal görüşüne dayanması beklenir. Bir adım sonrasında ise hizmetler için bir yol haritası misyonunu da taşıyan seçim beyannameleri yerel yönetimler için stratejik hedefleri de içinde barındırır. Seçim beyannameleri partilerin gelecek için niyet ve vaatlerini ortaya koyar, seçimler arasındaki zamanda parti icraatlarına yön verir. Beyannamelerin tamamı seçmenlerin bütünü tarafından baştan sona okunmasa da geleneksel medya ve yeni medya aracılığı ile beyannamelerdeki bilgiler vatandaşlar tarafından takip edilebilir (Şeşen ve Ertürk, 2017: 193).

Dünya görüşleri ve ülkedeki meselelere bakış açılarındaki farklılıklara göre değişim gösteren partilerin beyannameleri broşürden kitap boyutuna kadar çeşitli boyutlarda ortaya koyulabilmektedir. Siyasi partiler kendi önceliklerine göre beyannamelerinde hem farklı konulara yer verebilir hem de aynı konuya farklı ağırlıkta yer verebilir. Siyasi partiler, seçimler öncesinde yayınladıkları beyannamelerde bir konu ile ilgili yaptıklarını ve yapacaklarını, yani hizmetlerini ve vaatlerini kamuoyuna açıklar. Bu bakımdan partilerin beyannamelerde bir konuya yer verip vermemelerinin yanı sıra ne ağırlıkta yer verdikleri de önem taşır (Şeşen ve Ertürk, 2017: 194-195).

Seçim beyannamelerinde toplumun sorunlarına gerçekçi çözümler önerebilme gücü aslında iktidar olma potansiyelini de içermektedir. Bu yüzden beyannamelerin kurgusu, hangi konulara ne ölçüde temas ettiği, önerdiği çözümleri nasıl gerçekleştireceğini de içermesi seçmen üzerinde ikna sürecinde etkili olmaktadır. Seçmenin oy verme davranışını da etkileyen tüm bu sürecin siyasi partiler arasında bir yarış olduğu düşünüldüğünde özellikle seçim takvimi boyunca mesajın seçmene doğru bir şekilde aktarılması gerekmektedir. Bu aktarımın hangi araçlarla nasıl gerçekleştirileceği ise siyasal iletişim stratejisini ve kampanyayı gerekli kılmaktadır.

1.3. Vaadin Sistemik Aktarımı: Siyasal İletişim

İletişim özünde bilgiyi aktarmanın yanı sıra ikna etmek, karşıdakini etkilemek, onun tutum ve davranışında bir değişikliğe neden olmak gibi katmanları içermektedir (Fidan, 2016: 61). İktidara talip olan siyaset mekanizması da seçmenden yetki alabilmesi için öncelikle seçmeni ikna ederek onun oy verme davranışını etkilemesi gerekmektedir. Bu açıdan iletişim, siyasal alanda sistematik bir şekilde kullanılan bir olguya dönüşmüştür. Siyasal partiler ve adaylar seçim beyannamelerinde ne söyleyeceğinin yanı sıra nasıl söyleyeceğini de planlamak durumundadır. Disiplinler arası bir yaklaşımın ürünü olan siyasal iletişim kavramı, siyasi aktörlerin belli ideolojik amaçlarını, belli gruplara, kitlelere, ülkelere ya da bloklara kabul ettirmek ve gerektiğinde eyleme dönüştürmek, uygulamaya koymak üzere çeşitli iletişim tür ve tekniklerinin kullanılarak yapılması olarak tanımlar (Aziz'den akt., Fidan, 2016: 63). Siyasal iletişimin temel fonksiyonları incelendiğinde yedi başlığın öne çıktığı görülmektedir (Uslu'dan akt. Fidan, 2016: 72-75): Siyasal mesajların iletilmesi, Mesajların etkinliği ve kalıcılığının artırılması, Kamuoyu beklentilerinin ölçümlenebilmesi, Geri besleme kanallarının tesisi, Kanaat önderlerinin etkilenmesi, Gündem oluşturabilme yeteneğinin artırılması, Siyasal rakiplere karşı avantaj sağlanması. Geniş bir perspektifin ürünü olan siyasal iletişim konusu siyaset alanındaki bütün iletişim süreçlerini içinde barındırmaktadır.

Siyasal iletişim kavramının hayata geçirilmesinde temel araçlardan bir tanesi medyadır. Siyasal parti ve adayın tek tek görüşerek ikna edemeyeceği sayıda kitlenin beğenisini kazanma zorunluluğu siyasal süreçler ile medyanın bir arada düşünülmesini kaçınılmaz kılmaktadır. Siyasal iletişim süreçleri medyayı bir araç olarak kullanmak zorundadır. Kitle iletişimi, kitle iletişim araçları kullanılarak kitlelere düşüncelerin, duyguların, bilgi ve becerilerin aktarılması süreci (Fidan, 2016: 75-76) olduğunu düşünürsek siyasi parti ve adayların seçmenin davranışını değiştirmek için medyayı kullanmaktan daha kolay bir seçeneği olamayacağı görülecektir. Kitle iletişim araçları yoluyla, siyasi karakterler veya partiler hakkında yürütülen tüm iletişim çalışmaları, siyasal iletişimin içerisine girmektedir (Fidan, 2016: 77). Hedef kitlede yer alan seçmen grubunun hangi kitle iletişim aracını daha çok kullandığına yönelik bilgi ile birlikte bir planlama yapıldığında gönderilen mesajın etkisi de artacak ve seçmende oy verme davranışı iletişimi kurgulayan lehine değişecek veya pekişecektir. İkna iletişimi

kavramı burada kilit öneme sahip bir kavram olarak öne çıkmakta ve “razı etmeyi” ve “inandırmayı” hedeflemektedir. Keskin’in (2014: 108) aktardığına göre Hans Mathias Kepplinger, insanları etkilemenin psikolojik mekanizmalarını araştırarak başlayan ikna iletişiminin günümüzde bunun ötesine geçtiğini, özellikle politik iletişimde psikolojik etki mekanizmalarının yanı sıra, bu mekanizmaların toplumsal ön koşulları ile politik hedef ve sonuçlarının da incelenmeye başlandığını vurgulamıştır. Siyasal yapıların bu ikna ve inandırma çabaları siyasal iletişim kavramı ile birlikte siyasal pazarlama yaklaşımlarını da gündeme getirmektedir. Siyasal pazarlamayı tanımlama çabasında bulunan birçok araştırmacının ortak noktalarından bir tanesi geleneksel pazarlama modellerinin siyasal alana yansıtılma süreçlerini içermesi olarak görülebilir (Akyüz, 2015: 15-19). Örneğin seçim beyannamesinde yer alan güçlü bir mesajın televizyonun çok izlendiği bir saatte reklam kuşağında hedef guruba ulaştırılması bir siyasal pazarlama biçimi olarak değerlendirilebilir. Nasıl olursa olsun her türlü siyasal iletişimde mesajlar merkezî bir öneme sahiptir. Değişen stratejilere bağlı olarak mesajlar olumlu veya olumsuz olabilmektedirler. Çağdaş toplum içerisinde mesajlar her yerdedir. Bu mesajlar, alıcılarının davranışlarını düzenleme gayesi içerisinde olan kurumlar ve politik örgütler tarafından gönderilmektedir. Muhtemelen en yaygın olan mesajlar ve amaçlarına ulaşmak bakımından en başarılı olanlar reklam sloganlarıdır (Lilleker, 2013: 166-167). Mesajın aktarımında siyasal iletişimde yaşanan son gelişmelerin birçoğu siyasal pazarlamanın altında yatan profesyonelleşme ve bilhassa Amerikanlaşmanın bir parçasıdır. Siyasal aktörler seçmenin talebine cevap vererek, imaj oluşturma araçlarını kullanmaktadırlar (Lilleker, 2013: 208).

1.4. Seçmenin Oy Verme Davranışı ve İkna Stratejileri

Seçmenin oy verme davranışını belirleyen temel yaklaşımlar, hiç kuşkusuz siyaset bilimi ile birlikte birçok disiplinin ilgilendiği konulardan bir tanesidir. Aytaç ve Stokes’ın (2020: 35) da belirttiği gibi seçimlere katılım üzerine çok sayıda kuram vardır, ancak hiçbirisi tümüyle ikna edici değildir. İkna edici bir kuram, mantıksal varsayımlar üzerine inşa edilmeli ve sahadaki gerçeklerle örtüşmelidir. Seçimlere katılımı ilgili en etkili kuramların başında erken dönem sosyal psikolojik modeller gelmektedir. Bu modele göre örneğin oy kullanmanın bir görev olduğunu düşünen kişiler oy kullanmaya çok meyillidirler. İnsanları oy vermeye ikna etmeye ilişkin ikinci

temel kuram ise “seçimlere katılımın ekonomik modelleri”dir. Seçmenlerin hangi adayı seçeceklerine dair akıl yürütmeleri ekonomik modele göre “Bana en fazla fayda sağlayacak olanı seçerim” (Aytaç ve Stokes, 2020: 39) yaklaşımıyla özetlenebilir. Oy kullanmanın paradoksal olarak maliyetli olduğunu savunan Rilker ve Ordeshook normal şartlarda rasyonel insanların oy kullanmayacağını ifade ederek insanları oy kullanmaya ikna etmenin en kolay yollarından birinin görev kavramı olduğunu vurgulamaktadır. Vatandaşlık görevi olarak öne çıkan bu yaklaşım insanlarda oylarının, sonuçları değiştirecek kilit olma (eşitliği bozma) olasılığını da artırmaktadır. Bu düşünceyle hareketle insanların oy kullanmaya ikna olması mümkün hale gelerek oy kullanmaktadırlar (Aytaç ve Stokes, 2020: 41). Seçim sonucunun eşit olabileceğini varsayarak sonrasında oluşacak faydayı değil pişmanlığı minimize etmek için oy kullananlar olduğu gibi bireyin kendisini dışa dönük anlatımlarında daha rasyonel açıklama çabasına katkı sunacak dışavurumcu oy kullanan bir grubun varlığından da söz etmek gerekir. Gruplar, partiler ve ağların oy kullanmaya ikna sürecini yürüttüğü bir diğer kulvarda ise liderin takipçilerini oy kullanmaya ağlar üzerinden ikna etmesi söz konusuysa kural-faydacı modeller ise seçimlere pozitif katılımı önceleyerek seçimin önemi ile birlikte ve sonuçların yakın olması yönündeki beklentiyle katılımın arttığını varsaymaktadır (Aytaç ve Stokes, 2020: 49).

Kavas Bilgiç’e (2020: 22) göre seçmen davranışı; seçmenlerin yöneticilerini seçme eylemi olarak tanımlanırken; aynı zamanda; seçmenlerin kamu politikalarını etkileme amacıyla katıldıkları ortak işlevleri de kapsar. Karmaşık nedenselliklerin sonucunda nihai karar veren bireyin verdiği kararın sonrasında da çeşitli etkiler altında kalabildiği ve bu kararların da değişme potansiyeli taşıdığı bilinmektedir. Hem Türkçe hem de Amerika ve Avrupa’da seçmen davranışlarını inceleyen literatürü Belediye Hizmetleri ve Seçmen Davranışı isimli çalışmasında ele alan Kavas Bilgiç (2020: 35-36) seçmen davranışını etkileyen değişkenleri 11 ana başlık altında ele almıştır. Bunlar; i) aile, ii) din ve mezhep, iii) ideoloji, iv) etnik kimlik, v) sosyo-demografik değişkenler (yaş, cinsiyet, eğitim, gelir düzeyi, mesleki durum, coğrafi yerleşim yeri), vi) adayın imajı, vii) partinin imajı, viii) siyasal propaganda araçları (seçim kampanyaları, kitle iletişim araçları, ikna edici mesaj stratejileri, kamuoyu araştırmaları), ix) ekonomik faktörler, x) konuya göre oy verme ve xi) sunulan hizmetlere yönelik oy vermedir.

Aytaç ve Stokes’ın (2020: 66) tespitine göre dünyanın her yerindeki demokrasilerde, seçim bölgesel ya da yerel yerine ulusal düzeyde olduğunda daha fazla

insan oy kullanmaktadır. Türkiye’de yerel seçimlerin ulusal seçimler havasında geçmesinin sırlarından birisi de belki budur. Çünkü Türkiye’de her seçim kampanyası genel seçim havasında tatbik edilmektedir. Durul ve Doğan’ın (2019) dünyadaki seçimlere katılım oranlarıyla ilgili yaptıkları haberde vurguladıkları gibi gelişmiş batılı ülkelerde seçimlere katılım oranları düşüş eğilimi göstermektedir.

İKİNCİ BÖLÜM

KENTSEL ALANDA ULAŞIM

2.1. Ulaşımın Kentsel Coğrafyada İfade Ettiği Anlam

Kentlere tarihsel gelişimi içerecek şekilde bakıldığında kentsel formun radikal bir şekilde değişiminin modern dönemde üretilen ulaşım araçları ile birlikte oluştuğu görülecektir. Su yolu, liman ve şehirlerin kavşak noktalarda inşa edilmesi yüzlerce yıl kentlerin stratejik konumlarını ve ekonomilerini etkilemiş ancak kentsel form üzerinde mekânsal etkileri sınırlı kalmıştır. Sanayi devriminin ardından üretilen ulaşım araçlarının kentsel formu belirleyen en önemli dinamik olması kent tarihine yeni bir ivme kazandırmış ve ortaya çok boyutlu bir ekonomik ve sosyal katman çıkmıştır. Temel olarak insan ve maddelerin bir yerden başka bir yere hareket etmesi olarak tanımlanabilecek olan ulaşım, altyapı, araçlar ve yönetim gibi faktörlerle birlikte sistemsal bir bütünlüğe kavuşmaktadır (Zorlu, 2017: 281). Ulaşım endüstrisinin ABD’de gelişimi ile kentlerin büyümesi paralellik arzemiş ve demiryolu ve tramvay hatları boyunca kentsel gelişme çok daha hızlı olmuştur (Kılınçaslan, 2017: 30). Demiryolunun yanısıra kentlerde elektrikli tramvaylar, metropolitan alanlarda metro hizmetleri, insanlara benzeri yaşanmamış etkinlikte ve hızda hareket etmesini sağlayan bir ortam yaratmıştır (Kılınçaslan, 2017: 55).

Ulaşım, kentlerin gelişim süreçlerinde birbirinden ayrışması ve farklılaşmasında çok önemli fonksiyon icra etmektedir. Bu bağlamda ulaşımın üç

temel işlevi söz konusudur: Kentteki artan nüfusun tarımsal gıda gereksinimlerinin kırsal alandan taşınması, kentteki konumlanan sanayinin hammadde ihtiyaçlarını karşılaması ve çalışanların ev-işyeri arası yolculuklarını kolayca gerçekleştirmesine ve böylece nüfusun mekânda yayılmasına ortam hazırlamaktadır (Ertürk ve Sam, 2016: 122-123). Ulaşım örgütlemesini nitelikli bir şekilde hayata geçiren kentler diğerlerinden bir adım öne çıkmakta ve büyüme süreçlerinde öne geçmektedir. Üretim olanaklarının oluşturulmasında kentsel yol ağının ve kentsel ekonomik coğrafyada kaçınılmaz bir şekilde bağlayıcı olduğu bir gerçektir. Çünkü üretilecek bir ürün çok sayıda girdiye gereksinim duyduğundan her girdinin taşıma maliyeti ürünün bedeline eklenmektedir. Üretim yeri bütün bu girdilerin ulaşım maliyetlerinin en az olduğu nokta olmalıdır. Bu konuda en iyi örnek birçok girdiye gereksinimi olan otomobil fabrikasıdır. Otomobil üretimi için en uygun yerleşme yeri gerekli bütün girdilerin taşıma maliyetleri ile çıktıların taşıma maliyetlerinin minimum olduğu noktadır (Kılınçaslan, 2002: 65). Görüldüğü gibi ulaşım kentsel hayat için son derece fonksiyonel bir araca dönüşmekte ve yerleşme coğrafyasında belirleyici faktörlerden biri haline gelmektedir. Konut yerleşmelerinin belirlenmesinde de yine ulaşımın belirleyici olduğu ilgili literatürde sıkça ifade edilmektedir. Ulaşım kolaylıkları, kentsel hinterlandın etki sınırlarının geniş olması ve konut istemindeki aşırı artış kentsel alanlardaki toprak değerlerini de yükseltmektedir (Kılınçaslan, 2002: 160). Ulaşım ağları Lefebvre'nin de dediği gibi sabit sermayenin değişken sermaye olarak mübadele ağlarında insanların ve şeylerin yer değiştirmesine de hizmet ederler (Lefebvre: 349). Harvey mekânın katmanlaşması ve sermayenin bir aracına dönüşmesinde taşıma ve ulaşım ağının önemine vurgu yaparak erişilebilirlik ve yakınlığın herhangi bir kentsel sistemin önemli özelliklerinden olduğunu ifade etmektedir (Harvey, 2013: 58).

Bir kentin formu ve büyüklüğü kentteki farklı arazi kullanım ögeleri arasındaki mesafeleri etkileyerek, ulaşım şekli ve kullanılan ulaşım türü açısından belirleyici olmaktadır. Ancak ulaşım teknolojisi de kentin formunu ve büyüklüğünü belirleyen başlıca etkidir. 19. yüzyılda ağırlıklı olarak yaya ulaşımına dayalı olan kentlerin mekânsal gelişmesi sınırlı olmuş ve yaya mesafesine bağımlı kalmıştır. Demiryollarıyla beraber mekânsal büyüme hızla artmış ve kentler raylı sistem hatları boyunca doğrusal bir gelişme göstermiştir. Otomobil teknolojisi sonucunda ise toplu taşıma güzergâhlarına ve duraklarına bağımlı olma gereksinimi ortadan kalkarak

yaygın ve düşük yoğunluklu bir kentsel gelişme modeli ortaya çıkmıştır. Ulaşım teknolojisi kentsel gelişmeyi etkilemiştir; ancak günümüzde kentsel gelişme politikaları da ulaşım politikasını şekillendiren başlıca etkidir (Babalık Sutcliffe, 2016: 219-221). 1950’li yıllardan sonra otomobil kullanımının başta ABD ve Avrupa’da hızla yaygınlaşması kentsel alanları çok genişletmiş ve belediye hizmetlerini de bir o kadar zorlaştırmıştır. Otomobilin yükselişi ve otomobil kullanımını teşvik amacıyla asfalt yolların yapılması banliyölerin gelişimini daha da hızlandırmıştır (Rose, 2019: 102). Çevreden merkeze doğru ve merkezden çevreye doğru akış başta günün pik saatleri olan işe-okula gidiş geliş saatlerinde olmak üzere neredeyse günün her saatinde trafik yoğunluğunu bir sorun haline getirmiştir. Otomobilin, kentsel alan üzerinde oluşturduğu dışsallıkların en önemlisi trafik sıkışıklığı olurken hava kirliliği ve çevre sorunları da yine önemli sorun alanlarından biri haline gelmiştir. Bununla birlikte kentin yağ lekesi şeklinde düzensiz büyümesi otomobile bağlı büyümenin sosyal sorun olarak ortaya çıkmasına da neden olarak toplumsal ayrışmalar da ortaya çıkmıştır. Merkezi alanların çöküntü alanları haline gelmesi ise fiziksel sorunların başında gelmektedir (Şenbil, 2016: 261). Bu sorunlar gün geçtikçe derinleşmiş ve 1980’li yıllardan itibaren uluslararası kalkınma ve çevre çalışmalarının önemli gündem maddelerinden biri haline gelmiştir.

Birleşmiş Milletlerin Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerinin onbirincisi olan “şehirlerin ve insan yerleşmelerinin kapsayıcı, güvenli, dayanıklı ve sürdürülebilir hale getirilmesi” hedefleri doğrultusunda 2030’a kadar özellikle kırılgan gruplardan çocukların, engellilerin ve yaşlıların ihtiyaçlarına özel önem gösterilerek, yol güvenliğinin geliştirilmesi, özellikle toplu taşıma sisteminin geliştirilmesi ile herkesin güvenli, uygun fiyatlı, erişilebilir ve sürdürülebilir ulaşım sistemlerine erişiminin sağlanması uluslararası önemli hedefler arasında yer almaktadır (UNDP, 2021). Henüz fiziki ve ruhsal gelişmelerini tamamlamamış olan çocukların trafik güvenliği konusunda duyarlılıkları da yetişkinler kadar gelişmemiş olduğu için trafik kazalarının olası sonuçlarından en fazla olumsuz etkilenen de çocuklar olmaktadır. Bu bağlamda Avrupa ve birçok gelişmiş ülkede çocuklara verilen trafik eğitiminin pozitif sonuçları görülmüş ve kanıtlanmıştır. Trafik güvenliği konusunda daha duyarlı bir demografik yapı ortaya çıkartmak için okullarda çocuklara verilecek olan trafik eğitimi son derece önemlidir (Kavıracı, 2014: 79).

Avrupa Kentsel Şartı'na göre erişilebilir toplu taşıma hizmetlerinin birer kentsel hak olduğuna vurgu yapılarak, özellikle özel araçlarla seyahat hacminin azaltılması gerekliliği; Dolaşımın, yaşanabilir bir kent oluşturmaya yönelik bir biçimde düzenlenmesi ve çeşitli ulaşım alternatiflerine izin vermesi; Sokağın sosyal bir arena olarak algılanmasının sağlanması ve dördüncü madde olarak sürekli bir eğitim ve öğretim çabası gerekliliği temel ilkeler olarak öne çıkartılmaktadır (Avrupa Kentsel Şartı, 2017). Dolayısıyla uluslararası kurumların oluşturduğu politika belgelerinde artık sıkça vurgulanan toplu taşıma ve herkes için erişilebilir ulaşım kavramı ülke yasalarını ve uygulamalarını da etkileyen bir süreci ihtiva etmektedir. Türkiye hem AB üyelik süreci hem de BM üyesi olarak 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri için ulaşımında yapılacak çalışmaları gündemine almıştır.

İklim üzerinde olumsuz etki bırakan ulaşım kaynaklı karbon salımı ve insan toplulukları için kentsel alanda temel stres kaynağı haline gelen günümüz ulaşım paradigmasının değiştirilmesi için çeşitli arayışlar ve tartışmalar yapılmaktadır. Bunlardan birisi de insan hareketliliğini merkeze alan, yaya, bisiklet, toplu taşıma ve otomobil kullanımını birlikte ve uyum içinde düşünen bir ulaşım sistemi olan organik ulaşım. Organik ulaşım kentsel dokunun sosyal ve fiziksel bileşenlerinin değerini koruyarak sağlıklı yaşam alanına dönüştürmeyi hedefler. Bu nedenle kentsel ulaşım sisteminde insan hareketlerini ve yolculuklarını erişilebilirliğin temeli olarak alır (Üstündağ, 2017: 351). Sürdürülebilir ulaşım ilkelerini de içeren organik ulaşım paradigması aynı zamanda ulaşımın toplumsal boyutu ile birlikte düşünüldüğünde de anlamlı bir yere oturmaktadır. Mekânda kendince yer seçimi ya da seçmek zorunda kalmış kişi ya da hane halklarının, mevcut ulaşım sistemi ile erişimlerinin ve eriştikleri etkinliklerin kalitesi nasıldır sorusuna cevap ararken ulaşımın toplumsal olan tarafı ile karşılaşırız. Yaşlılar, çocuklar, kadınlar, engelliler, otomobile erişimi olmayanlar, geceleri çalışanlar, gelir düzeyi düşük olanlar gibi toplumun özel nitelenebilecek nüfus gruplarının ulaşım ihtiyaçları ve erişimlerinin kalitesi ulaşımın toplumsal boyutunun merkezinde yer almaktadır (Preston 2007'den akt. Şenbil, 2016: 456).

Sürdürülebilir ulaşım çalışmalarına ilişkin yapılan yoğun tartışmalara katkı sunan Jan Gehl İnsan İçin Kentler kitabında ulaşımın, yeşil hesap tablosunda çok önemli bir kalem olduğunun altını çizerek, ulaşımın muazzam bir enerji tüketiminin ve sonuçta ortaya çıkan ağır kirliliğin ve karbon salımının baş sorumlusu olduğunun altını çizer. ABD'de ulaşımın, karbon salımının en az %28'ini oluşturduğu bilinmektedir

(Gehl, 2020: 7). Kentleşmiş bölgelerde, otomobile alternatif üç ana ulaşım biçimi mevcuttur; toplu taşıma, bisiklet ve yürümek. Bu ulaşım biçimlerinden hiçbiri ABD’de gelişmemiştir. Kıta Avrupası bu konuda daha ilerici bir tutum sergiler. Avrupa’nın birçok yerinde bisiklet önemli bir ulaşım tarzıdır. Örneğin Hollanda 1975’ten beri sathi ulaşım bütçesinin yüzde 10’luk kısmını bisiklet tesislerine ayırmaktadır (Freund ve Martin, 1996: 214-217). Dünyanın farklı yerlerinde özellikle gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde bu durum benzer oransal özellikler göstermektedir. Bu tabloyu tersine çevirerek sürdürülebilir kentsel mekânları ortaya çıkartmak için kentin gündelik işlevselliğinde bireyin yaya olarak hareketliliği ve bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak, toplu taşımaya olan talebi her geçen gün artırmak neredeyse tek çare olarak görülmektedir. 1988 yılında Avrupa Parlamentosu tarafından kabul edilen Avrupa Yaya Hakları Bildirgesi’nde motorlu taşıtları merkeze koyan değil insanların ihtiyaçlarına göre düzenlenmiş mekânlarda yaşama ve günlük ihtiyaçlarını yürüyerek veya bisikletle giderebilme hakkına sahip olduğu ifade edilmektedir. Avrupa Yaya Hakları Bildirgesine göre yayaların:

- a) Motorlu taşıtların, bilim insanlarının tolere edilebilir düzeyde kabul ettikleri kimyasal emisyon ve gürültü düzeyi standartlarına uygun olması;
- b) Hava veya gürültü kirliliğine neden olmayan taşıtların toplu taşıma sistemlerinin tamamında yaygın bir şekilde kullanımı;
- c) Kentsel alanlarda ağaç dikimiyle “yeşil akciğerler” oluşturulması;
- d) Yol ve kavşakların yeniden düzenlenmesiyle (örneğin güvenlik adalarının işin içine katılmasıyla) hız sınırlarının denetimini; böylece motorlu taşıt sürücülerinin hızlarını yaya ve bisikletlilerin güvenliğini gözetmek şeklinde ayarlamaları;
- e) Motorlu taşıtların uygunsuz ve tehlikeli kullanımını teşvik edici (özendirici) reklamların engellenmesi;
- f) Görme ve duyma engellilerin gereksinimlerini de dikkate alan etkili bir işaretleme sistemi;
- g) Yol ve kaldırımlarda araç ve yaya trafiğinin erişimini kolaylaştıracak, sırasıyla yollar ve kaldırımlarda hareket özgürlüğünü ve durma imkânlarını sağlayacak özel önlemlerin (örneğin kaymaz kaldırım yüzeyleri, kaldırım taşları ile yol arasındaki seviye farkını giderecek rampalar, trafik yüküne uygun genişlikte yollar, inşaat durumunda özel düzenlemeler, motorlu araç trafiğini gözetmek

için kentsel sokak altyapısının uygun hale getirilmesi, araç parkına uygun alanlar ile yaya alt ve üst geçitlerinin sağlanması gibi) benimsenmesi;

h) Risk yaratanların ortaya çıkan risklerin mali sonuçlardan sorumlu olacağı bir risk yükümlülüğü sisteminin kurulması (1985 itibarıyla Fransa’da olduğu gibi); gibi hayati derecede önemli hizmetleri almaya hakları vardır. Tekeli’nin Gehl’in kitabının Türkçe baskısı için yazdığı önsözde (Gehl, 2020: XII) ifade ettiği gibi insanın bir kentteki yaşam kalitesi kendi özel alanlarında geçirdiği zaman diliminde değil, kamu alanlarında geçirdiği zaman dilimi içinde belirlenir. Bisiklete binme imkanının artırılması ve yayalar için kentsel alanlarda rahat ve kaliteli dolaşımın imkanlarının sunumu bu yaşam kalitesini sunmanın yollarından birisidir.

2.2. Yerel Yönetimlerin Ulaşımı Koordine Etmekteki Rolü

Kentsel alanda ulaşımın ilk sırada gelen aktörü konumundaki yerel yönetimler arazi kullanımı, ulaşım sistemlerinin düzenlenmesi ile toplumsal ve ekonomik yapıların ulaşım taleplerine cevap verme yükümlülüğünü bir arada toplayan bir mekanizma olarak karşımızda durmaktadır. Belediyelerin sorumluluğu altında olan kentiçi ulaşım konusu yol ve altyapı inşasından, toplu taşımanın planlanmasına, sunumuna ve yönetilmesine kadar birçok katmanı içermektedir. Toplu taşıma başta olmak üzere bütün hizmetleri sunarken aynı zamanda bu kentsel hizmetlerin önemli bir parçası olan kentiçi ulaşımın demokratik, adil ve ihtiyaçlara cevap verir nitelikte olması belediyelerin öncelikli sorumluluk alanlarından biridir. Daha demokratik ve adil ulaşım hizmetlerinin sunumunun sağlanmasında temel prensip, kentlerde yaşayan farklı kentli kesimlere yönelik ulaşım politikalarının üretilmesidir (Öcalır, 2021: 20). Bu durumdan da yerel yönetim aktörü olarak belediyeler sorumludur. Kentiçi ulaşımdan ve kentsel imar kararlarından sorumlu olan kuruluşlar, 5393 sayılı Belediye Kanunu ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ile düzenlendiği üzere belediyeler ve büyükşehir belediyeleridir. Söz konusu kurumlar, kentin ulaşım altyapısının ve toplu taşıma hizmetlerinin finansmanından da sorumludur (Cirit, 2014: 90). İlhan Tekeli’ye göre (2009: 21) kentiçi ulaşımın örgütlenmesi genel olarak iki ayrı yatırımın bir arada gerçekleştirilmesini gerektirir. Bunlardan biri altyapıdır, bir diğeri ise bu altyapıları kullanan araçlardır. Bu iki unsurda da belediyelerin çok önemli fonksiyonları söz konusudur. Türkiye’de bu iki unsurun da belediyeler ve kamusal aktörler tarafından

yeterince sağlanamamış olması vatandaş açısından enformel çözüm arayışlarını gündeme getirmiş ve dolmuş olgusu kentin plansız büyümesi karşısında kayıtdışı bir alternatif olarak şehirlerin gündemine oturmuştur. Burada etkili olan unsurlardan bir tanesi şehrin mekânsal anlamda alanının genişlemesi ve bu genişlemenin de hem hızlı hem de çok plansız bir şekilde gerçekleşmesidir. Özellikle kent merkezi ve çevre konut alanları arasında ulaşım ihtiyacına karşılık olarak belediyeler toplu taşıma sistemiyle hizmet verememiştir. Bu durum kentlerde enformel bir toplu taşıma, ulaşım ağının gelişmesine yol açmıştır. 1950-1960 yılları arasında küçük girişimciler, kentin ulaşım ihtiyacını karşılamaya yönelik olarak ‘dolmuş’ çözümünü bulmuşlar ve “dolmuşlar, kitleleri kent merkezine ulaştırmak bakımından en etkili ulaşım biçimi olmuştur” (Osmay, 1998’den akt.

Koçak Turhanoğlu, 2019: 223).

1970 yılı verilerine göre Ankara’da taşıtla yapılan toplam yolculukların yüzde 43,3’ünün dolmuş ve minibüslerle yapılıyor olması belediyelerin toplu taşıma hizmetlerinde sorumluluklarını tam olarak yerine getiremediğinin bir göstergesidir (Tekeli, Okyay, 2020: 111). Dolmuş ve gecekondu arasındaki birbirini etkileyen ilişki incelendiğinde özel araç etkisinden farklı bir etkileşim ortaya çıkmaktadır. Tekeli ve Okyay’a göre (2020: 95) geleneksel yer seçimi kuramı bağlamında incelendiğinde dolmuş ile gecekondu arasındaki ilişkinin kişilerin ödeyecekleri kira ile ulaşım giderleri arasındaki ilişkiyle ters orantılı olduğu görülecektir. Düşük gelirli alanlarda oturanlar yüksek ulaşım giderlerini, arsa giderlerine yeğlemişlerdir. Gecekondulaşmanın yoğun yaşandığı 1950-2000 arası dönem sonrasında kentiçi ulaşımın bir türü olarak dolmuş da yapısal bir hüviyete bürünmüş ve kentsel alanda artık enformel bir ulaşım unsuru olmaktan formel bir ulaşım aracına dönüşmüştür. Buna karşılık her geçen gün farklılaşan, değişen ulaşım sorunlarının çözümü için güncel arayışlar da devam etmekte ve bunun sonucunda Scooter paylaşım sistemi gündelik hayatta kullanılmaya başlanmıştır. Sistemin yaygınlaşmaya başlaması sürecinde kent merkezlerinde Scooter sisteminin kullanımıyla ilgili herhangi bir mevzuat bağlayıcılığı söz konusu olmamıştır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın hazırladığı “Elektrikli Skuter Yönetmeliği” 14 Nisan 2021 Çarşamba günü Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021). Bu yönetmeliğe kadar scooter paylaşım sistemi de kentsel alanda enformal bir çözüm aracı olarak kentli bireyin kullanımında olmuştur. Bakanlık tarafından hazırlanan

yönetmelikle scooterların kullanımına ve işletilmesine yönelik temel esaslar belirlenmiş ve ulaşım ağı içerisindeki belirsizlik ve kuralsızlık düzenlenmeye çalışılmıştır.

Ülkemizde özellikle son 20 yılda kentiçi ulaşım sektöründe gerek politika gerekse yatırım anlamında önemli gelişmeler meydana gelmiş ve kentiçi ulaşım konusunda toplumun ve kurumlarımızın bilinç ve farkındalık seviyesi yükselmiştir (Cirit, 2014: 86). Ancak özel araç sayılarının artmaya devam ettiği, ulaşım taleplerinin Covid-19 pandemi sürecinin de etkisiyle toplu taşıma ağırlıklı olmadığı bir süreçte yerel yönetimlerin kentiçi ulaşımın yönetimi ve koordinasyonu ile ilgili çekici ve itici faktörleri de kullanarak toplu ulaşımı özendirici ve önünü açıcı çalışmalar yapması gerekmektedir. Bu süreçte belediyelerin geleneksel yaklaşımları terk ederek çağdaş yaklaşımlar benimsemesi ve bu yöndeki davranış kalıplarını da hem ulaşım sistemindeki aktörlere hem de yolcu davranışlarını değiştirmeye yönelik girişimlerde bulunması kaçınılmaz görülmektedir.

Kentiçi ulaşım sistemi içerisinde bugüne kadar daha yaygın bir şekilde uygulanan geleneksel yaklaşımda talebi karşılama çabası söz konusuysa çağdaş yaklaşımlarda ise denge, talebin özel önlemlerle bastırılarak mevcut arzı aşırlanmaması ve böylece mevcut ulaşım altyapı ve kapasitesinin en verimli biçimde kullanılması yoluyla sistematize edilmektedir (Öcalır, 2021: 65-66).

Tablo 2.1. Geleneksel ve çağdaş ulaşım yaklaşımların özellikleri

GELENEKSEL YAKLAŞIMLAR	ÇAĞDAŞ YAKLAŞIMLAR
Ulaşım arzının planlanması	Talebin yönlendirilmesi
Taşıtlara öncelik	İnsanlara öncelik
Ek kapasite yaratma	Mevcut altyapıyı verimli kullanma
Yolculukların türlerine mevcut dağılımı veri olarak alınması	Yolculukların daha yüksek kapasiteli ve daha dolu taşıtlara kaydırılması
Otomobil kullanıcılarının sorunlarını çözmeye odaklanması	Kentteki tüm ulaşım türlerini kullananların erişim sorunlarını çözmeye yönelmesi
Sermaye yoğun yatırımlar	Küçük / gerçekleştirilebilir yatırımlar

Geri dönülmez kararlar	Esnek kararlar
Fiziksel çözümler ağırlıklı	Yönetsel/yasal/ekonomik çözümler
İnşaata yönelik ve çevreye duyarsız	Düzenlemeye yönelik ve çevreye duyarlı

Kaynak: Elker'den akt. Öcalır, 2021: 66

2.3. Kentiçi Ulaşım İlişkin Yasal Mevzuat ve Politika Belgeleri

Birçok kurumu ilgilendiren kentiçi ulaşım olgusu bağlamında Türkiye’de farklı kurumların uhdesinde hazırlanan yasal mevzuat yürürlükte. Çok boyutlu bir içeriğe sahip olan ulaşım ve daha karmaşık süreçlerin ürünü olan kentiçi ulaşımında hem yönetsel ve teknolojik hem de insan davranışlarını içeren boyutların yanı sıra mekânsal kullanımları da içeren çok katmanlı bir bağlam söz konusudur. Ulaştırma altyapısında yapılacak olan yatırımların, düzenlemelerin ve işletme yaklaşımlarının belirlendiği uzun erimli planlar olarak tanımlanan Ulaşım Ana Planı (Babalık Sutcliffe, 2016: 452) kentsel coğrafyada mekânın kullanımının en temel unsurlarından kentiçi ulaşımın çerçevesini belirlemeyi amaçlar. Ulaşım Ana Planı, genellikle dört-aşamalı ulaşım planlama modeli kullanılarak hazırlanır. İlk aşama ne kadar yolculuk üretileceğinin tahmini ile başlar. İkinci aşama ise üretilen yolculukların nerelere dağılım göstereceğinin tahmin edildiği aşamadır. Üçüncü aşamada ise bu yolculuk dağılım taleplerinin türel olarak nasıl dağılacığının, yani özel araçla mı yoksa toplu taşıma ile mi yapılacağının kestirimini içermektedir. Dördüncü aşama ise tahmin edilen yolculukların güzergâh seçimi konusunda tahminlerin üretileceği trafik atamasını içeren aşamadır (Babalık Sutcliffe, 2016: 452).

Kentiçi ulaşımın, ulaşım planlamasının ve ulaşım ana planlarının özgün ve net bir yasal çerçevesinin olmadığını ifade eden araştırmacılar da vardır. Bu yaklaşımın öne sürdüğü gerekçelerden en önemlisi ise mekânsal planlama ile ulaşım planlaması arasındaki ilişki kopukluğu olduğu vurgulanmaktadır. Kentiçi ulaşım ve ulaşım planlamasının merkezi ve bütüncül düzeyde sorumlusunun ve sahibinin olmaması da ideal bir planlama faaliyetini mümkün kılmamaktadır (Öncü, 2021).

Öcalır'ın belirttiğine göre (2021: 55) “kentsel ulaşım planlarının hangi kapsamda ve detayda hazırlanacağına ilişkin yaşanan boşluğu ortadan kaldırmak için Ulaştırma Bakanlığı tarafından raylı sistem projelerinin hazırlanmasında uygulanacak bir teknik şartname hazırlanmış, birkaç kez güncellenerek geliştirilmiş ve Türkiye Belediyeler Birliği tarafından hazırlanan Ulaşım Ana Planı Hazırlama Kılavuzu ile uygulamaya yönelik açıklamalar yayımlanmıştır. Ulaşım planlaması hala özgün bir yasal çerçeveye sahip olmasa da bu belgeler uygulamaya yön vermeye devam etmektedirler”. Kentiçi ulaşım faaliyetiyle yetkili ve sorumlu kılınan belediyeler 5393 sayılı Belediye Kanunu ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu kapsamında kentiçi ulaşım hizmetlerinin sunumunu gerçekleştirmektedir. Belediyelere verilen bu görev ve sorumluluğun gerçekleşmesi sırasında çerçeve oluşturan ve yön gösteren genel belgeler olarak Ulusal Ulaşım Ana Planı, Onbirinci Kalkınma Planı, Ulaştırma Şurası, Şehircilik Şurası, AUS (Akıllı Ulaşım Sistemleri) Strateji Belgesi öne çıkmaktadır.

2.3.1. Ulusal Ulaştırma Ana Planı

Yerel yönetimlerin ulaşım bağlamıyla yapacağı çalışmaları düzenleyen en önemli belgelerden biri Ulusal Ulaştırma Ana Planlarıdır. Belediyeler kentsel alanda ulaşım ile ilgili vereceği hizmetleri planlarken bu belgenin yönlendirmesi ile hareket etmektedir. En son güncel ana plan Ulusal Ulaştırma Ana Planı (2023-29-38)'dir. Bu Ana Plan, “Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS) haritalama yöntemi ile ülkenin sosyoekonomik özelliklerine ve arazi kullanımına odaklanan bir yaklaşımı kullanarak ve çok sayıda gerçekleştirilen anket çalışmaları temelinde kalibre edilmiş kapsamlı Çok Modlu Ulaşım Modeli'nin sonuçları dikkate alınarak tasarlanmıştır” (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2018: 11).

Hazırlanan bu ulaşım planı ile ulaşım modlarının entegrasyonu ile birlikte yurtiçi ve yurtdışı taşımacılığın geliştirilmesi de hedeflenmektedir. Ayrıca AUS altyapısının güçlendirilerek akıllı ulaşım sistemlerini ve akıllı lojistiği geliştirmek, yük taşımacılığını daha sürdürülebilir bir zemine oturtmak da temel hedefler arasında yer almaktadır (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2018: 11). Ulusal Ulaştırma Ana Planının içinde yer alan bölümlerden biri de Kentsel Ulaştırma Ana Planı'dır. Türkiye'nin kentleşme hızına bağlı olarak kentsel ulaşımın geleceğinin de birtakım öngörülerle planlanmasını hedefleyen kentsel ulaşım ana planı kentsel ulaşım sistemlerindeki yükün hafifletilmesini de amaçlamaktadır.

Kentsel ulaştırma ana planlarının hazırlığına yönelik geliştirilen kılavuzda 100 bin nüfusun üstünde nüfus barındıran belediye ve büyükşehir belediyelerinin “kentsel ulaşım planı hazırlamalarına yönelik yetki ve sorumluluğun altı çizilmiştir. İlgili kılavuzda, kentsel ulaşım planlaması alanında yeni günün koşullarını geleceğe en iyi şekilde taşıyacak bir perspektif inşası da teşvik edilmektedir. Kentsel Ulaşım Planının bağlamında on aşamada geręekleřmesi planlanan ilkeler řu şekilde oluşturulmuştur (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2018: 16):

- Erişilebilirliği artırmak ve genel anlamda ulaşım ve taşımacılığa duyulan ihtiyaçı azaltmak için kompakt şehir kavramını ve karma arazi kullanımını teşvik etmek, - Özel motorlu taşıtlara yönelik talebin yönünü değiştirerek daha sürdürülebilir mobilite sağlamak,
- Ulaştırma sistemlerinin çok modlu entegrasyonunu sağlamak,
- Yayalara öncelik tanımak,
- Ulusal Ulaştırma Ana Planının bir paręası olarak ulusal düzeyde belirlenen ana ilke ve amaçları yansıtmak,
- Kentsel Ulaştırma Ana Planları ile daha üst düzeyde oluşturulan sosyo-ekonomik ve mekânsal planların entegrasyonunu sağlamak, - Birçok paydaşı karar alma sürecine dahil etmek ve - İzleme ve değerlendirme sistemini güçlendirmek.

Bu ilkelerin hayata geçirilmesi noktasında da bakanlık ve belediyeler arasında koordinasyonun önemi ana plan ilkelerinin önemli bir yaklaşımıdır.

Belediyelerin Kentsel Ulaşım Ana Planlarını hayata geçirebilmeleri için Türkiye Belediyeler Birliği de bir hazırlık kavuzu yayınlamış ve bu yönde belediyelerin yapacağı çalışmalara yol gösterici bir misyon üstlenmiştir (TBB, 2014). Öcalır (2021) kentsel ulaşım ana planlarının uzun vadeli talep tahminleri doğrultusunda bir şehrin geleceği için öneriler geliştirmeye odaklanması gerektiğini vurgularken planın tüm ulaşım türlerini dikkate alması zorunluluğu ile hem yolcu hem de yük taşımacılığını içermesi gerektiğine değinmektedir. Öcalır, Trafik ve otopark gibi hareketli ve sabit ulaşımı dikkate alırken bireysel önlemlerin detaylı tanımları ve teknik ürünlerin seçimi gibi konuların kentsel ulaşım ana planının kapsamı içerisinde olmaması gerektiğini belirtmektedir.

2.3.2. On Birinci Kalkınma Planı

Türkiye’de 1963’te planlı döneme geçildikten sonra bütün kamu yatırımlarının ve kalkınma hedeflerinin belirlendiği temel belgelerden biri kalkınma planlarıdır. 1963 yılından bugüne toplam 11 kalkınma planı hazırlanmış ve en son plan 2019-2023 dönemi için yürürlüğe giren On Birinci Kalkınma Planıdır. Plan hazırlık sürecinde 75 farklı alt ihtisas komisyonu kurulmuş ve üç bin beşyüzü aşkın uzman, akademisyen, kamu çalışanı ve sivil toplum temsilcisinin bir araya gelerek yürüttükleri tartışmalar neticesinde hazırlanmıştır (SBB, 2019: 12). Kalkınma planında kentiçi ulaşım ile ilgili temel politika önerileri “**Kentsel Altyapı**” başlığı altında ele alınmış ve ulaşımın tartışıldığı “Kentsel Yaşam Kalitesi ÖİK, Ulaşım ÖİK ve Yerel Yönetimler ÖİK” raporlarının bütüncül bir perspektifi sunulmuştur. Bütüncül perspektifin en önemli vurgusu erişilebilir, güvenli, zaman ve maliyet yönünden etkin ve sürdürülebilir kentiçi ulaşım kavramı üzerinden yapılmıştır (SBB, 2019: 177). Ulaşım ile ilgili alınacak kararların koordineli bir şekilde verilmesi gerektiği ve özellikle imar planları ile ulaşım ana planlarının uyumlu hazırlanması ve bu uyumu sağlayacak koordinasyon mekanizmasının kurulması gerektiği kalkınma planında öne çıkan yaklaşım olarak görülmektedir (SBB, 2019: 178-179). Günümüzde artan otomobil sayıları ve yoğunlaşan nüfusun bir sonucu olarak ortaya çıkan trafik sorunun çözümünün yanı sıra kazaların ve hava kirliliğinin azaltılması bağlamında da toplu taşımının önemine vurgu yapılan planda arz yönlü politikalardan ziyade talep yönlü politikalar ile toplu taşımının özendirilmesi gerektiğinin altı çizilmektedir. Otobüs, metrobüs gibi toplu taşıma sistemlerinin yetersiz kaldığı ulaşım güzergahlarında raylı sistemlerin planlanması tavsiye edilmektedir (SBB, 2019: 179). Çevreye zarar vermeyen ulaşım alternatiflerinin tartışıldığı ve sürdürülebilirlik ilkelerinin kentsel alanda hakim kılınması amacıyla toplu taşımının özendirilmesinin yanı sıra yaya ulaşımının kesintisiz hale getirilmesi için yaya yolları ve kaldırım standartlarının da iyileştirilmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Bu bağlamda bisiklet ulaşımının teşvik edilmesi ve yasal altyapısının güçlendirilmesinin de vurgulandığı kalkınma planında teşvik amacıyla finansal destek mekanizmalarının oluşturularak yeni bisiklet yollarının yapılması amaçlar arasında yer almaktadır (SBB, 2019: 179). On Birinci Kalkınma Planında Akıllı Ulaşım Sistemi strateji belgesi hazırlanmasına yönelik yapılan tavsiye kararı doğrultusunda 2020-2023 yıllarını kapsayan bir strateji belgesi hazırlanmış ve bu belgede trafik güvenliğinin artırılması, mevcut ulaşım sisteminin daha nitelikli

alışması ve ulaşım talebinin doğru yönetilebilmesi adına stratejik hedefler ortaya koyulmuştur.

Kalkınma planı hazırlık sürecinde ulaşım ile ilgili alt boyutu oluşturan üç özel ihtisas komisyon raporu yer almaktadır. Ulaşım ÖİK raporu incelendiğinde kentiçi ulaşım ile ilişkin ilk hedefin “idari yapılanmanın düzenlenmesi ve çok başlılığın ortadan kaldırılması” olduğu görülmektedir. Yol gösterici temel belge niteliğinde olan Kalkınma Planında belirtilen bu yaklaşımda yerel yönetimlerdeki ulaşım planlama ve koordinasyon konularında standartların belirlenerek belediyeler arasındaki iletişim ve etkileşimin güçlendirilmesi için düzenlemeler yapılması gerektiği de ifade edilmektedir. Mevcut ulaşım altyapısının en verimli şekilde kullanılması hedeflenirken otomobil ulaşımının özendirilmemesi de yine raporun öne çıkan maddeleri arasında yer almaktadır. Toplu ulaşımın iyileştirilmesi, daha organize bir şekilde yaygınlaştırılması, günün koşullarına göre çevreci ve konforlu hale getirilmesi her üç ihtisas raporunun önerdiği temel bir yaklaşım olarak öne çıkarken yine ortak vurgulardan bir tanesi de yaya ulaşımını kolaylaştıracak ve bisiklet ulaşımının yaygınlaşmasını sağlayacak planlamaların yapılması gerektiğine ilişkin planlama önerileridir. Toplu ulaşımın dışında yeni gelişen paylaşımlı araç kullanımının özendirilmesine ilişkin çalışmaların da yapılması gerektiği vurgulanan raporda ara toplu taşıma araçlarının daha fonksiyonel hale getirilmesinin sağlanması gerektiği belirtilmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2018a: 70-72). Kentsel alanda yaşayan birey ve toplulukların yaşam kalitesinin yükseltilmesini hedefleyen Kentsel Yaşam Kalitesi ÖİK raporunun öne çıkan vurgusu ise erişilebilir bir toplu ulaşım ile birlikte yaya dolaşımını önceleyen bir kentsel ulaşım sistemidir. Kentsel mekânın kullanımında sürekliliğe vurgu yapılan raporda araç yığınlarının sokağı esir aldığı bir ortamda sokağın yeniden gündelik yaşamı kapsayıcı bir şekilde içermesi için de planlamalar yapılması gerektiğinin altı çizilmektedir. Peyzajından kent mobilyasına sokaklarda insanın daha fazla zaman geçirebileceği bir ortamın inşa edilmesi ulaşım planlamasının içinde mutlaka öne çıkan bir perspektife kavuşmalıdır (Kalkınma Bakanlığı, 2018b, 2018: 77-79). Yerel Yönetimler ÖİK raporunda da öne çıkan vurgu büyükşehirler içindeki ulaşım ve alt yapı hizmetlerinin koordinasyonunda yaşanan sorunlardan bahsedilmiş ve ulaşım hizmetinin daha nitelikli yürütülmesi amacıyla Ulaşım Koordinasyon Merkezlerinin kurulduğu belirtilmiştir (Kalkınma Bakanlığı, 2018c: 80).

2.3.3. Şehircilik Şûrası

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın 2017 yılında düzenlediği Şehircilik Şûrası'nda hem genel boyutlarıyla ulaşım hem de kentiçi ulaşım ele alınmış, sorun alanlarına ilişkin tespitler yapılarak tavsiye kararları açıklanmıştır. Türkiye'nin yeni şehirleşme vizyonunu, gelişen ve değişen koşullar çerçevesinde katılımcı bir şekilde belirlemesi amaçlanan Şehircilik Şûrasında, Şehirlerimizde Kimlik, Planlama ve Tasarım; Kentsel Dönüşüm; Şehirleşmenin Yeni Vizyonunda Yerel Yönetimlerin Rolü; Şehirleşme, Göç ve Uyum gibi dört başlıkta tartışmalar yapılmış ve nihai rapor bu tartışmalar üzerine hazırlanmıştır. Yaşam ve Mekân Kalitesi, Kentsel Altyapı ile Kentsel Güvenlik ve Göç Boyutu başlığı altında değerlendirilen kentiçi ulaşım kavramı genel hatlarıyla sürdürülebilir ulaşım bağlamına oturtulmuştur. Öne çıkan temel tavsiyeler kentiçi ulaşımında toplu taşımanın yaygınlaştırılması ve günümüze kadar spor ve eğlence amacıyla kullanılan bisikletin kentsel ulaşım aracı haline getirilmesinin önündeki engellerin kaldırılması olmuştur. Kentsel ulaşımında bireysel motorlu araç kullanma eğilimini değiştirecek politika kararlarının benimsenmesi gerektiği vurgulanan şûra sonuç bildirisinde yaya, bisikletli ve toplu taşıma öncelikli ulaşım olanaklarının geliştirilmesi gerektiğinin yanısıra güvenli kentler vurgusu da yapılmaktadır (T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2017: 118, 125, 305).

2.3.4. Ulaştırma Şûrası

"Herkes için Ulaşım ve Hızlı Erişim" teması ile 5-7 Eylül 2013 tarihleri arasında gerçekleştirilen 11. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şûrasında kentiçi ulaşım boyutu da ele alınmış ve kentiçi ulaşım planlarının imar planları ile entegrasyonunun sağlanması tavsiye edilmiştir. Şûranın sonuç bildirgesinde raylı sistemlerin yaygınlaştırılarak toplu taşıma hizmetinin geliştirilmesine vurgu yapılmış ve büyük veri kavramının çok kullanılmaya başlandığı günümüzde akıllı ulaşım sistemlerinin de yaygınlaştırılması gerektiği ifade edilmiştir. Ulusal çapta "hareketlilik veri tabanı" oluşturularak yayalaştırılmış bölgelerin ve bisiklet ulaşımının yaygınlaştırılması gerektiği de belirtilen sonuç bildirgesinde farklı ulaşım türleri arasında hem entegrasyon hem de erişilebilirlik standartlarının arttırılması gerektiği üzerine durulmuştur. Kentsel alanda verilen ulaşım hizmetleri içinde farklı ulaşım modları arasında güzergâh, altyapı, ücret ödeme sistemleri ve zaman çizelgesi açısından

entegrasyonun sağlanması ve otopark yönetim sisteminin kurulması tavsiye edilen bildirmede temiz yakıt ve enerji verimliliği yüksek taşıt teknolojisinin yaygınlaştırılması gerektiğine de değinilmiştir (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2013: 27).

2.3.5. AUS (Akıllı Ulaşım Sistemleri) Strateji Belgesi

On Birinci Kalkınma Planında hazırlanması gerektiği belirtilen Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi temel amaç olarak artan trafiği yönetmek, yolcu ve yük taşımacılığını daha verimli bir şekilde gerçekleştirmek, yakıt tasarrufu sağlamak, karbon salımını azaltmak ve çevreyi korumak gibi temel amaçları benimseyerek 2020-2023 arasında uygulanmak üzere yayınlanmıştır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020: 32). Kentiçi ulaşım konusu strateji belgesi içinde beş farklı eylemde kendisine yer bulmuş ve ilgili kuruluşlara görev yüklemiştir. Mevcut trafik kontrol merkezlerinin AUS mimarisine uygun hale getirilmesinin yanı sıra kontrol merkezi olmayan belediyelerde İl Trafik Kontrol Merkezleri ile kamera sistemlerinden, önemli kavşak ve geçiş noktalarından, araçların navigasyon ve GPS cihazlarından ve diğer benzeri sistemlerden toplanan verilerin değerlendirilmesiyle şehir trafiği etkin bir şekilde yönetilmesi hedeflenmektedir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020: 52). AUS ile ortaya koyulan bir diğer eylem ise Akıllı Otopark Uygulaması ve Elektrikli Araç Şarj İstasyonu Kurulmasıdır. Kent merkezlerinde trafiğin en çok sorun oluşturduğu noktalardan birisi caddelere park eden araçların sorun oluşturmasıdır. AUS ile bu sorunlara yönelik olarak, büyükşehirlerde otopark problemlerinin çözümlenmesi, zaman ve yakıt tasarrufunun sağlanması amacıyla akıllı otopark projelerinin gelişmesine örnek teşkil edecek uygulamalar yapılması yönünde ilke kararları önerilmektedir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020: 57). Yerel yönetimlerde AUS'tan sorumlu birimin kurulması, Toplu taşıma filolarında ve hizmet araçlarında elektrikli araçların kullanılması ve toplu taşımanın teşvik edilmesi, Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması önerilen diğer eylemler arasında yer almaktadır. Nihai planda AUS ile ulaşılmak istenilen trafiğin ve ulaşımın yönetilmesinde büyük veriyi kullanarak kalitenin artırılması ve etkin zaman yönetimi olarak ortaya çıktığı söylenebilir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

YÖNTEM

3.1. Araştırmanın Yöntemi

Kentiçi ulaşım ve trafik sorunları bağlamında seçimlerde ortaya koyulan vaatlerin seçmen davranışlarını hangi düzeyde ve nasıl etkilediğini ortaya çıkartmak amacıyla tasarlanan bu çalışmanın hazırlık süreci hem niceliksel hem de niteliksel olmak üzere iki temel yöntemle gerçekleştirilmiştir.

Nitel araştırma yöntemleri bağlamında “doküman incelemesi” yöntemi kullanılmıştır. Bu yöntem, yazılı belgelerin içeriğini titizlikle ve sistematik olarak analiz etmek için kullanılan bir nitel araştırma yöntemidir. Doküman analizi, basılı ve elektronik materyaller olmak üzere tüm belgeleri incelemek ve değerlendirmek için kullanılan sistemli bir yöntemdir. Nitel araştırmada kullanılan diğer yöntemler gibi doküman analizi de anlam çıkarmak, ilgili konu hakkında bir anlayış oluşturmak, ampirik bilgi geliştirmek için verilerin incelenmesini ve yorumlanmasını gerektirmektedir (Corbin ve Strauss, 2008’den akt. Kırıl, 2020: 173).

Bir dokümanın araştırmacıya “doğrudan” ya da “dolaylı biçimde bilgi sağlaması, yapılacak sınıflandırmanın öncelikli unsurlarından birisidir. Araştırmacı için doğrudan kaynak niteliği taşıyan dokümanlar iki grupta ele alınabilir: ana kaynak birinci gruba, birincil ve ikincil kaynaklar ise ikinci gruba örnek olarak verilebilir (Ulutaş, 2015: 279). Siyasi partilerin yerel seçim beyannameleri incelenerek kentiçi ulaşım ve trafik sorunlarına ilişkin ortaya koydukları performans incelenerek analiz edilmiştir. Bir konuyu derinlemesine betimlemek için de en ideal yöntem olarak görülen nitel analiz yöntemi içinde yer alan doküman analizi (Yıldırım ve Şimşek, 2008: 57) aynı düzlemde farklı aktörler tarafından üretilen seçim beyannameleri arası karşılaştırmada önemli bir bakış açısı oluşturacaktır. Araştırma konusu yaptığımız seçim beyannameleri/bildirgeleri ve adayların sözlü beyanları bu çalışma için “ana kaynak” niteliğindedir. Nitel araştırma boyutunda yapılan analiz aynı zamanda içerik analizi yöntemini de içermektedir. Bu yöntemle parti beyannamelerinde ulaşım ile ilgili

en çok hangi kavramların geçtiği, bu kavramların hangi bağlamda metinde yer aldığı da vurgulanarak analiz edilmiştir. Beyannamelerde kullanılan kavramsal dizgeler de gözden geçirilmiş ve politika belirleme aracı olarak beyannamelerin yaklaşımları tespit edilmiştir. Aynı şekilde içerik analizi yöntemi ile kamunun farklı kurumlarının ulaşım ile ilgili ürettiği metinler de incelenmiştir. Kalkınma Planları, Strateji Belgeleri, şurular vb. politika belgelerinin analizi de içerik analiz yöntemiyle nitel analize tabi tutulmuştur.

Araştırmanın ikinci safhası ise nicel araştırma yöntemidir. Nicel araştırma yöntemlerinden amaçları bakımından araştırma tasarımı sınıflaması bağlamında “Keşfedici Araştırma” tasarımı üzerinden bir model geliştirilmiştir. Keşfedici araştırma yeni konuları incelemek, nispeten az çalışılmış konuları keşfetmek ya da daha sonra yapılması planlanan araştırmalar için hazırlık aşaması oluşturmak için yapılır. Yeni bakış açıları keşfetmek, bir olguya ilişkin yeni sorular sorabilmek ve bir olguya ilişkin nelerin olduğunu keşfetmek için de keşfedici araştırmalar yapılmaktadır (Gürbüz ve Şahin, 2017: 101).

Çalışma, nicel araştırma desenlerinden tarama modelini esas alarak gerçekleştirilmiştir. Kişilerin belli konularda tutum, inanç, davranış, beklenti ve özelliklerini anketler yardımıyla tespit etmeyi amaçlayan çalışmalara tarama (survey) araştırmaları denilmektedir (Gürbüz ve Şahin, 2017: 101). Tarama araştırmaları geniş kesimlerin düşüncelerini ortaya çıkartarak bir tahmin üretmek ve birden çok değişken arasındaki ilişkinin test edilmesi açısından da en ideal araştırma desenlerinden birisidir (Gürbüz ve Şahin, 2017: 102). Bununla birlikte nedensellik ilişkileri bağlamında deneysel araştırmalara göre daha az tercih edilen yöntem olduğu literatürde ifade edilmektedir.

3.2. Evren ve Örneklem

Araştırmanın evreni Ankara Büyükşehir Belediyesi kent merkezi olarak planlanmıştır. 31 Mart 2019 yerel seçimlerinde Ankara Büyükşehir Belediye başkanlığı ve ikâmet ettiği ilçede ilçe belediye başkanlığı için oy kullanmış hane halkının oluşturacağı bir örneklem tasarımı yapılmıştır. Ankara merkezde yer alan metropoliten ilçeler arasında kuzey, güney, doğu ve batı aksından birer ilçe seçilmiştir. Bu seçim planlanırken aynı

zamanda ilçelerin sosyo-ekonomik ve demografik özellikleri de dikkate alınmıştır. Çankaya gelir düzeyi olarak orta-üst gelir grubunu temsil ederken, Mamak alt gelir grubunu temsil etmekte, Keçiören orta düzey gelir grubunu temsil ederken Sincan ise alt-orta gelir grubunu temsil etmektedir. Şehrin planlamasında Ulus ve Kızılay'ı merkez nirengi noktası olarak belirlediğimizde Çankaya'nın güney aksını, Keçiören'nin kuzey aksını, Sincan'nın batı aksını, Mamak'ın ise kentin doğu aksını temsil etmesi planlanmıştır. Bu akslar üzerinden hem merkeze hem de kentin farklı noktalarına yapılacak seyahat örüntüleri ele alınarak ulaşım davranışlarını daha kapsayıcı tespit etmek amaçlanmıştır. Araştırma kapsamında toplam 467 kişiyle görüşülmüş her ilçeden 115 kişiden görüş alınması hedeflenmiştir. Her ilçeden eşit miktarda kişi ile anket yapılması bilinçli bir tercih olarak örneklem desenine yansıtılmıştır. Nüfus yoğunluğu bakımından birbirine yakın olan ve metropol ilçe özelliği gösteren bu dört ilçenin karşılaştırmalarında analizlerin daha nitelikli olması amaçlanmıştır.

Tablo 3.1: Katılımcıların cinsiyetlerine göre dağılımı

Cinsiyetiniz	F	%
Kadın	233	49,9
Erkek	234	50,1
Toplam	467	100,0

Araştırmaya katılanların %49,9'u (233 kişi) kadın, %50,1'i (234 kişi) erkektir.

Tablo 3.2: Katılımcıların yaşlarına göre dağılımı

Yaş	F	%
18-24 yaş	19	4,1
25-34 yaş	168	36,0
35-44 yaş	161	34,5
45-54 yaş	107	22,9
55-64 yaş	12	2,6
Toplam	467	100,0

Katılımcıların %4,1'i (19 kişi) 18-24 yaş, %36,0'sı (168 kişi) 25-34 yaş, %34,5'i (161 kişi) 35-44 yaş ve %22,9'u (107 kişi) 45-54 yaş aralığındadır. 55-64 yaş aralığında olan katılımcı oranı ise %2,6'dır (12 kişi).

Tablo 3.3: Katılımcıların eğitim durumlarına göre dağılımı

Eğitim durumu	F	%
İlkokul	43	9,2
Ortaokul	76	16,3
Lise	165	35,3
Önlisans/Yüksekokul (2 yıllık)	93	19,9
Lisans-fakülte (4 yıllık)	80	17,1
Lisansüstü	10	2,1
Toplam	467	100,0

Araştırmaya katılanların %9,2'si (43 kişi) İlkokul, %16,3'ü (76 kişi) Ortaokul, %35,3'ü (165 kişi) Lise ve %19,9'u (93 kişi) Önlisans mezunudur. Katılımcıların %17,1'i (80 kişi) Lisans ve %2,1'i (10 kişi) Lisansüstü eğitim durumuna sahiptir.

Tablo 3.4: Katılımcıların medeni durumlarına göre dağılımı

Medeni durum	F	%
Evli	312	66,8
Bekâr	130	27,8
Boşanmış/Dul	25	5,4
Toplam	467	100,0

Katılımcıların %66,8'i (312 kişi evli), %27,8'i (130 kişi) bekâr ve %5,4'ü (25 kişi) Boşanmış/dul'dur.

Tablo 3.5: Katılımcıların çalışma durumlarına göre dağılımı

Çalışma durumu	F	%
----------------	---	---

Çalışıyor	Üst düzey yönetici	4	0,9
	Devlet memuru	45	9,6
	Kamuda işçi	57	12,2
	Özel sektörde işçi	98	21,0
	Hizmet sektörü	29	6,2
	Kendi hesabına çalışan profesyonel meslek (doktor, avukat, vb.)	18	3,9
	Esnaf	38	8,1
Toplam		289	61,9
	Çalışmıyor / işsiz	35	7,5
	Öğrenci	21	4,5
	Emekli	34	7,3
	Ev hanımı	88	18,8
	Toplam	178	38,1
Genel Toplam		467	100,0

Araştırmaya katılanların %61,9'u (289 kişi) herhangi bir işte çalışırken %38,1'i (178 kişi) herhangi bir işte çalışmamaktadır. Çalıştığını belirten katılımcıların %0,9'u (4 kişi) üst düzey yönetici, %9,6'sı (45 kişi) devlet memuru, %12,2'si (57 kişi) kamuda işçi, %21,0'i (98 kişi) özel sektörde işçi, %6,2'si (29 kişi) hizmet sektörü, %3,9'u (18 kişi) kendi hesabına çalışan profesyonel meslek elemanı iken %8,1'i (38 kişi) esnaftır. Katılımcıların %7,5'i (35 kişi) çalışmıyor/işsiz, %4,5'i (21 kişi) öğrenci, %7,3'ü (34 kişi) emekli ve %38,1'i (178 kişi) ev hanımıdır.

Tablo 3.6: Katılımcıların hanelerine giren aylık gelire göre dağılımı

Hane aylık geliri	F	%
2.826 TL'den az	49	10,5
2.827- 4,500 TL	214	45,8
4,501- 6,000 TL	130	27,8
6.001- 8,500 TL	45	9,6
8.501- 10,000 TL	20	4,3
10.001 TL ve üzeri	9	1,9
Toplam	467	100,0

Katılımcıların %10,5'i (49 kişi) hanelerine giren aylık gelirin 2,826 TL'den az, %45,8'i (214 kişi) 2,827 – 4,500 TL, %27,8'i (130 kişi) 4,501 – 6,000 TL, %9,6'sı (45 kişi) 6.001- 8,500 TL, %4,3'ü (20 kişi) 8.501- 10,000 TL ve %1,9'u (9 kişi) 10.001 TL ve üzeri olduğunu belirtmiştir.

Tablo 3.7: Katılımcıların özel araç sahibi olma durumlarına göre dağılımı

Özel aracınız var mı?	F	%
Evet	167	35,8
Hayır	300	64,2
Toplam	467	100,0

Katılımcıların %35,8'i (167 kişi) özel araç sahibi iken %64,2'sinin (300 kişi) özel aracı bulunmamaktadır.

Tablo 3.8: Katılımcıların yaşadıkları ilçelere göre dağılımı

İlçe	F	%
Çankaya	115	24,6
Keçiören	116	24,8
Mamak	115	24,6
Sincan	121	25,9
Toplam	467	100,0

Araştırmaya katılanların yaşadıkları ilçelere göre dağılımına bakıldığında %24,6'sının (115 kişi) Çankaya, %24,8'inin (116 kişi) Keçiören, %24,6'sının (115 kişi) Mamak ve %25,9'unun (121 kişi) Sincan ilçelerinde yaşadıkları görülmektedir.

3.3. Veri Toplama Araçları

Araştırmanın gerçekleştirilmesi için öncelikli olarak literatürde yer alan çalışmalar incelendikten sonra veri toplama aracı geliştirilmiş ve araştırma çalışmasının amacına uygun bir şekilde soru formu oluşturulmuştur. Araştırmada kullanılacak soru ve ölçeklerde hata olmaması için soruların anlaşılır, net ve yalın olması önemlidir. Ayrıca

cevaplayıcıyı yönlendiren soruların formda yer almaması gerekmektedir. Veri toplama aracında, bireyin kişilik haklarını zedeleyen, ayrımcı, aşağılayıcı ve eşitsizlik vurgusuna yol açabilecek sorulara da yer verilmemiştir.

Veri toplama aracı geliştirilirken hem seçim beyannameleri hem seçmen davranışına ilişkin literatür hem de kentsel ulaşım davranışına ve kentsel ulaşım sistemlerine ilişkin literatür gözden geçirilmiş ve kapsayıcı bir veri toplama aracının oluşturulması hedeflenmiştir.

3.4. Verilerin Toplanması ve Analizi

Araştırma verileri CATI (Bilgisayar Destekli Telefon Anketi) yöntemiyle elde edilmiştir. Araştırma için kullanılacak olan ana veriler toplanmadan önce veri toplama aracının uzunluğunun ve telefonla cevap alma oranlarının kontrol edilmesi için denemeler yapılmış, söyleyiş biçimleri ve anlaşılabilirlik bakımından anketler test edildikten sonra esas uygulama kısmına geçilmiştir. Bu süreçte bazı sorular çıkartılmış, bazı sorular söyleyiş biçimi olarak yeniden kurgulanmıştır. Araştırma profesyonel bir saha araştırma firmasına yaptırılmış ve saha firmasının telefon anketörleri anketin amacı doğrultusunda bilgilendirilmiş ve hangi sorunun ne anlama geldiği üzerine 2 saatlik bir eğitimden geçirilmiştir. Her ilçeden eşit sayıda anketin yapılması hedeflenen çalışma anket firmasının data havuzunda bulunan telefon rehberi üzerinden Basit Seçkisiz (Random) Örneklem yöntemi ile o ilçelerde bulunan her telefonun örneklemeye çıkma ihtimalinin eşit düzeyde olduğu şekilde bir örneklem yöntemi benimsenmiştir. Veri toplama aşaması 10 anketörle 3 gün sürmüştür. Veri toplama aşaması tamamlandıktan sonra veriler kontrol edilerek sorunlu olduğu düşünülen anketler örneklem dışında bırakılmış ve analiz aşamasına geçilmiştir.

Araştırmanın verileri önce excel dosyada düzenlenmiş ardından da SPSS-22 istatistik analiz programına aktararak veri tabanı oluşturulmuştur. İstatistik programında öncelikle frekans analizleri yapılmış ve değişkenlerin farklılaşmasını incelemeye imkân sunan Ki-Kare analizleri üzerinden farklılaşmalar analiz edilmiştir. Bazı verilerdeki ortalamalar arasında fark olup olmadığını incelemek için Varyans analizi (Anova testi) yapılmış ve grupların birbirinden ne derecede farklı olduğu tespit edilmeye çalışılmıştır.

Araştırmanın nitel boyutunda analizi yapılan seçim beyannameleri partilerin internet sitelerinden temin edilmiştir. Adayların hazırladıkları projeler partiler tarafından internet sitelerine koyulmadığı tespit edildikten sonra bu belgelerin elden temin edilmesi yoluna gidilmiştir. AK Parti, CHP ve Saadet Partisi Büyükşehir Belediye Başkan adaylarının seçim sürecinde kampanyalarının temelini oluşturan proje kitapçıları yapılan görüşmeler neticesinde elde edilmiş ve içerik analizine tabi tutulmuştur. İçerik analizinde söylem analizi yöntemine de başvurulmuş ve partilerin hangi unsurları ön plana çıkarttıkları da incelenmiştir.



DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ARAŞTIRMA BULGULARI

Bu bölümde 31 Mart 2019 Mahalli İdareler seçimleri sürecinde Ankara Büyükşehir Belediye başkanlığına aday olan siyasi partilerin ve adayların seçim sürecinde hazırlayarak seçmene sundukları belgelerin içerik analizi ve hane halkı ile yapılan nicel araştırmanın bulguları analiz edilmiştir.

4.1. 31 Mart 2019 Mahalli İdareler Seçim Beyannameleri İçerik Analizi

4.1.1. AK Parti Seçim Beyannamesi: Memleket İşi Gönül İşi

AK Parti'nin 31 Mart seçim beyannamesini şehirlerin belediyeçilik açısından öne çıkan kategorilerine ayrıntıya girmeden genel bir hizmet söylemi üzerinden kurguladığı görülmektedir. “İnsanı yaşat ki devlet yaşasın” AK Parti'nin seçimlerde çok sık kullandığı darbı meseller arasındadır. 31 Mart beyannamesinin girişinde, insanın şehirler kurduğu, yollar, köprüler yaptığı ifade edildikten hemen sonra gönül vurgusu yapılarak insanın gönlüne girilmediği takdirde yapılan çalışmaların hiçbir önemi olmadığı altı çizilmektedir. Beynamede AK Parti iktidarları döneminde eğitimden sağlığa, ulaşımdan sanayiye kadar her alanda hazırlanan güçlü altyapıların bundan sonra gerçekleştirilecek olanın da teminatı olduğu vurgulanmaktadır. Altyapı ve ulaşım ilişkin temel sorunlar aşılmadan şehirlerin kelimenin gerçek anlamıyla şehir olamayacağı vurgulanan beynamede akıllı şehircilikte yeni ufuklar açılacağı ilan edilmektedir. Bu bağlamda ulaşımın da bu akıllı şehir hayalinin bir parçası olarak ele alınması dikkat çekmektedir. Tüm şehirlerde ulaşım ve altyapı sorunlarının çözüleceği ifade edilen beynamede toplu taşıma projelerini hızlandırıp yaygınlaştırarak, şehirlerde yaşayan insanların trafikte boğulmaktan kurtarılacağı vaat edilmektedir. Kentiçi ulaşımın önemli unsurlarından biri olan otopark yapımına ağırlık verilerek şehir planlarında ve imar uygulamalarında temel asli öncelik haline getirileceği, sokaklarımızdaki araç istilasına son verileceği ve kaldırımların sadece yayaların hizmetine sunulacağı belirtilmektedir (AK Parti, 2019).

AK Parti'nin Ankara Büyükşehir Belediye başkan adayı Mehmet Özhasseki'nin İşin Özü Haseki Sözü sloganıyla hazırladığı 2019-2024 yılı projeler kitapçığı incelendiğinde 45 farklı yerde ulaşım kavramına yer verilmiştir. Özhasseki'nin seçim beyannamesinde ulaşım kavramı ağırlıklı olarak büyük ve somut ulaşım projeleri üzerinden ele alınmaktadır. Ulaşım Projeleri başlığı altında 13 farklı ulaşım projesine yer verilen beyannamede Akıllı Şehir Projeleri başlığı altında da Akıllı Ulaşım Projelerine yer verilmiştir. Nesnelerin internetini kullanan akıllı trafik yönetimi sistemini hayata geçirecekleri vurgulanan proje kitapçığında tüm trafik durumlarını daha doğru şekilde yönetmek için yollardaki trafiği ve algoritmaları toplayarak akıllı çözümler üretileceği ifade edilmektedir.

Beyannamedeki ulaşım projelerinin ilkinin Kızılay ile Havalimanı arasına yapılması planlanan metro hattına ilişkin olduğu görülmektedir. Bu güzergaha 26,2 km uzunluğunda bir hat yapılması planlandığı ifade edilen belgede şehrin merkezi noktalarında mevcut bulunan metro hatlarıyla yeni birleştirmeler yapılarak toplu taşıma ağının genişletileceği vurgulanmaktadır. Özhasseki'nin ortaya koyduğu proje kitapçığında 10 farklı yerde “kesintisiz ulaşım projesi” ifadesi kullanıldığı dikkat çekmektedir. Havaalanı yolu, Samsun yolu, Eskişehir yolunda yapılacak düzenlemeler sonucunda buraların kesintisiz ulaşım için bir güzergâh haline getirileceği belirtilmektedir. Kesintisiz ulaşım projelerinin hayata geçirilmesinde genellikle köprülülük kavşakların yapımının öngörüldüğü görülmektedir. Örneğin Eskişehir yolu kesintisiz ulaşım projesi aktarılırken “Ankara’ya çıkan yollarda durmak yok, yola devam” sloganının eşliğinde Eskişehir yolunun çevre yoluna kadar kesintisiz olması için mevcutta trafik ışıklarıyla kontrol edilen Konutkent Kavşağı, Başkent Üniversitesi Kavşağı ve Yaşamkent Kavşağı’nda altgeçitlerin yapılması ve bu sayede trafiğin daha akıcı ve sürekli olmasının amaçlandığı ifade edilmektedir (Özhasseki, 2019: 82). Özhasseki seçim beyannamesinde ortaya koyduğu projeler içinde en pahalı projelerin ulaşım projeleri olduğunu ifade etmektedir (Hökenek: 2019) Yine bu pahalı ve büyük projelere örnek verilebilecek bir başka ulaşım projesi Konya Yolu Alternatif Bulvar Projesidir. “Artık bir alternatif daha var” spotuyla verilen projenin Konya yoluna alternatif bulvar olacak 14 km uzunluğunda yeni bağlantı güzergâhı; Bilkent Kavşağı’ndan başlayıp, İncek Bulvarı’na ve devamında Niğde-Adana Otoyolu’na bağlanacağı ifade edilmektedir. Bu bulvarın amacının ise vatandaşların kolayca şehrin güney bölgelerine ulaşım sağlamalarının amaçlandığı belirtilirken bu sayede Bilkent

Entegre Sağlık Kampüsü'ne ulaşımın da kolaylaşacağı vurgulanmaktadır (Özhaseki, 2019: 83). Özhaseki'nin projeleri arasında dikkat çeken bir vurguyla verilen “Alt-Üst Geçit ve Yol Projeleri” başlığında 9 farklı alt-üst geçit proje ve 14 yaya üst geçit projesi yer almaktadır. Bunun yanı sıra 5 farklı otoyol bağlantı projesinin yapılmasının da hedeflendiği ifade edilmektedir (Özhaseki, 2019: 86-87). AK Parti Ankara Büyükşehir belediye başkan adayı Mehmet Özhaseki Sıhhiye bölgesini ulaşımın kavşak noktası haline getirerek burada bir koordinasyon merkezi kuracaklarını ifade etmektedir. Sıhhiye'deki adliye binasının taşınmasından sonra bu bölgede yapmayı planladıkları ulaşım koordinasyon merkezi ile bölgenin ulaşım ağlarının kesişim noktasında yer alma ve sosyal, kültürel alanlar ile eğitim ve konut dokusuna yakın olma avantajı nedeniyle ulaşımın kalbi olacağı belirtilmektedir (Özhaseki, 2019: 88). Ulus tarihi kent merkezi süreci boyunca en çok konuşulan kent bölgelerinden biri olarak öne çıkarken Özhaseki AK Parti olarak seçimleri kazanmaları halinde tarihi kent bölgesindeki bütün trafik yükünü yer altına alarak Ulus bölgesinin ağırlıklı olarak yayalaştırılacağını ifade etmektedir (Özhaseki, 2019: 85).

Başkan adayı Özhaseki'nin vadettiği bir diğer ulaşım projesi ise şehrin doğu ve batı aksına iki farklı terminal ile şehrin farklı bölgelerinde yer alacak cep terminalleridir. Buradaki amacının şehrin merkezindeki yoğun trafiğin merkezin dışında tutulması olduğu vurgulanmaktadır. Yine ilçe merkezlerinde bulunan yeşil alanları bozmadan altlarına büyük otoparklar yaparak otopark sorunlarını çözeceğini vurgulayan Özhaseki bu otoparklardan ücret alınmayacağını vadetmektedir. AK Parti Ankara Büyükşehir Belediye başkan adayı Özhaseki'nin proje kitapçığında “Ulaşım Projeleri” başlığının dışında da yer yer farklı ulaşım konularına değinilmiştir. Kentsel Yenileme Projeleri bölümünde Metro İstasyonlarına Fonksiyon Eklenmesi başlığı altında “Yapılacak yeni uygulamalarla metro istasyonlarının daha güvenli hale getirileceği” ve “görsel açıdan da zenginleştirileceği” ifade edilmektedir. Bu fonksiyonların güvenlik bariyerleri, bilgi ekranları (reklam ve animasyonlar ile kaliteli zaman geçirme) ve metro duraklarına kimlik katacak farklı öğeler olduğu vurgulanmaktadır.

4.1.2. CHP Seçim Beyannamesi: Derman Belediyeciliği

Huzurlu Kentlerde Yaşamak için Halkçı Belediyecilik ana temasıyla hazırlanan CHP seçim beyannamesinin Yerel Yönetimde Temel İlkeler başlığı ile 12 alt başlıkta

organize edildiği görülmektedir. Bu başlıklardan bir tanesi de Ulaşım ve Altyapı Sorunları Çözülmüş Kentler'dir. Kentte yaşayan bireylerin kentiçi ulaşımında kaybettiği zamanı azaltacak ve trafikte harcadığı süreyi azaltırken aynı zamanda maliyetleri de düşürecek yenilikçi modeller üretileceği vurgulanmaktadır (CHP, Seçim Beyannamesi). Beyannamenin bütünü incelendiğinde toplam 27 farklı yerde "ulaşım", 8 farklı yerde "toplu taşıma" kelimesinin kullanıldığı görülmektedir. Bu iki kavram, kullanıldığı yerlerde ağırlıklı olarak sürdürülebilir ulaşım bağlamı içinde ele alınmaktadır. 3 farklı yerde geçen özel araç kavramı ise olumsuz bir çağrışımla kullanılmış ve sürdürülebilir nitelik arz etmeyen bir bağlama oturtulmuştur. Özel araç sahipliğine dayalı ulaşım politikalarını sürdürmenin mümkün olmadığı vurgulanan beyannamede esas vurgu toplu taşıma kavramına yüklenmiştir (CHP, Seçim Beyannamesi: 10):

"Ucuz, kaliteli ve doğaya zarar vermeyen toplu taşıma olanaklarını her kentte yaygınlaştıracğız. Çevre dostu ulaşım sistemini, kaliteli, yenilenmiş ve ucuzlatılmış toplu taşıma hizmetleri ile birlikte sağlayacağız."

Ucuz, Kaliteli ve Doğayı Kirletmeyen Toplu Taşıma başlığı ile ele alınan toplu ulaşım kavramı için 430 kelimedenden oluşan bir bölüm hazırlanmış ve erişimden ücretlere toplu taşımanın birçok noktasına değinilmiştir. Özel araca dayalı ulaşım politikalarının çevreye verdiği zararlara da değinilen beyannamede doğayı kirletmeden hareketliliği kolaylaştıran bir çözüm planlandığı ifade edilmektedir.

Beyannamede, bireylerin hızlı bir şekilde taşınmasını önceleyen, metropol kent anlayışının yerini yaşanabilir yavaş kentlere bıraktığı, insan hareketliliğini esas alarak yavaş ancak sürekli harekete imkân veren ulaşım sisteminin kurgulanması gerektiği üzerine odaklanılmaktadır. Otobüs, metro, tren, vapur ve bisiklet ile sürekli hareketliliğin mümkün olduğu yaşayan kentlerin hedeflendiği CHP seçim beyannamesinde sürdürülebilir kentiçi ulaşımı, yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımına dayalı olarak planlama yaklaşımı da ele alınmaktadır.

Her yıl bireysel araç sayısının artış gösterdiği ülkemizde özellikle metropol kentlerin içinden çıkılmaz sorun yumağı haline gelen trafik keşmekeşine yönelik gerektiğinde özel araç trafiğini kısıtlayıcı önlemlerin alınabileceği belirtilen CHP seçim beyannamesinde özel araçların kentler ve doğal çevre üzerine yarattığı baskıya yönelik önlemler geliştirileceği de ifade edilmektedir.

Bütünleşik/entegre bir ulaşım sistemine vurgu yapıldığı görülen beyannamede tek bir araç türüne yönelik oluşabilecek bağımlılığın da önüne geçileceği belirtilmektedir. Can güvenliğinin öncelik haline geldiği trafik düzenlemelerinin hâkim olacağı ifade edilen beyannamede engelli ve yaşlı bireylerin de dolaşımının dikkate alınacağı vurgulanmaktadır. Toplu taşımada, kaliteli hizmeti düşük fiyat ile sunmayı vadeden CHP beyannamesi aynı zamanda bisiklet ile ulaşımın yaygınlaştırılması için gerekli altyapı çalışmalarını yapacaklarını belirtirken kentlerdeki en değerli arazilerin otopark olarak kullanılmasına son vereceklerini, otopark olarak kullanılan yerlerin bir kısmını yeşil alan olarak şehre kazandıracakları belirtilmektedir. Avrupa’da artık yaygınlaşmaya başlayan kentiçine giriş yapan özel araçlara kısıtlamalara başvurma konusunda da hazırlıklar yapılacağı vurgulanmaktadır. Beynamede Ulaşım ve Altyapı Sorunları Çözülmüş Kentler başlığı dışında “Çocuk Dostu Kentler”, “Herkes İçin Spor, Sağlıklı Toplum” başlıklarında da bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik vaatler göze çarpmaktadır.

Ülke genelinde bütün belediyelerde yapmayı hedefledikleri çalışmaları anlatan Seçim beyannamesinin ötesinde Ankara bağlamı içerisinde ele alınan çalışmalara baktığımızda başkan adayı Mansur Yavaş’ın açıkladığı projeleri incelemek gerekmektedir. Yüzde 100 Ankara sloganıyla “Başkentimizin 100. Yılına 100 Proje” başlığı ile hazırladığı seçim broşüründe ulaşım eksenli 21 proje olduğu göze çarpmaktadır. Birinci proje olarak vaadedilen ilk çalışma Dışkapı SSK ile Kuğulu Park arasında yer alan aksa bir tramvay hattı inşa etmektir. İki numaralı proje Söğütözü Beytepe arasında Ankaray’ın uzatılması projesi olurken üçüncü proje de AKM-Etlük Ovacık Metro istasyonu olarak planlanmaktadır. Ev temizliğine giden hanımlara ulaşım kolaylığı sağlanması amacıyla ücretsiz seyahat imkânı tanınacak olunan broşürde engellilere yönelik şehrin erişilebilirliğinin artırılması hedeflenmektedir. Toplamda 33 km’lik bisiklet yolu yapımının da amaçlandığı belirtilen seçim broşüründe organize sanayi bölgeleri ve siteler gibi yerlere halk taşıt seferleri koyularak ücretsiz taşımının da yapılacağı belirtilmektedir (Yavaş, 2019).

4.1.3. Saadet Partisi Seçim Beyannamesi: Dürüst Belediyecilik

Dürüst belediyecilik ana temasıyla seçim beyannamesini hazırlayan Saadet Partisi, Büyükşehir Belediye seçimleri için yapılan hazırlıklarda kentiçi ulaşımına yönelik

sorunların varlığını birçok yerde vurgulamıştır. Plansız kentleşmenin sonucu olduğu vurgulanan kentiçi ulaşım sorunlarının ancak dürüst belediyeçilik ilkeleri ile çözüleceği ifade edilmiştir. Ulaşım sorununun çözümü akılcı bir şekilde gerçekleştirilmeden kentsel yaşam kalitesine ulaşmanın mümkün olmadığına da vurgulandığı seçim bildirgesinde ulaşım sorununun ancak bütüncül ve sürdürülebilir bir perspektifle çözüleceği üzerinde durulmuştur (Saadet Partisi Seçim Beyannamesi, 42-43). Saadet Partisi'nin Ankara Büyükşehir Belediye başkan adayı Mesut Doğan seçim sürecindeki çalışmalarda Ankara'da ulaşım problemini çözmenin birincil yolunun, toplu ulaşım ağının güçlendirilmesi, daha çok metro ve banliyö gibi ekolojik ve bütçe dostu taşımanın yaygınlaştırılması ile beraber, toplu ulaşım alternatiflerinin çoğaltılması olduğunu belirtmiştir (Doğan, 2019, Basın Metni). Ankara'da kritik güzergâhlar için mutlaka aktarmasız ulaşımın getirilmesi, en kısa zamanda ve en konforlu ulaşımın sağlanabilmesinin önceliklerinin olacağını ifade eden Doğan toplu taşıma ücretlerini minimuma düşürerek, toplu taşımayı toplumun her kesimi tarafından tercih edilir bir hale getireceklerini belirtmektedir.

Ulaşımın toplumsal boyutta ifade ettiği sosyal politika aracı oluşuna da vurgu yapılan basın metninde asgari ücretle geçinen kişilere ulaşımın fazladan bir yük getirmesini engellemek amacıyla toplu ulaşımdan indirimli bir şekilde yararlanmalarını sağlayacakları da belirtilmektedir. Ayrıca öğrencilerin indirimlerden yararlanmalarını sağlamanın yanı sıra aktarma ücretlerini de kaldıracaklarını vaat etmektedir.

Gerekli yerlere otopark alanları yaparak, kaldırımların yayaların kullanımına uygun hale getirilmesini sağlayacaklarını belirten Doğan ulaşım da hak temelli bir yaklaşımı benimseyeceklerini vurgulamaktadır. Yaya hakları, çocuk hakları, kadın hakları ve engelli hakları çerçevesinde bir ulaşım politikası oluşturacağı ifade edilen seçim vaatlerinde denetim ve yaptırımlarla da bu politikaların takipçisi olacakları belirtilmektedir. Engelli dostu belediyeçilik vurgusu da yapılan Saadet Partisinin seçim beyannamelerinde şehrin yaşam alanlarının engelli vatandaşlar için kendi başlarına kullanılabilir hale getirmeyi, her otoparka engelli park alanları oluşturmayı, kaldırımlara engelli rampaları yerleştirmeyi, üst - alt geçitlere ve metro ulaşımına engelli asansörleri inşa edeceklerini, engelli dostu girişimleri teşvik ederek gerekli destekleri sağlayacakları da belirtilmektedir.

4.1.4. Diğer Adaylar

Bağımsız Türkiye Partisi Ankara adayı Mustafa Pak Ankara’da ulaşımı tüm öğrencilere ücretsiz yapacaklarını belirtirken kentiçi ulaşım ile ilgili başka bir ayrıntıya girmedigi görülmektedir (BTP Ankara Büyükşehir Adayı Pak, 2019). Rant Değil Üretim için ana temasıyla yayınladığı seçim bildirgesinde ulaşım konusunda çok ayrıntıya girmemiş ve büyük kentlerdeki ulaşım sorununu çözmek için toplu taşıma ile birlikte yer altı ve yer üstü raylı ulaşım projelerini hayata geçireceğini ifade etmiştir.

Ankara Büyükşehir Belediyesi seçimlerinde yarışan bir diğer aday ise TKP’nin adayı Fatma Korur olarak görülmektedir. TKP, “Yerel yönetimler için komünist ilkeler” başlığı ile yayınladığı 31 Mart Seçim Beyannamesinde ulaşım kavramına “Emekçi halkın sağlıklı ve nitelikli barınma, ulaşım, eğitim, kültür ve dinlenme olanaklarına kavuşması için bütün olanaklar seferber edilir.” cümlesi içinde yer vermiştir (TKP, 2019). Güvenilir kitle ulaşımının garanti edilmesi üzerine vurgu yapılan beyannamede ulaşım kavramının iki defa kullanıldığı görülmektedir. Mesleği mimar olan TKP adayı Fatma Korur seçim sürecinde yaptığı çalışmalarda da ulaşımın ücretsiz, güvenli ve konforlu olacağına vurgu yaparak Ankara’nın ulaşım sorunlarının tespiti ve bu sorunlara ilişkin çözüm önerilerini aktarmıştır (Korur, 2019).

DSP 31 Mart seçimlerinde “Cumhuriyetkent, Umudun Projesi” temasını kullanmış ve 42 sayfalık bir seçim bildirgesi ile seçimlere hazırlanmıştır. DSP’nin Ankara Büyükşehir Belediye Başkan adayı 1999-2004 yılları arasında Çankaya Belediye Başkanlığı da yapan Haydar Yılmaz’dır (Yılmaz, 2021). Seçim beyannamesinde toplu taşımanın iyileştirilmesine vurgu yapılmış, yaya öncelikli “Yeşil Ulaşım” sistemi kurulması, kent merkezlerindeki trafik yükünün en az seviyeye indirilmesi, öğrencilere ücretsiz ulaşım imkanları getirilmesine ilişkin vaatler beyannamede ifade edilmiştir (DSP, 2019).

31 Mart 2019 Mahalli İdareler seçimlerinde Ankara Büyükşehir Belediye başkanlığı için aday çıkartan bir diğer parti Vatan Partisi’dir. Prof. Dr. Tülin Oygür’ü aday gösteren partinin seçim beyannamesi incelendiğinde öne çıkan en önemli unsurun rantın karşısına üretimi koyacakları vaadidir. “Rant Değil Üretim İçin Tek Seçenek Vatan Partisi” sloganıyla hazırladıkları seçim beyannamesinde ulaşım bağlamı içinde önerdikleri hizmet kategorilerine bakıldığında trafik sıkışıklığını ortadan kaldıracaklarını, ulaşım hizmetlerini ucuzlatacaklarını, ulaşım yapısını

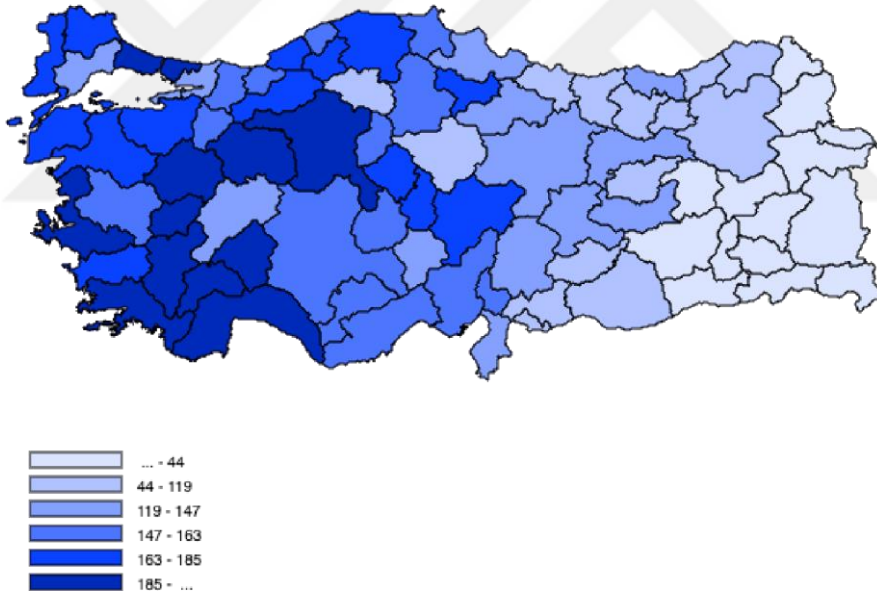
değiştireceklerini, toplu taşımacılığı yaygınlaştırarak yeraltı ve yerüstü raylı ulaşım projelerini hayata geçirileceklerini belirtmektedirler.

4.2. Nicel Araştırma Bulguları

4.2.1. Çözülmesi Gereken Sorun Bağlamı İçinde Ulaşım

Ankara’da yerel siyasetin ulaşım kavramı etrafında kurduğu hizmet diline ilişkin aday ve partilerin seçim sürecinde ortaya koymuş olduğu performansın daha anlamlı bir şekilde yorumlanması için vatandaşın da düşüncelerinin ortaya çıkartılması son derece önemlidir. 2020 verilerine göre kişi başına düşen otomobil oranlarına baktığımızda Ankara Türkiye ortalamasının çok üzerinde bir ortalamaya sahip olduğu görülmektedir.

Grafik 4. 1: Bin kişi başına otomobil sayısı



Kaynak: TÜİK, (2021).

TÜİK verilerine göre (TÜİK, 2021) Türkiye’de her bin kişiye 157 otomobil düşerken Ankara’da bu oran 280 olarak görülmektedir. Bu açıdan bakıldığında Ankara’nın trafik sorunlarına ilişkin duyarlılığının daha yüksek düzeyde çıkması beklenebilir. Araştırma verileri de bunu destekler oranda çıkmıştır. Soru kökünde herhangi bir yönlendirme yapılmadan Ankara’da belediyenin çözmesi gereken temel probleme ilişkin sorgulamada katılımcıların yarısının ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerine ilişkin sorun

tespitini öne çıkarttıkları gözlemlenmiştir. Şehrin mekânsal düzlemini, büyüme yönünü, emlak değerlerini ve konut dokusunu yayılımını etkilemesi bakımından en önemli araçlardan birisi olan ulaşım akslarının planlanması ne kadar önemliyse toplu taşımanın planlanmasının da en az o kadar önemli olduğu görülmektedir (Florida, 2018, ss. 98-99). Sorun bağlamında ilk sırada çıkan ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri önem derecesine göre belediye hizmetleri sınıflandırılmasında da hane halkının listesinde ilk sırada çıkmaktadır. Bu bağlamıyla ulaşımın ve toplu taşımanın kentsel form üzerindeki etkilerini değerlendirmek çok daha anlamlı hale gelmektedir.

Tablo 4.1: Katılımcıların “Sizce büyükşehir belediyesinin çözmesi gereken en acil sorun nedir?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı.

Sizce büyükşehir belediyesinin çözmesi gereken en acil sorun nedir?	F	%
Ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri	234	50,1
Yol/kaldırım yapım, bakım ve onarım hizmetleri	60	12,8
Temizlik hizmetleri	58	12,4
Park bahçe ve yeşil alan hizmetleri	35	7,5
İşsizlik	30	6,4
Mülteci sorunu	11	2,4
Işıklandırma hizmetleri	7	1,5
Sorun yok,	6	1,3
Kentsel dönüşüm ve kentsel yenileme hizmetleri	6	1,3
İmar/iskân/ruhsatlandırma hizmetleri	6	1,3
Sokak Hayvanları	4	,9
Gıda, giysi, kömür vb. sosyal yardım hizmetleri	4	,9
Belediye merkezlerinde verilen kurslar, düzenlenen sosyal ve kültürel faaliyetler	4	,9
Cenaze ve mezarlık hizmetleri	2	,4
Toplam	467	100,0

Tablo 4.1’de katılımcıların “Sizce büyükşehir belediyesinin çözmesi gereken en acil sorun nedir?” açık uçlu sorusuna verdikleri cevapların dağılımları incelendiğinde ilk sırada %50,1 ile “Ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri” ile ilgili sorunların geldiği görülmektedir. Bunu %12,8 ile “Yol/kaldırım yapım, bakım ve onarım hizmetleri” ile

ilgili sorunlar izlerken üçüncü sırada %12,4 ile “Temizlik hizmetleri” ile ilgili sorunlar gelmektedir.

Katılımcılara göre dördüncü sırada acil çözülmesi gereken sorun %7,5 ile “Park bahçe ve yeşil alan hizmetleri” iken bunu sırasıyla %6,4 ile “İşsizlik”, %2,4 ile “Mülteci sorunu”, %1,5 ile “Işıklandırma hizmetleri” ile ilgili sorunlar izlemektedir. Katılımcıların %1,3’ü acil çözülmesi gereken bir sorun olmadığını belirtirken, %1,3’ü “Kentsel dönüşüm ve kentsel yenileme hizmetleri”, %1,3’ü “İmar/iskân/ ruhsatlandırma hizmetleri”, %0,9’u “Sokak hayvanları”, %0,9’u “Gıda, giysi, kömür vb. sosyal yardım hizmetleri”, %0,9’u “Belediye merkezlerinde verilen kurslar, düzenlenen sosyal ve kültürel faaliyetler” ve %0,4’ü “Cenaze ve mezarlık hizmetleri” ile ilgili sorunların acil olarak çözülmesi gerektiği görüşünü belirtmişlerdir.

Tablo 4.2: Katılımcıların “Belediye hizmetlerinde sizce en önemli 3 hizmet grubu aşağıdakilerden hangisidir? (1.den 3’e sıralayınız)” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı.

Belediye hizmetlerinde sizce en önemli 3 hizmet grubu aşağıdakilerden hangisidir? (1.den 3’e sıralayınız)	1. Sıra		2. Sıra		3. Sıra		Toplam	
	F	%	F	%	F	%	F	%
Ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri	274	58,7	112	24,0	78	16,7	464	33,1
Temizlik hizmetleri (sokak, bulvar, cadde, ibadethane, pazaryerleri, vs)	65	13,9	90	19,3	101	21,6	256	18,3
Yol/kaldırım yapım, bakım ve onarım hizmetleri	29	6,2	93	19,9	42	9,0	164	11,7
Park bahçe ve yeşil alan hizmetleri	28	6,0	64	13,7	80	17,1	172	12,3
Kentsel dönüşüm ve kentsel yenileme projelerinin geliştirilmesi	17	3,6	20	4,3	29	6,2	66	4,7
Gıda, giysi, kömür, ramazan paketi, nakdi (parasal) yardım vb. sosyal yardım hizmetleri	8	1,7	20	4,3	26	5,6	54	3,9

İmar/iskân/ruhsatlandırma hizmetleri	9	1,9	15	3,2	26	5,6	50	3,6
Yaşlı, engelli ve ihtiyaç sahiplerine parasız sağlık ve bakım hizmet uygulamaları	11	2,4	14	3,0	19	4,1	44	3,1
Cenaze hizmetleri	8	1,7	7	1,5	21	4,5	36	2,6
Belediye merkezlerinde verilen kurslar, düzenlenen sosyal ve kültürel faaliyetler	5	1,1	8	1,7	13	2,8	26	1,9
Toplam	467	100,0	467	100,0	467	100,0	140	100

1

Tablo 4.2’de katılımcıların “Belediye hizmetlerinde sizce en önemli 3 hizmet grubu aşağıdakilerden hangisidir? (1.den 3’e sıralayınız)” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı incelendiğinde ilk sırada “Ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri”nin geldiği görülmektedir. Katılımcıların %58,7’si “Ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri”ni 1. Sırada önemli görürken %24’ü 2. Sırada %16,7’si ise 3. Sırada önemli olarak belirtmiştir. Toplamda ise katılımcıların %33,1’i “Ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri”ni önemli olarak görmektedirler.

Katılımcıların %13,9’u “Temizlik hizmetleri (sokak, bulvar, cadde, ibadethane, pazaryerleri, vs)”ni 1. Sırada önemli görürken %19,3’ü 2. Sırada %21,6’sı ise 3. Sırada önemli olarak belirtmiştir. Toplamda ise katılımcıların %18,3’ü “Temizlik hizmetleri (sokak, bulvar, cadde, ibadethane, pazaryerleri, vs)”ni önemli olarak görmektedirler.

Katılımcıların %6,2’si “Yol/kaldırım yapım, bakım ve onarım hizmetleri”ni 1. Sırada önemli görürken %19,9’u 2. Sırada %9,0’ı ise 3. Sırada önemli olarak belirtmiştir. Toplamda ise katılımcıların %11,7’si “Yol/kaldırım yapım, bakım ve onarım hizmetleri”ni önemli olarak görmektedirler.

Katılımcıların %6,0’ı “Park bahçe ve yeşil alan hizmetleri”ni 1. Sırada önemli görürken %13,7’si 2. Sırada %17,1’i ise 3. Sırada önemli olarak belirtmiştir. Toplamda ise katılımcıların %12,3’ü “Park bahçe ve yeşil alan hizmetleri”ni önemli olarak görmektedirler.

Katılımcıların %3,6’sı “Kentsel dönüşüm ve kentsel yenileme projelerinin geliştirilmesi”ni 1. Sırada önemli görürken %4,3’ü 2. Sırada %6,2’si ise 3. Sırada önemli olarak belirtmiştir. Toplamda ise katılımcıların %4,7’si “Kentsel dönüşüm ve kentsel yenileme projelerinin geliştirilmesi”ni önemli olarak görmektedirler.

Katılımcıların %1,7'si “Gıda, giysi, kömür, ramazan paketi, nakdi (parasal) yardım vb. sosyal yardım hizmetleri”ni 1. Sırada önemli görürken %4,3'ü 2. Sırada %5,6'sı ise 3. Sırada önemli olarak belirtmiştir. Toplamda ise katılımcıların %3,9'u “Gıda, giysi, kömür, ramazan paketi, nakdi (parasal) yardım vb. sosyal yardım hizmetleri”ni önemli olarak görmektedirler.

Katılımcıların %1,9'u “İmar/iskân/ruhsatlandırma hizmetleri”ni 1. Sırada önemli görürken %3,2'si 2. Sırada %5,6'sı ise 3. Sırada önemli olarak belirtmiştir. Toplamda ise katılımcıların %3,6'sı “İmar/iskân/ruhsatlandırma hizmetleri”ni önemli olarak görmektedirler.

Katılımcıların %2,4'ü “Yaşlı, engelli ve ihtiyaç sahiplerine parasız sağlık ve bakım hizmet uygulamaları”ni 1. Sırada önemli görürken %3,0'ı 2. Sırada %4,1'i ise 3. Sırada önemli olarak belirtmiştir. Toplamda ise katılımcıların %3,1'i “Yaşlı, engelli ve ihtiyaç sahiplerine parasız sağlık ve bakım hizmet uygulamaları”ni önemli olarak görmektedirler.

Katılımcıların %1,7'si “Cenaze hizmetleri”ni 1. Sırada önemli görürken %1,5'i 2. Sırada %4,5'i ise 3. Sırada önemli olarak belirtmiştir. Toplamda ise katılımcıların %2,6'sı “Cenaze hizmetleri”ni önemli olarak görmektedirler.

Katılımcıların %2,4'ü “Yaşlı, engelli ve ihtiyaç sahiplerine parasız sağlık ve bakım hizmet uygulamaları”ni 1. Sırada önemli görürken %3,0'ı 2. Sırada %4,1'i ise 3. Sırada önemli olarak belirtmiştir. Toplamda ise katılımcıların %3,1'i “Yaşlı, engelli ve ihtiyaç sahiplerine parasız sağlık ve bakım hizmet uygulamaları”ni önemli olarak görmektedirler.

Katılımcıların %1,1'i “Belediye merkezlerinde verilen kurslar, düzenlenen sosyal ve kültürel faaliyetler”i 1. Sırada önemli görürken %1,7'si 2. Sırada %2,8'i ise 3. Sırada önemli olarak belirtmiştir. Toplamda ise katılımcıların %1,9'u “Belediye merkezlerinde verilen kurslar, düzenlenen sosyal ve kültürel faaliyetler”i önemli olarak görmektedirler.

4.2.2. Seçmen Tercihini Şekillendiren Unsurlar ve Beyanname

Seçmenin oy tercihini hangi gerekçelerle inşa ettiği üzerine çok farklı bağlamlarda tartışmalar olsa da en temel nedenler adayın kişiliği-karizması, partisi, siyasi görüşü, yaptığı hizmetler ve halkla ilişkiler stratejisinin üzerine oturduğu tanıtım çalışmalarının olduğu birçok araştırmacı tarafından yapılandırılmıştır (Kavas Bilgiç, 2019). Seçim günü gelip çatığında bireyin oy kullanması için bütün şartların kişinin lehine olması mı gerekir yoksa onu sandık başına sürükleyen ve oy kullanmaya zorunlu kılan bir takım içsel ve dışsal gerekçeler mi olmalıdır? Bu soruyu seçmenin sandık

başına gitmesini anlamaya yardımcı olacak bir soru olarak görebiliriz ancak hangi adaya oy kullanacağını anlamamız için daha farklı bir yaklaşım üretilmesi gerekmektedir. Bu araştırmayla görüyoruz ki, siyasal arenada sıkça tartışma konusu olan hizmet siyaseti kavramının sahada karşılığı ortadadır. Oy kullanırken bireyin en önemli kriter olarak dikkate aldığı unsurun “başkan adayının yaptığı hizmetler” olduğu görülmektedir. Bu tablo da gösteriyor ki seçmen her durumda beklenen faydanın maksimize edilişine yönelik bir davranış içerisinde olmaktadır (Aytaç ve Stokes, 2020: 39). Tablo 4.4.’te de görüleceği gibi Ankara’da büyükşehir belediye başkan adaylarının vaatlerine göre seçmen davranışlarını değerlendirdiğimizde ilk sırada verilen cevap “Ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini daha iyi yapacak olması” ifadesi gelmektedir.

Tablo 4.3: Katılımcıların “Yerel seçimlerde büyükşehir belediye başkanı için oy verirken önem verdiğiniz en önemli kriter sizce aşağıdakilerden hangisidir?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı.

Yerel seçimlerde büyükşehir belediye başkanı için oy verirken önem verdiğiniz en önemli kriter sizce aşağıdakilerden hangisidir?	F	%
Belediye başkan adayının kişiliği	39	8,4
Belediye başkan adayının yaptığı hizmetler	298	63,8
Belediye başkan adayının vaatleri	59	12,6
Belediye başkan adayının partisi	33	7,1
Belediye başkan adayının siyasi görüşü	10	2,1
Belediye başkan adayının yaptığı tanıtım çalışmaları	17	3,6
Kampanyasında adaylar arasında performansının iyi olması	11	2,4
Toplam	467	100,0

Tablo 4.3’te katılımcıların “Yerel seçimlerde büyükşehir belediye başkanı için oy verirken önem verdiğiniz en önemli kriter sizce aşağıdakilerden hangisidir?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı incelendiğinde en önemli kriterin %63,8 ile “Belediye başkan adayının yaptığı hizmetler” olduğu görülmektedir. Bunu %12,6 ile “Belediye başkan adayının vaatleri”, %8,4 ile “Belediye başkan adayının kişiliği”, %7,1 ile “Belediye başkan adayının partisi”, %3,6 ile “Belediye başkan adayının yaptığı tanıtım çalışmaları”, %2,4 ile “Kampanyasında adaylar arasında performansının iyi olması” ve %2,1 ile “Belediye başkan adayının siyasi görüşü” kriterleri izlemektedir.

Tablo 4.4: Katılımcıların “Belediye seçimlerinde hangi adaya oy vereceğinizi belirlerken aşağıdaki vaatlerden en etkili olanı sizce hangisi?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı.

Belediye seçimlerinde hangi adaya oy vereceğinizi belirlerken aşağıdaki vaatlerden en etkili olanı sizce hangisi?	F	%
Ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini daha iyi yapacak olması	191	40,9
Yol/kaldırım yapım, bakım ve onarım hizmetlerini daha iyi yapacak olması	103	22,1
Temizlik hizmetlerini daha iyi yapacak olması	72	15,4
Işıklandırma hizmetlerini daha iyi yapacak olması	11	2,4
Park bahçe ve yeşil alan hizmetlerini daha iyi yapacak olması	27	5,8
İmar/iskân/ruhsatlandırma hizmetlerini daha iyi yapacak olması	9	1,9
Cenaze ve mezarlık hizmetlerini daha iyi yapacak olması	1	,2
Gıda, giysi, kömür vb, sosyal yardım hizmetlerini daha iyi yapacak olması	11	2,4
Yaşlı, engelli ve ihtiyaç sahiplerine parasız sağlık ve bakım hizmetlerini daha iyi yapacak olması	14	3,0
Belediye merkezlerinde verilen kurslar ile düzenlenen sosyal ve kültürel faaliyetleri daha iyi yapacak olması	7	1,5
Kentsel dönüşüm ve kentsel yenileme hizmetlerini daha iyi yapacak olması	21	4,5
Toplam	467	100,0

Tablo 4.4’te katılımcıların “Belediye seçimlerinde hangi adaya oy vereceğinizi belirlerken aşağıdaki vaatlerden en etkili olanı sizce hangisi?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı incelendiğinde ilk sırada %40,9 ile “Ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini daha iyi yapacak olması” vaadinin geldiği görülmektedir. Bunu %22,1 ile “Yol/kaldırım yapım, bakım ve onarım hizmetlerini daha iyi yapacak olması”, %15,4 ile “Temizlik hizmetlerini daha iyi yapacak olması” ve %5,8 ile “Park bahçe ve yeşil alan hizmetlerini daha iyi yapacak olması” vaatlerinin izlediği görülmektedir. Katılımcıların %4,5’i “Kentsel dönüşüm ve kentsel yenileme hizmetlerini daha iyi yapacak olması”, %3,0’ı “Yaşlı, engelli ve ihtiyaç sahiplerine parasız sağlık ve bakım hizmetlerini daha iyi yapacak olması”, %2,4’ü “Işıklandırma hizmetlerini daha iyi yapacak olması”, %2,4’ü “Gıda, giysi, kömür vb. sosyal yardım hizmetlerini daha iyi yapacak olması”, %1,9’u “İmar/iskân/ruhsatlandırma hizmetlerini daha iyi yapacak

olması”, %1,5’i Belediye merkezlerinde verilen kurslar ile düzenlenen sosyal ve kültürel faaliyetleri daha iyi yapacak olması” ve %0,2’si ise “Cenaze ve mezarlık hizmetlerini daha iyi yapacak olması” vaatlerinin etkili olduğunu belirtmişlerdir.

Tablo 4.5: Katılımcıların “Belediye seçimleri öncesinde adayların seçim beyannamelerini okudunuz mu?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı.

Belediye seçimleri öncesinde adayların seçim beyannamelerini okudunuz mu?	F	%
Evet	182	39,0
Hayır	285	61,0
Toplam	467	100,0

Tablo 4.5’te Katılımcıların “Belediye seçimleri öncesinde adayların seçim beyannamelerini okudunuz mu?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı incelendiğinde %39’unun “Evet, %61,0’inin ise “Hayır” yanıtı verdikleri görülmektedir.

Tablo 4.5.1: Katılımcıların “Belediye seçimleri öncesinde adayların seçim beyannamelerini okudunuz mu?” sorusuna verdikleri cevapların demografik özelliklere göre farklılaşmasına ilişkin X^2 analizi sonuçları.

Demografik Özellikler	Evet		Hayır		X^2
	F	%	F	%	
Kadın	80	44,0	102	53,7	4,205*
Erkek	153	56,0	132	46,3	p<,05
18- 34 yaş	72	39,6	115	40,4	,678
35- 44 yaş	60	33,0	101	35,4	p>,05
45- 64 yaş	50	27,5	69	24,2	
İlkokul	20	11,0	23	8,1	18,945*
Ortaokul	21	11,5	55	19,3	p<,05
Lise	59	32,4	106	37,2	
Önlisans/Yüksekokul	31	17,0	62	21,8	
Lisans ve Lisansüstü	51	28,0	39	13,7	
Evli	129	70,9	183	64,2	2,708
Bekar	46	25,3	84	29,5	p>,05

Boşanmış/Dul	7	3,8	18	6,3	
Çalışıyor	129	70,9	160	56,1	10,229*
Çalışmıyor	53	29,1	125	43,9	p<,05
2.826 TL'den az	14	7,7	35	12,3	25,846*
2.827 – 4.500 TL	68	37,4	146	51,2	p<,05
4.501 – 6.000 TL	53	29,1	77	27,0	
6.001- 8.500 TL	29	15,9	16	5,6	
8.501 TL ve üstü	18	9,9	11	3,9	
Özel araç var	81	44,5	86	30,2	9,929*
Özel araç yok	101	55,5	199	69,8	p<,05
Çankaya	48	26,4	67	23,5	1,717
Keçiören	44	24,2	72	25,3	p>,05
Mamak	48	26,4	67	23,5	
Sincan	42	23,1	79	27,7	

Tablo 4.5.1'de katılımcıların “Belediye seçimleri öncesinde adayların seçim beyannamelerini okudunuz mu?” sorusuna verdikleri cevapların demografik özelliklere göre farklılaşmasına ilişkin X^2 analizi sonuçları incelendiğinde cinsiyet ($X^2=4,205$, $p<,05$), eğitim durumu ($X^2=418,945$, $p<,05$), çalışma durumu ($X^2=10,229$, $p<,05$), aylık gelir düzeyi ($X^2=25,846$, $p<,05$) ve özel araç sahibi olma durumuna ($X^2=9,929$, $p<,05$) göre gruplar arasında anlamlı farklılıkların olduğu görülmektedir. Katılımcıların “Belediye seçimleri öncesinde adayların seçim beyannamelerini okudunuz mu?” sorusuna verdikleri cevaplar ise yaş ($X^2=,678$, $p>,05$), medeni durum ($X^2=2,708$, $p>,05$) ve yaşanan ilçeye ($X^2=1,717$, $p>,05$) göre anlamlı düzeyde farklılaşmamaktadır. Buna göre;

Cinsiyet değişkeni açısından Belediye seçimleri öncesinde adayların seçim beyannamelerini okuduğunu belirten erkeklerin oranı (%56,0), kadınların oranından (%44,0) anlamlı düzeyde yüksektir.

Eğitim durumu değişkenine göre Belediye seçimleri öncesinde adayların seçim beyannamelerini okuduğunu belirten lise mezunu katılımcıların oranı (%32,4), ilköğretim

(%11,0), ortaokul (%11,5) ve Önlisans/Yüksekokul mezunu katılımcı oranından (%17,0) anlamlı düzeyde yüksektir.

Çalışma durumu değişkeni açısından Belediye seçimleri öncesinde adayların seçim beyannamelerini okuduğunu belirten çalışan katılımcıların oranı (%70,9), çalışmayan katılımcıların oranından (%29,1) anlamlı düzeyde yüksektir.

Aylık gelir düzeyi değişkenine göre Belediye seçimleri öncesinde adayların seçim beyannamelerini okuduğunu belirten 2.827 – 4.500 TL (%37,4) ve 4.501 – 6.000 TL aylık geliri olan katılımcıların oranı (%29,1), 2.826 TL’den az (%7,7), 6.001- 8.500 TL (%15,9) ve 8.501 TL ve üstü aylık geliri olan katılımcı oranından (%9,9) anlamlı düzeyde yüksektir.

Özel araç sahibi olma değişkeni açısından Belediye seçimleri öncesinde adayların seçim beyannamelerini okumadığını belirten özel araç sahibi olmayan katılımcıların oranı (%55,5), özel araç sahibi katılımcı oranından (%44,5) anlamlı düzeyde yüksektir.

Tablo 4.6: Katılımcıların “Okuduğunuz Seçim beyannamelerinde en fazla dikkat ettiğiniz hizmet alanı hangisiydi?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı.

Okuduğunuz Seçim beyannamelerinde en fazla dikkat ettiğiniz hizmet alanı hangisiydi? *	F	%
Ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri	65	35,7
Yol/kaldırım yapım, bakım ve onarım hizmetleri	41	22,5
Temizlik hizmetleri	28	15,4
Işıklandırma hizmetleri	5	2,7
Park bahçe ve yeşil alan hizmetleri	17	9,3
İmar/iskân/ruhsatlandırma hizmetleri	10	5,5
Cenaze ve mezarlık hizmetleri	1	,5
Gıda, giysi, kömür vb. sosyal yardım hizmetleri	1	,5
Yaşlı, engelli ve ihtiyaç sahiplerine parasız sağlık ve bakım hizmetleri	3	1,6
Belediye merkezlerinde verilen kurslar, düzenlenen sosyal ve kültürel faaliyetler	11	6,0
Toplam	182	100,0

* Belediye seçimleri öncesinde adayların seçim beyannamelerini okudunuz mu? sorusuna evet diyenlere sorulmuştur

Belediye seçimleri öncesinde adayların seçim beyannamelerini okudunuz mu?” sorusuna evet yanıtı verenlere sorulan “Okuduğunuz Seçim beyannamelerinde en fazla dikkat ettiğiniz hizmet alanı hangisiydi?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı incelendiğinde ilk sırada %35,7 ile “Ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri”nin geldiği görülmektedir. Bunu %22,5 ile “Yol/kaldırım yapım, bakım ve onarım hizmetleri”, %15,4 ile “Temizlik hizmetleri”, %9,3 ile “Park bahçe ve yeşil alan hizmetleri”, %6 ile “Belediye merkezlerinde verilen kurslar, düzenlenen sosyal ve kültürel faaliyetler” ve %5,5 ile “İmar/iskân/ruhsatlandırma hizmetleri” izlemektedir. Katılımcıların %2,7’si “Işıklandırma hizmetleri”, %1,6’sı “Yaşlı, engelli ve ihtiyaç sahiplerine parasız sağlık ve bakım hizmetleri”, %0,5’i “Cenaze ve mezarlık hizmetleri” ve %0,5’i “Gıda, giysi, kömür vb. sosyal yardım hizmetleri”nin seçim beyannamelerinde en fazla dikkat çeken hizmet alanı olduğunu belirtmiştir.

Tablo 4.7: Katılımcıların “Oy verdiğiniz adayın ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri ile ilgili vaatlerini hatırlıyor musunuz?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı.

Oy verdiğiniz adayın ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri ile ilgili vaatlerini hatırlıyor musunuz?	F	%
Evet	145	31,0
Hayır	322	69,0
Toplam	467	100,0

Tablo 4.7’de Katılımcıların “Oy verdiğiniz adayın ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri ile ilgili vaatlerini hatırlıyor musunuz?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı incelendiğinde %31’inin “Evet, %69,0’unun ise “Hayır” yanıtı verdikleri görülmektedir.

Tablo 4.7.1: Katılımcıların “Oy verdiğiniz adayın ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri ile ilgili vaatlerini hatırlıyor musunuz?” sorusuna verdikleri cevapların demografik özelliklere göre farklılaşmasına ilişkin X^2 analizi sonuçları.

Demografik özellikler	Evet		Hayır		X^2
	F	%	F	%	
Kadın	56	38,6	177	55,0	10,688*
Erkek	89	61,4	145	45,0	p<,05
18- 34 yaş	66	45,5	121	37,6	3,026

35- 44 yaş	43	29,7	118	36,6	p>,05
45- 64 yaş	36	24,8	83	25,8	
İlkokul	10	6,9	33	10,2	6,461
Ortaokul	21	14,5	55	17,1	p>,05
Lise	47	32,4	118	36,6	
Önlisans/Yüksekokul	30	20,7	63	19,6	
Lisans ve Lisansüstü	37	25,5	53	16,5	
Evli	97	66,9	215	66,8	3,120
Bekar	44	30,3	86	26,7	p>,05
Boşanmış/Dul	4	2,8	21	6,5	
Çalışıyor	102	70,3	187	58,1	6,382*
Çalışmıyor	43	29,7	135	41,9	p<,05
2.826 TL'den az	13	9,0	36	11,2	19,934*
2.827 – 4.500 TL	50	34,5	164	50,9	p<,05
4.501 – 6.000 TL	47	32,4	83	25,8	
6.001- 8.500 TL	18	12,4	27	8,4	
8.501 TL ve üstü	17	11,7	12	3,7	
Özel araç var	66	45,5	101	31,4	8,715*
Özel araç yok	79	54,5	221	68,6	p<,05
Çankaya	39	26,9	76	23,6	5,832
Keçiören	40	27,6	76	23,6	p>,05
Mamak	39	26,9	76	23,6	
Sincan	27	18,6	94	29,2	

Tablo 4.7.1’de katılımcıların “Oy verdiğiniz adayın ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri ile ilgili vaatlerini hatırlıyor musunuz?” sorusuna verdikleri cevapların demografik özelliklere göre farklılaşmasına ilişkin X^2 analizi sonuçları incelendiğinde cinsiyet ($X^2=10,688$, $p<,05$), çalışma durumu ($X^2=6,382$, $p<,05$), aylık gelir düzeyi ($X^2=19,934$, $p<,05$) ve özel araç sahibi olma durumuna $X^2=8,715$, $p<,05$) göre gruplar arasında anlamlı farklılıkların olduğu görülmektedir. Katılımcıların “Oy verdiğiniz adayın ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri ile ilgili vaatlerini hatırlıyor musunuz?” sorusuna

verdikleri cevaplar ise yaş ($X^2=3,026$, $p>,05$), eğitim durumu ($X^2=6,461$, $p>,05$), medeni durum ($X^2=3,120$, $p>,05$) ve yaşanan ilçe ($X^2=5,832$, $p>,05$) göre anlamlı düzeyde farklılaşmamaktadır. Buna göre;

Cinsiyet değişkeni açısından oy verdiği adayın ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri ile ilgili vaatlerini hatırladığını belirten erkeklerin oranı (%61,4), kadınların oranından (%38,6) anlamlı düzeyde yüksektir.

Çalışma durumu değişkeni açısından oy verdiği adayın ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri ile ilgili vaatlerini hatırladığını belirten çalışan katılımcıların oranı (%70,3), çalışmayan katılımcıların oranından (%29,7) anlamlı düzeyde yüksektir.

Aylık gelir düzeyi değişkenine göre oy verdiği adayın ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri ile ilgili vaatlerini hatırladığını belirten 2.827 – 4.500 TL (%34,5) ve 4.501 – 6.000 TL aylık geliri olan katılımcıların oranı (%32,4), 2.826 TL’den az (%9,0), 6.001- 8.500 TL (%12,4) ve 8.501 TL ve üstü aylık geliri olan (%11,7) katılımcı oranından anlamlı düzeyde yüksektir.

Özel araç sahibi olma değişkeni açısından oy verdiği adayın ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri ile ilgili vaatlerini hatırlamadığını belirten özel araç sahibi katılımcıların oranı (%68,6), özel araç sahibi olmayan katılımcı oranından (%31,4) anlamlı düzeyde yüksektir.

Tablo 4.8: Katılımcıların “Belediye başkan adayının ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri ile ilgili vaatleri oy verme davranışınızı etkiledi mi?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı.

Belediye başkan adayının ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri ile ilgili vaatleri oy verme davranışınızı etkiledi mi? *	F	%
Evet	108	74,5
Hayır	37	25,5
Toplam	145	100,0

**Oy verdiğiniz adayın ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri ile ilgili vaatlerini hatırlıyor musunuz? Sorusuna evet diyenlere sorulmuştur.*

Oy verdiğiniz adayın ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri ile ilgili vaatlerini hatırlıyor musunuz?” sorusuna “Evet” yanıtı verenlere sorulan “Belediye başkan adayının ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri ile ilgili vaatleri oy verme davranışınızı etkiledi mi?” sorusuna verilen cevapların dağılımı incelendiğinde %74,5’inin “Evet, %25,5’inin ise

“Hayır” yanıtı verdikleri görülmektedir. Bu bulguya göre Belediye başkan adayının ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri ile ilgili vaatlerinin seçmenlerin oy verme davranışları üzerinde önemli bir etki oluşturduğu söylenebilir.

Tablo 4.8.1: Katılımcıların “Belediye başkan adayının ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri ile ilgili vaatleri oy verme davranışınızı etkiledi mi?” sorusuna verdikleri cevapların demografik özelliklere göre farklılaşmasına ilişkin X^2 analizi sonuçları.

Demografik özellikler	Evet		Hayır		X^2
	F	%	F	%	
Kadın	46	42,6	10	27,0	2,817
Erkek	62	57,4	27	73,0	p>,05
18- 34 yaş	51	47,2	15	40,5	,751
35- 44 yaş	32	29,6	11	29,7	p>,05
45- 64 yaş	25	23,1	11	29,7	
İlkokul	8	7,4	2	5,4	8,531
Ortaokul	12	11,1	9	24,3	p>,05
Lise	40	37,0	7	18,9	
Önlisans/Yüksekokul	19	17,6	11	29,7	
Lisans ve Lisansüstü	29	26,9	8	21,6	
Evli	71	65,7	26	70,3	1,939
Bekar	35	32,4	9	24,3	p>,05
Boşanmış/Dul	2	1,9	2	5,4	
Çalışıyor	72	66,7	30	81,1	2,745
Çalışmıyor	36	33,3	7	18,9	p>,05
2.826 TL'den az	11	10,2	2	5,4	2,436
2.827 – 4.500 TL	39	36,1	11	29,7	p>,05
4.501 – 6.000 TL	33	30,6	14	37,8	
6.001- 8.500 TL	14	13,0	4	10,8	
8.501 TL ve üstü	11	10,2	6	16,2	
Özel araç var	48	44,4	18	48,6	,196
Özel araç yok	60	55,6	19	51,4	p>,05
Çankaya	33	30,6	6	16,2	2,996
Keçiören	29	26,9	11	29,7	p>,05

Mamak	27	25,0	12	32,4
Sincan	19	17,6	8	21,6

Tablo 4.8.1: Katılımcıların “Belediye başkan adayının ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri ile ilgili vaatleri oy verme davranışınızı etkiledi mi?” sorusuna verdikleri cevapların demografik özelliklere göre farklılaşmasına ilişkin X² analizi sonuçları incelendiğinde cinsiyet ($X^2=2,817$, $p>,05$), yaş ($X^2=,751$, $p>,05$), eğitim durumu ($X^2=8,531$, $p>,05$), medeni durum ($X^2=1,939$, $p>,05$) çalışma durumu ($X^2=2,745$, $p>,05$), aylık gelir düzeyi ($X^2=2,436$, $p>,05$), özel araç sahibi olma durumu ($X^2=,196$, $p>,05$) ve yaşanılan ilçeye ($X^2=2,996$, $p>,05$) göre gruplar arasında anlamlı farkın olmadığı görülmektedir.

Seçim beyannamelerinin “ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri” ile ilgili bölümlerine seçmenlerin dikkat etmesi, sandık başında bu dikkatin oy verme davranışına etkide bulunması arasında doğrusal bir ilişki olduğu bu bölümde analiz edilen verilerden ortaya çıkmaktadır. Kentsel siyasetin sorun ve çözüm odaklı yaklaşımları önemli bir şekilde kapsadığı bilinmektedir. Bu açıdan bakıldığında seçmen pragmatik bir yaklaşımla hizmet siyasetini benimsediğini vurgulamaktadır.

4.2.3. Ankara’da Ulaşım Hizmetleri ve Yolculuk Davranışları

Tablo 4.9: Katılımcıların “Ankara’da genel hatlarıyla değerlendirdiğinizde ulaşım hizmetlerini başarılı buluyor musunuz?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı.

Ankara’da genel hatlarıyla değerlendirdiğinizde ulaşım hizmetlerini başarılı buluyor musunuz?	F	%
Çok başarılı	30	6,4
Başarılı	138	29,6
Ne başarılı ne başarısız	198	42,4
Başarısız	81	17,3
Çok başarısız	20	4,3
Toplam	467	100,0

Tablo 4.9’da Katılımcıların “Ankara’da genel hatlarıyla değerlendirdiğinizde ulaşım hizmetlerini başarılı buluyor musunuz?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı incelendiğinde %6,4’ünün “Çok başarılı”, %29,6’sının “Başarılı”, %42,4’ünün “Ne başarılı ne başarısız”, %17,3’ünün “Başarısız” ve %4,3’ünün “Çok başarısız” yanıtı verdikleri görülmektedir.

Tablo 4.10: Katılımcıların “En çok kullandığınız ulaşım aracı hangisi?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı.

En çok kullandığınız ulaşım aracı hangisi?	F	%
Özel araç	133	28,5
Otobüs	113	24,2
Minibüs	41	8,8
Dolmuş	113	24,2
Metro	67	14,3
Toplam	467	100,0

Katılımcıların en çok kullandıkları ulaşım aracı türünü belirlemek amacıyla sorulan “En çok kullandığınız ulaşım aracı hangisi?” sorusuna verilen cevapların dağılımı incelendiğinde ilk sırada %28,5 ile “Özel araç”ın geldiği görülmektedir. Bunu %24,2 ile “Otobüs” ve yine %24,2 ile “Dolmuş” izlerken, en çok metroyu kullandıklarını belirtenlerin oranı %14,3’tür. Bu soruya “Minibüs” cevabı veren katılımcı oranı ise %8,8’dir.

Tablo 4.11: Katılımcıların “Ankara’da otopark hizmetlerini yeterli buluyor musunuz?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı.

Ankara’da otopark hizmetlerini yeterli buluyor musunuz?	F	%
Evet yeterli buluyorum	80	17,1
Kısmen yeterli buluyorum	260	55,7
Hayır yeterli bulmuyorum	127	27,2
Toplam	467	100,0

Katılımcıların “Ankara’da otopark hizmetlerini yeterli buluyor musunuz?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı incelendiğinde %17,1’inin “Evet yeterli buluyorum”,

%55,7'sinin "Kısmen yeterli buluyorum" ve %27,2'sinin "Hayır yeterli bulmuyorum" yanıtı verdikleri görülmektedir.

Tablo 4.12: Katılımcıların "İşe ve okula gidiş gelişlerinizde daha çok aşağıdaki seçeneklerden hangisini tercih ediyorsunuz?" sorusuna verdikleri cevapların dağılımı.

İşe ve okula gidiş gelişlerinizde daha çok aşağıdaki seçeneklerden hangisini tercih ediyorsunuz?	F	%
Otobüsü tercih ediyorum	117	25,1
Özel aracım ile gidiyorum	117	25,1
Metroyu tercih ediyorum	73	15,6
Dolmuşu tercih ediyorum	119	25,5
Yürüyerek gidiyorum	23	4,9
İşyerinin servisini tercih ediyorum	18	3,9
Toplam	467	100,0

Tablo 4.12'de katılımcıların "İşe ve okula gidiş gelişlerinizde daha çok aşağıdaki seçeneklerden hangisini tercih ediyorsunuz?" sorusuna verdikleri cevapların dağılımı incelendiğinde %25,1'inin "Otobüs", %25,1'inin "Özel araç", %15,6'sının "Metro", %25,5'inin "Dolmuş" tercihiinde bulundukları görülmektedir. Katılımcıların %4,9'u işe ve okula yürüyerek gidip geldiğini belirtirken, %3,9'u iş yeri servisini tercih ettiğini belirtmiştir.

Tablo 4.13: Katılımcıların "Kızılay ve Ulus gibi kentin merkezine gitmek istediğinizde daha çok aşağıdaki seçeneklerden hangisini tercih ediyorsunuz?" sorusuna verdikleri cevapların dağılımı.

Kızılay ve Ulus gibi kentin merkezine gitmek istediğinizde daha çok aşağıdaki seçeneklerden hangisini tercih ediyorsunuz?	F	%
Otobüsü tercih ediyorum	93	19,9
Özel aracım ile gidiyorum	107	22,9
Metroyu tercih ediyorum	179	38,3
Taksiyi tercih ediyorum	2	0,4
Dolmuşu tercih ediyorum	83	17,8
Yürüyerek gidiyorum	3	,6

Toplam	467	100,0
--------	-----	-------

Tablo 4.13’de katılımcıların “Kızılay ve Ulus gibi kentin merkezine gitmek istediğinizde daha çok aşağıdaki seçeneklerden hangisini tercih ediyorsunuz?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı incelendiğinde %19,9’unun “Otobüs”, %22,9’unun “Özel araç”, %38,3’ünün “Metro”, %17,8’inin “Dolmuş” tercihinde bulundukları görülmektedir. Katılımcıların %0,6’sı Kızılay ve Ulus kent merkezlerine yürüyerek gidip geldiğini belirtirken, %0,4’ü taksiyi tercih ettiğini belirtmiştir.

Tablo 4.14: Katılımcıların “Son 1 ayınızı düşündüğünüzde ulaşım kaynaklı stres seviyenizi nasıl değerlendirirsiniz?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı.

Son 1 ayınızı düşündüğünüzde ulaşım kaynaklı stres seviyenizi nasıl değerlendirirsiniz?	F	%
1-Hiç Stresli Değilim10- Çok stresliyim		
1	7	1,5
2	12	2,6
3	28	6,0
4	51	10,9
5	85	18,2
6	85	18,2
7	76	16,3
8	54	11,6
9	36	7,7
10	33	7,1
<u>Toplam</u>	<u>467</u>	<u>100,0</u>

$$\bar{x}= 6.15, \text{ Std. Sapma}=2,093$$

Katılımcıların “Son 1 ayınızı düşündüğünüzde ulaşım kaynaklı stres seviyenizi nasıl değerlendirirsiniz?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı incelendiğinde %1,5’inin 1, %2,6’sının 2, %6,0’ının 3, %10,9’unun 4, %18,2’sinin 5, %18,2’sinin 6, %16,3’ünün 7, %11,6’sının 8, %7,7’sinin 9 ve %7,1 inin 10 yanıtı verdikleri görülmektedir. Bu soruya verilen cevapların ortalaması ise $\bar{x}=6,15$ ’dir (std.

Sapma=2,093). Bu bulguya göre araştırmaya katılanların son bir ayda ulaşım kaynaklı stres seviyelerinin orta düzeyde olduğu söylenebilir.

Tablo 4.14.1: Son 1 ayınızı düşündüğünüzde ulaşım kaynaklı stres seviyenizi nasıl değerlendirirsiniz? sorusuna verilen cevapların cinsiyete göre farklılaşmasına ilişkin t testi sonuçları

Cinsiyet	N	$\bar{x}$	Std. Sapma	t	p
Kadın	233	6.12	2.066	-,306	,760
Erkek	234	6.18	2.123		

Tablo 4.14.1’de katılımcıların son 1 ayda ulaşım kaynaklı stres düzeylerinin cinsiyetlerine göre anlamlı düzeyde farklılaşıp farklılaşmadığı test etmek amacıyla yapılan bağımsız gruplar için t testi sonuçları incelendiğinde kadınların stres ortalamalarının $\bar{x}=6,12$, erkeklerin ortalamalarının ise $\bar{x}=6,18$ olduğu görülmektedir. Grupların puan ortalamaları arasındaki farkın anlamlılığını test etmek amacıyla hesaplanan t değeri ($t=-,306$, $p>,05$) kadın ve erkeklerin ulaşım kaynaklı stres düzeyleri arasında anlamlı bir farkın olmadığını göstermektedir.

Tablo 4.14.2: Son 1 ayınızı düşündüğünüzde ulaşım kaynaklı stres seviyenizi nasıl değerlendirirsiniz? sorusuna verilen cevapların yaşa göre farklılaşmasına ilişkin tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonuçları

Yaş	N	$\bar{x}$	Std. Sapma	F	p	Scheffe
18- 34 yaş	187	6.00	1.959	8,737*	,001	2>1
35- 44 yaş	161	6.67	2.043			2>3
45- 64 yaş	119	5.68	2.228			1>3
Toplam	467	6.15	2.093			

* $p<,05$

Tablo 4.14.2’de katılımcıların son 1 ayda ulaşım kaynaklı stres düzeylerinin yaşlarına göre anlamlı düzeyde farklılaşıp farklılaşmadığı test etmek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonuçları incelendiğinde 35-44 yaş arasında olanların stres ortalamalarının $\bar{x}=6,67$ ile en yüksek düzeyde olduğu, bunları sırasıyla $\bar{x}=6,00$ ile 18-34 yaş ve $\bar{x}=5,68$ ile 45-64 yaş üstü katılımcıların izlediği görülmektedir. Grupların puan

ortalamları arasındaki farkın anlamlılığını test etmek amacıyla hesaplanan F değeri ($t=8,737$, $p<,001$) ,001 manidarlık düzeyinde anlamlı bir farkın olduğunu göstermektedir. Grupların puan ortalamaları arasındaki farkın kaynağını tespit etmek amacıyla yapılan Scheffe testi sonuçları incelendiğinde farkın 45-64 yaş arası gruptan kaynaklandığı görülmektedir. Buna göre gerek 18-34 yaş gerekse 35-44 yaş arasındaki grubun ulaşım kaynaklı stres düzeyleri 45-64 yaş arası gruba kıyasla anlamlı düzeyde yüksektir. Bununla birlikte 35-44 yaş arasındaki grubun ulaşım kaynaklı stres düzeylerinin 18-34 yaş arası gruba kıyasla anlamlı düzeyde yüksek olduğu görülmektedir. Buna göre katılımcılar arasında son bir ay içinde ulaşım kaynaklı stres düzeyi en yüksek olan yaş grubunun 35-44 yaş olduğu söylenebilir.

Tablo 4.14.3: Son 1 ayınızı düşündüğünüzde ulaşım kaynaklı stres seviyenizi nasıl değerlendirirsiniz? sorusuna verilen cevapların eğitim durumuna göre farklılaşmasına ilişkin tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonuçları

Eğitim durumu	N	$\bar{x}$	Std. Sapma	F	p	Scheffe
İlkokul	43	5.56	2.576	2,670*	,032	3>1
Ortaokul	76	5.96	1.996			3>2
Lise	165	6.54	1.977			3>4
Önlisans/Yüksekokul	93	6.03	1.891			
Lisans ve Lisansüstü	90	6.00	2.244			
Total	467	6.15	2.093			

* $p<,05$

Tablo 4.14.3’de katılımcıların son 1 ayda ulaşım kaynaklı stres düzeylerinin eğitim durumlarına göre anlamlı düzeyde farklılaşıp farklılaşmadığı test etmek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonuçları incelendiğinde lise mezunlarının stres ortalamalarının $\bar{x}=6,54$ ile en yüksek düzeyde olduğu, bunları sırasıyla $\bar{x}=6,03$ ile Önlisans/Yüksekokul $\bar{x}=6,00$ ile Lisans ve lisansüstü, $\bar{x}=5,96$ ile ortaokul ve $\bar{x}=5,56$ ile ilkokul mezunu katılımcıların izlediği görülmektedir.

Grupların puan ortalamaları arasındaki farkın anlamlılığını test etmek amacıyla hesaplanan F değeri ($t=2,670$, $p<,05$) ,05 manidarlık düzeyinde anlamlı bir farkın olduğunu göstermektedir. Grupların puan ortalamaları arasındaki farkın kaynağını tespit etmek amacıyla yapılan Scheffe testi sonuçları incelendiğinde farkın lise

mezunlarından kaynaklandığı görülmektedir. Buna göre lise mezunlarının ulaşım kaynaklı stres düzeyleri ilkokul ortaokul ve lisans/lisansüstü mezunlarına kıyasla anlamlı düzeyde yüksektir.

Tablo 4.14.4: Son 1 ayınızı düşündüğünüzde ulaşım kaynaklı stres seviyenizi nasıl değerlendirirsiniz? sorusuna verilen cevapların medeni duruma göre farklılaşmasına ilişkin tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonuçları

Medeni durum	N	$\bar{x}$	Std. Sapma	F	p	Scheffe
Evli	312	6.19	2.073	.221	,802	
Bekar	130	6.05	2.061			
Boşanmış/Dul	25	6.20	2.550			
Toplam	467	6.15	2.093			

Tablo 4.14.4’de katılımcıların son 1 ayda ulaşım kaynaklı stres düzeylerinin medeni durumlarına göre anlamlı düzeyde farklılaşıp farklılaşmadığını test etmek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonuçları incelendiğinde Boşanmış/Dul olanların stres ortalamalarının $\bar{x}=6,20$ ile en yüksek düzeyde olduğu, bunları sırasıyla $\bar{x}=6,19$ ile evli ve $\bar{x}=6,05$ ile bekar katılımcıların izlediği görülmektedir. Grupların puan ortalamaları arasındaki farkın anlamlılığını test etmek amacıyla hesaplanan F değeri ($t=.221$, $p>,05$) ,05 manidarlık düzeyinde anlamlı bir farkın olmadığını göstermektedir. Buna göre katılımcıların son 1 ayda ulaşım kaynaklı stres düzeyleri medeni durumlarına göre farklılık göstermemektedir.

Tablo 4.14.5: Son 1 ayınızı düşündüğünüzde ulaşım kaynaklı stres seviyenizi nasıl değerlendirirsiniz? sorusuna verilen cevapların çalışma durumuna göre farklılaşmasına ilişkin t testi sonuçları

Çalışma durumu	N	$\bar{x}$	Std. Sapma	t	p
Çalışıyor	289	6.26	2.034	1,398	,163
Çalışmıyor	178	5.98	2.181		

Tablo 4.14.5’de katılımcıların son 1 ayda ulaşım kaynaklı stres düzeylerinin çalışma durumlarına göre anlamlı düzeyde farklılaşıp farklılaşmadığı test etmek amacıyla yapılan bağımsız gruplar için t testi sonuçları incelendiğinde çalışanların stres

ortalamların $\bar{x}=6,26$, çalışmayanların ortalamlarının ise $\bar{x}=5,98$ olduğu görülmektedir. Grupların puan ortalamaları arasındaki farkın anlamlılığını test etmek amacıyla hesaplanan t değeri ($t=1,398$, $p>,05$) çalışan ve çalışmayan katılımcıların ulaşım kaynaklı stres düzeyleri arasında anlamlı bir farkın olmadığını göstermektedir.

Tablo 4.14.6: Son 1 ayınızı düşündüğünüzde ulaşım kaynaklı stres seviyenizi nasıl değerlendirirsiniz? sorusuna verilen cevapların aylık hane gelirine göre farklılaşmasına ilişkin tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonuçları

Aylık gelir	N	$\bar{x}$	Std. Sapma	F	p	Scheffe
2.826 TL'den az	49	5.86	2.483	1,685	,152	
2.827 – 4.500 TL	214	6.42	2.028			
4.501 – 6.000 TL	130	5.95	2.109			
6.001- 8.500 TL	45	5.82	1.709			
8.501 TL ve üstü	29	6.07	2.219			
<u>Toplam</u>	<u>467</u>	<u>6.15</u>	<u>2.093</u>			

Tablo 4.14.6'da katılımcıların son 1 ayda ulaşım kaynaklı stres düzeylerinin aylık hane gelirlerine göre anlamlı düzeyde farklılaşıp farklılaşmadığını test etmek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonuçları incelendiğinde 2.827 – 4.500 TL hane geliri olanların stres ortalamalarının $\bar{x}=6,42$ ile en yüksek düzeyde olduğu, bunları sırasıyla $\bar{x}=6,07$ ile 8.501 ve üstü, $\bar{x}=5,95$ ile 4.501 – 6.000 TL, $\bar{x}=5,86$ ile 2.826 TL'den az ve $\bar{x}=5,82$ ile .001- 8.500 TL aylık geliri olan katılımcıların izlediği görülmektedir. Grupların puan ortalamaları arasındaki farkın anlamlılığını test etmek amacıyla hesaplanan F değeri ($t=1,685$, $p>,05$) ,05 manidarlık düzeyinde anlamlı bir farkın olmadığını göstermektedir. Buna göre katılımcıların son 1 ayda ulaşım kaynaklı stres düzeyleri aylık gelirlerine göre farklılık göstermemektedir.

Tablo 4.14.7: Son 1 ayınızı düşündüğünüzde ulaşım kaynaklı stres seviyenizi nasıl değerlendirirsiniz? sorusuna verilen cevapların özel araç sahibi olma durumuna göre farklılaşmasına ilişkin t testi sonuçları

Özel araç	N	$\bar{x}$	Std. Sapma	t	p
Var	167	6.19	2.093	,275	,783

Yok	300	6.13	2.096
-----	-----	------	-------

Tablo 4.14.7’de katılımcıların son 1 ayda ulaşım kaynaklı stres düzeylerinin özel araç sahibi olma durumlarına göre anlamlı düzeyde farklılaşıp farklılaşmadığı test etmek amacıyla yapılan bağımsız gruplar için t testi sonuçları incelendiğinde özel aracı olanların stres ortalamalarının $\bar{x}=6,19$, özel aracı olmayanların ortalamalarının ise $\bar{x}=6,13$ olduğu görülmektedir. Grupların puan ortalamaları arasındaki farkın anlamlılığını test etmek amacıyla hesaplanan t değeri ($t=,275$, $p<,05$) özel aracı olan ve olmayanların ulaşım kaynaklı stres düzeyleri arasında anlamlı bir farkın olmadığını göstermektedir.

Tablo 4.14.8: Son 1 ayınızı düşündüğünüzde ulaşım kaynaklı stres seviyenizi nasıl değerlendirirsiniz? sorusuna verilen cevapların yaşanılan ilçeye göre farklılaşmasına ilişkin tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonuçları

İlçe	N	$\bar{x}$	Std. Sapma	F	p	Scheffe
Çankaya	115	5.95	2.168	,974	,405	
Keçiören	116	6.21	2.075			
Mamak	115	6.39	2.076			
Sincan	121	6.06	2.055			
<u>Toplam</u>	<u>467</u>	<u>6.15</u>	<u>2.093</u>			

Tablo 4.14.8’de katılımcıların son 1 ayda ulaşım kaynaklı stres düzeylerinin yaşadıkları ilçelere göre anlamlı düzeyde farklılaşıp farklılaşmadığı test etmek amacıyla yapılan tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonuçları incelendiğinde Mamak ilçesinde yaşayanların stres ortalamalarının $\bar{x}=6,39$ ile en yüksek düzeyde olduğu, bunları sırasıyla $\bar{x}=6,21$ ile Keçiören, $\bar{x}=6,06$ ile Sincan ve $\bar{x}=5,95$ ile Çankaya ilçesinde yaşayan katılımcıların izlediği görülmektedir. Grupların puan ortalamaları arasındaki farkın anlamlılığını test etmek amacıyla hesaplanan F değeri ($t=,974$, $p>,05$) ,05 manidarlık düzeyinde anlamlı bir farkın olmadığını göstermektedir. Buna göre katılımcıların son 1 ayda ulaşım kaynaklı stres düzeyleri yaşadıkları ilçelere göre farklılık göstermemektedir.

Tablo 4.15: Katılımcıların “Kentiçi ulaşım hizmetlerinde yaşadığınız en temel sorun nedir?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı.

Kentiçi ulaşım hizmetlerinde yaşadığınız en temel sorun nedir?	F	%
Trafik yoğunluğu	153	32,8
Toplu taşıma araçlarının kalabalık olması	119	25,5
Otobüs/Dolmuş/Metro sefer sayılarının azlığı	73	15,6
Diğer	31	6,6
Toplu taşıma araçlarının temizliği	29	6,2
Otopark sorunu	21	4,5
Bilet ücretlerinin yüksekliği	20	4,3
Şoförlerin kaba davranışları	11	2,4
İstenilen yere hızlıca gidilememesi	6	1,3
Trafik ışıklarının fazlalığı	4	0,9
Toplam	467	100,0

Katılımcıların “Kentiçi ulaşım hizmetlerinde yaşadığınız en temel sorun nedir?” açık uçlu sorusuna verdikleri cevapların dağılımı incelendiğinde ilk sırada %32,8 ile “Trafik yoğunluğu” sorununun geldiği görülmektedir. Bunu %25,5 ile “Toplu taşıma araçlarının kalabalık olması”, %15,6 ile “Otobüs/Dolmuş/Metro sefer sayılarının azlığı”, %6,2 ile “Toplu taşıma araçlarının temizliği”, %4,5 ile “Otopark sorunu”, %4,3 ile “Bilet ücretlerinin yüksekliği” sorunları izlemektedir. Katılımcıların %2,4’ü “Şoförlerin kaba davranışları”, %1,3’ü “İstenilen yere hızlıca gidilememesi” %0,9’u “Trafik ışıklarının fazlalığı” ve %6,6’sı diğer sorunların kentiçi ulaşım hizmetlerinde yaşadıkları en temel sorun olarak belirtmişlerdir.

Tablo 4.16: Katılımcıların “Son bir yıl içerisinde şehir içi toplu taşıma aracını ne sıklıkla kullandınız?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı.

Son bir yıl içerisinde şehir içi toplu taşıma aracını ne sıklıkla kullandınız?	F	%
Hemen hemen her gün	182	39,0
Haftada bir	120	25,7
Ayda bir-iki kez	62	13,3
Nadiren	85	18,2
Hiç kullanmadım	12	2,6

Hiç kullanmam ancak toplu taşımanın durumunu takip ediyorum	6	1,3
Toplam	467	100,0

Tablo 4.16’da katılımcıların “Son bir yıl içerisinde şehir içi toplu taşıma aracını ne sıklıkla kullandınız?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı incelendiğinde %39’unun “Hemen hemen her gün”, %25,7’sinin “Haftada bir”, %13,3’ünün “Ayda bir-iki kez”, %18,2’sinin “Nadiren” yanıtı verdikleri görülmektedir. Katılımcıların %6,2’si son bir yıl içinde toplu taşımayı hiç kullanmadıklarını belirtirken, %1,3’ü toplu taşımayı kullanmadığını ancak durumunu takip ettiğini belirtmiştir.

Tablo 4.17: Katılımcıların “Ankara’da toplu taşıma hizmetleri sizce yeterli mi?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı.

Ankara’da toplu taşıma hizmetleri sizce yeterli mi?	F	%
Yeterli	97	20,8
Kısmen yeterli	236	50,5
Yetersiz	134	28,7
Toplam	467	100,0

Tablo 4.17’de katılımcıların “Ankara’da toplu taşıma hizmetleri sizce yeterli mi?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı incelendiğinde %20,8’inin “Yeterli”, %50,5’inin “Kısmen yeterli” ve %28,7’sinin “Yetersiz” yanıtı verdikleri görülmektedir.

Tablo 4.17.1: Katılımcıların “Ankara’da toplu taşıma hizmetleri sizce yeterli mi?” sorusuna verdikleri cevapların demografik özelliklere göre farklılaşmasına ilişkin X^2 analizi sonuçları.

Demografik özellikler	Yeterli		Kısmen yeterli		Yetersiz		X^2
	F	%	F	%	F	%	
Kadın	51	52,6	131	55,5	51	38,1	10,762*
Erkek	46	47,4	105	44,5	83	61,9	P<,05
18- 34 yaş	38	39,2	101	42,8	48	35,8	4,397

35- 44 yaş	36	37,1	71	30,1	54	40,3	p>,05
45- 64 yaş	23	23,7	64	27,1	32	23,9	
İlkokul	10	10,3	21	8,9	12	9,0	15,721*
Ortaokul	12	12,4	37	15,7	27	20,1	p<,05
Lise	22	22,7	93	39,4	50	37,3	
Önlisans/Yüksekokul	26	26,8	44	18,6	23	17,2	
Lisans ve Lisansüstü	27	27,8	41	17,4	22	16,4	
Evli	70	72,2	154	65,3	88	65,7	3,260
Bekar	24	24,7	70	29,7	36	26,9	p>,05
Boşanmış/Dul	3	3,1	12	5,1	10	7,5	
Çalışıyor	59	60,8	138	58,5	92	68,7	3,815
Çalışmıyor	38	39,2	98	41,5	42	31,3	p>,05
2.826 TL'den az	9	9,3	28	11,9	12	9,0	16,541*
2.827 – 4.500 TL	32	33,0	111	47,0	71	53,0	p<,05
4.501 – 6.000 TL	34	35,1	64	27,1	32	23,9	
6.001- 8.500 TL	10	10,3	21	8,9	14	10,4	
8.501 TL ve üstü	12	12,4	12	5,1	5	3,7	
Özel araç var	48	49,5	88	37,3	31	23,1	17,492*
Özel araç yok	49	50,5	148	62,7	103	76,9	p<,05
Çankaya	33	34,0	60				12,598*
Keçiören	20	20,6	62	26,3	34	25,4	p<,05
Mamak	26	26,8	52	22,0	37	27,6	
Sincan	18	18,6	62	26,3	41	30,6	
				25,4	22	16,4	

Tablo 4.17.1’de katılımcıların “Ankara’da toplu taşıma hizmetleri sizce yeterli mi?” sorusuna verdikleri cevapların demografik özelliklere göre farklılaşmasına ilişkin X^2 analizi sonuçları incelendiğinde cinsiyet ($X^2=10,762$, $p<,05$), eğitim durumu ($X^2=15,721$, $p<,05$), aylık gelir düzeyi ($X^2=16,541$, $p<,05$), özel araç sahibi olma durumu ($X^2=17,492$, $p<,05$) ve yaşanan ilçeye ($X^2=12,598$, $p<,05$) göre gruplar arasında anlamlı farklılıkların olduğu görülmektedir. Katılımcıların “Ankara’da toplu taşıma hizmetleri sizce yeterli mi?” sorusuna verdikleri cevaplar ile yaş ($X^2=4,397$,

$p>,05$), medeni durum ($X^2=3,260$, $p>,05$) ve çalışma durumuna ($X^2=3,815$, $p>,05$), göre anlamlı düzeyde farklılaşmamaktadır. Buna göre;

Cinsiyet değişkeni açısından Ankara’da toplu taşıma hizmetlerini yetersiz bulan erkeklerin oranı (%69,1), kadınların oranından (%38,1) anlamlı düzeyde yüksektir.

Eğitim durumu değişkenine göre Ankara’da toplu taşıma hizmetlerini yetersiz bulan lise mezunu katılımcıların oranı (%37,3), ilkokul (%9,0), ortaokul (%20,1), Önlisans/Yüksekokul (%17,2) ve Lisans/Lisansüstü (%16,4) mezunu katılımcı oranından anlamlı düzeyde yüksektir.

Aylık gelir düzeyi değişkenine göre Ankara’da toplu taşıma hizmetlerini yetersiz bulan 2.827 – 4.500 TL aylık geliri olan katılımcıların oranı (%37,3), 2.826 TL’den az (%9,0), 4.501 – 6.000 TL (%23,9), 6.001- 8.500 TL (%10,4) ve 8.501 TL ve üstü (%3,7) aylık geliri olan katılımcı oranından anlamlı düzeyde yüksektir.

Özel araç sahibi olma değişkeni açısından Ankara’da toplu taşıma hizmetlerini yetersiz bulan özel araç sahibi olmayan katılımcıların oranı (%76,9), özel araç sahibi katılımcı oranından (%23,1) anlamlı düzeyde yüksektir.

Yaşanılan ilçeye göre Ankara’da toplu taşıma hizmetlerini yetersiz bulan Çankaya’daki katılımcıların oranı (%16,4), Keçiören (%25,4), Mamak (%27,6) ve Sincan (%30,6) ilçelerinde yaşayan katılımcı oranından anlamlı düzeyde düşüktür.

Tablo 4.18: Katılımcıların “Ankara’da toplu taşıma hizmetlerinin sistemli (bütünleşik/entegre) bir şekilde çalıştığını düşünüyor musunuz?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı.

Ankara’da toplu taşıma hizmetlerinin sistemli (bütünleşik/entegre) bir şekilde çalıştığını düşünüyor musunuz?	F	%
Evet	125	26.8
Kısmen	205	43.9
Hayır	137	29.3
Toplam	467	100,0

Tablo 4.18’de katılımcıların “Ankara’da toplu taşıma hizmetlerinin sistemli (bütünleşik/entegre) bir şekilde çalıştığını düşünüyor musunuz?” sorusuna verdikleri cevapların dağılımı incelendiğinde %26,8’inin “Evet”, %43,9’unun “Kısmen” ve %29,3’ünün “Hayır” yanıtı verdikleri görülmektedir.

Tablo 4.18.1: Katılımcıların “Ankara’da toplu taşıma hizmetlerinin sistemli (bütünleşik/entegre) bir şekilde çalıştığını düşünüyor musunuz?” sorusuna verdikleri cevapların demografik özelliklere göre farklılaşmasına ilişkin X^2 analizi sonuçları.

Çalışmıyor	50	40,0	75	36,6	53	38,7	$p>,05$
2.826 TL’den az	14	11,2	20	9,8	15	10,9	8,305
2.827 – 4.500 TL	50	40,0	94	45,9	70	51,1	$p>,05$
4.501 – 6.000 TL	36	28,8	62	30,2	32	23,4	
6.001- 8.500 TL	12	9,6	20	9,8	13	9,5	
İlkokul	14	11,2	17	8,3	12	8,8	16,493*
Ortaokul	15	12,0	35	17,1	26	19,0	$p<,05$
Lise	32	25,6	75	36,6	58	42,3	
Önlisans/Yüksekokul	34	27,2	37	18,0	22	16,1	
Lisans ve Lisansüstü	30	24,0	41	20,0	19	13,9	
Evli	86				93	67,9	2,985
Bekar	35	28,0	61	29,8	34	24,8	$p>,05$
Boşanmış/Dul	4	3,2	11	5,4	10	7,3	
Çalışıyor	75						
					84	61,3	,411
			68,8	138	63,9		
Demografik özellikler	Evet		Kısmen		Hayır		
	F	%	F	%	F	%	X^2
Kadın	60	48,0	118	57,6	55	40,1	10,207*
Erkek	65	52,0	87	42,4	82	59,9	$p<,05$
18- 34 yaş	51	40,8	89	43,4	47	34,3	5,264
35- 44 yaş	39	31,2	73	35,6	49	35,8	$p>,05$
45- 64 yaş	35	28,0	43	21,0	41	29,9	

							5,1
							21,9
8.501 TL ve üstü	13	10,4	9	4,4	7		
Özel araç var	56	44,8	81	39,5		30	17,163*
Özel araç yok	69	55,2	124	60,5	107	78,1	p>,05
Çankaya	37						16,260
Keçiören	34	27,2	50	24,4	32	23,4	p>,05
Mamak	36	28,8	43	21,0	36	26,3	
Sincan	18	14,4	58	28,3	45	32,8	
		29,6	54	26,3	24	17,5	

Tablo 4.17.1’de katılımcıların “Ankara’da toplu taşıma hizmetlerinin sistemli (bütünleşik/entegre) bir şekilde çalıştığını düşünüyor musunuz?” sorusuna verdikleri cevapların demografik özelliklere göre farklılaşmasına ilişkin X^2 analizi sonuçları incelendiğinde cinsiyet ($X^2=10,207$, $p<,05$), eğitim durumu ($X^2=16,493$, $p<,05$) ve özel araç sahibi olma durumuna ($X^2=17,163$, $p<,05$) göre gruplar arasında anlamlı farklılıkların olduğu görülmektedir. Katılımcıların “Ankara’da toplu taşıma hizmetlerinin sistemli (bütünleşik/entegre) bir şekilde çalıştığını düşünüyor musunuz?” sorusuna verdikleri cevaplar ise yaş ($X^2=5,264$, $p>,05$), medeni durum ($X^2=2,985$, $p>,05$), çalışma durumu ($X^2=,411$, $p<,05$), aylık gelir düzeyi ($X^2=8,305$, $p<,05$) ve yaşanılan ilçeye ($X^2=16,260$, $p<,05$), göre anlamlı düzeyde farklılaşmamaktadır. Buna göre;

Cinsiyet değişkeni açısından Ankara’da toplu taşıma hizmetlerinin sistemli (bütünleşik/entegre) bir şekilde çalışmadığını düşünen erkeklerin oranı (%59,9), kadınların oranından (%40,1) anlamlı düzeyde yüksektir.

Eğitim durumu değişkenine göre Ankara’da toplu taşıma hizmetlerinin sistemli (bütünleşik/entegre) bir şekilde çalışmadığını düşünen lise mezunu katılımcıların oranı (%42,3), ilkokul (%8,8), ortaokul (%19,0), Önlisans/Yüksekokul (%16,1) ve Lisans/Lisansüstü (%13,9) mezunu katılımcı oranından anlamlı düzeyde yüksektir.

Özel araç sahibi olma değişkeni açısından Ankara’da toplu taşıma hizmetlerinin sistemli (bütünleşik/entegre) bir şekilde çalışmadığını düşünen özel araç

sahibi olmayan katılımcıların oranı (%78,1), özel araç sahibi katılımcı oranından (%21,9) anlamlı düzeyde yüksektir.

4.2.4. Ulaşımın Yönetimi, Toplu Taşımada Hizmet Kalitesi ve Otobüs Duraklarına İlişkin Değerlendirmeler

Ulaşımın yönetilmesi herşeyden önce şehirde başta toplu taşımanın kalitesini doğrudan etkileyen en önemli dinamiklerden bir tanesidir. Ulaşım sistemi denildiğinde arazi kullanımı ve yol ağı sistemlerinden iskân alanlarına, sanayi alanlarına ulaşımdan planlamaya kadar bütüncül bir perspektifle ele alınması gereken bir olgu ile karşılaşırız. Bununla birlikte taşıt yolu türleri de yine ulaşım sistemlerinin bir parçası olarak değerlendirilmelidir. Ancak ulaşımın yönetimi genel başlığı altında toplu taşımanın planlanması, talep yaratılması, türler arası entegrasyonun kaliteli bir şekilde sağlanması, güzergâhlardaki araçların sıklıkları, yolcu kapasiteleri, bilet fiyatları, kullanıcı sayısı ve maliyet dengesinin de sağlanarak yapılması son derece önemlidir. Ulaşım sisteminin yönetimi ile birlikte yine kentteki hareketliliği kaliteli kılan bir diğer unsur ise toplu taşıma araçlarındaki hizmet kalitesidir. Hizmet kalitesinin nitelikli sunumu yolculukların toplu taşıma yönlendirilmesinde en önemli çekici faktörlerden birisidir. Bu bağlamda toplu taşımada hem fiziksel iyileştirmeler yapılması hem de yönetsel iyileştirmeler yapılmalıdır. Hareketliliğin toplu taşıma kaydırılmasında işletmenin iyileştirilmesi ve ulaşımın yönetilmesi en önemli politikalardan biridir (Elker, 2017: 309). Toplu taşıma türlerinin entegrasyonu içerisinde yaya hareketliliğine imkan sunacak, bisiklet ile ulaşımı teşvik edecek çekici faktörlerin de mutlaka olması gerekmektedir. Yaya ve bisiklet hareketliliğinin hakim kılınmadığı kentlerde sürdürülebilir kentsel yaşam kalitesinin varlığından söz etmek imkansız hale gelecektir. Yaya ve insan trafiğine daha fazla önem vermek arabalardan insan trafiğine geçişi hızla kolaylaştırabilir. Ne kadar insan yürür ve bisiklete binerse toplam kent kalitesi ve çevre için karşılığı o kadar fazla olur. Özellikle bisiklet trafiğini güçlendirmek büyük yarar sağlar (Gehl, 2017: 209). Toplu taşımanın daha nitelikli bir şekilde sunulması, yaya ve bisiklet hareketliliğini de güçlendiren ve yaygınlaştıran bir faktör olarak görülmelidir. Bu iki hareketlilik türü aynı zamanda birey ve toplum sağlığı açısından da son derece önemlidir. Toplu taşıma çekici hale getirerek yaygınlaştırmanın önemli bileşenlerinden birisi de erişimi kolay otobüs duraklarının varlığıdır. Özellikle kadınların güvenliğini ön planda tutan ve erişimlerinin önündeki engellerin kaldırılmasını amaç edinen toplu

taşıma duraklarının tasarımı cinsiyet eşitliği için de son derece önemli bir durumdur (Tuncer, 2018). Öte yandan durakların yeterli düzeyde bilgilendirici panolara sahip olup olmadığı da yine erişilebilirlik kadar önemlidir.

Tablo 4.19: Katılımcıların “Ulaşım yönetimi” ile ilgili sorulara verdikleri cevapların dağılımı.

Ulaşım yönetimi	Evet		Kısmen		Hayır	
	F	%	F	%	F	%
Ulaşım sisteminin iyi yönetildiğini düşünüyor musunuz?	152	32,5	189	40,5	126	27,0
Toplu taşıma araçlarının güzergahları sizce ideal bir durumda mı?	160	34,3	189	40,5	118	25,3
Sizce bilet fiyatları hem sivil hem de öğrenci için uygun mu?	113	24,2	177	37,9	177	37,9
Toplu taşıma aracına bindiğinizde sizi zamanında gideceğiniz yere götürüyor mu?	176	37,7	180	38,5	111	23,8
Sefer sayıları sizce yeterli mi?	110	23,6	176	37,7	181	38,8
Bisiklet için ayrılmış yollar sizce yeterli mi?	139	29,8	165	35,3	163	34,9
Şehir içinde yayalar için ayrılmış yollar yeterli mi?	189	40,5	138	29,6	140	30,0

Ulaşım sisteminin iyi yönetildiğini düşünüyor musunuz? sorusuna katılımcıların %32,5’i “Evet”, %40,5’i “Kısmen”, %27,0’i “Hayır” yanıtı vermişlerdir. Toplu taşıma araçlarının güzergahları sizce ideal bir durumda mı? sorusuna katılımcıların %34,3’ü “Evet”, %40,5’i “Kısmen”, %25,3’ü “Hayır” yanıtı vermişlerdir. Sizce bilet fiyatları hem sivil hem de öğrenci için uygun mu? sorusuna katılımcıların %24,2’si “Evet”, %37,9’u “Kısmen”, %37,9’u “Hayır” yanıtı vermişlerdir. Toplu taşıma aracına bindiğinizde sizi zamanında gideceğiniz yere götürüyor mu? sorusuna katılımcıların %37,7’si “Evet”, %38,5’i “Kısmen”, %23,8’i “Hayır” yanıtı vermişlerdir. Sefer sayıları sizce yeterli mi? sorusuna katılımcıların %23,6’sı “Evet”, %37,7’si “Kısmen”, %38,8’i “Hayır” yanıtı vermişlerdir. Bisiklet için ayrılmış yollar sizce yeterli mi? sorusuna katılımcıların %29,8’i “Evet”, %35,3’ü “Kısmen”, %34,9’u “Hayır” yanıtı vermişlerdir.

Şehir içinde yayalar için ayrılmış yollar yeterli mi? sorusuna katılımcıların %40,5'i "Evet", %29,6'sı "Kısmen", %30,0'ı "Hayır" yanıtı vermişlerdir.

Tablo 4.21: Katılımcıların "Toplu Taşıma Araçlarının Hizmet Kalitesi" ile ilgili sorulara verdikleri cevapların dağılımı.

Toplu Taşıma Araçlarının Hizmet Kalitesi	Evet		Kısmen		Hayır	
	F	%	F	%	F	%
Toplu taşıma araçlarının konforu sizce yeterli mi?	142	30,4	154	33,0	171	36,6
Ulaşım araçları sizce yeterince hijyen ve temiz mi?	122	26,1	152	32,5	193	41,3
Sefer sayılarının az olmasından kaynaklı ulaşım araçları çok dolu oluyor mu?	277	59,3	133	28,5	57	12,2
Şoförler işlerini ideal bir şekilde yapıyorlar mı?	162	34,7	168	36,0	137	29,3
Şehir içinde fazla araç değiştirmeden hedeflediğiniz yere ulaşabiliyor musunuz?	166	35,5	178	38,1	123	26,3
Hastane, okul, kültür ve sanat merkezi gibi yerlere rahatça ulaşılabilir mi?	173	37,0	163	34,9	131	28,1
Toplu taşımayı kullanmak için park et bin uygulamasını yapabiliyor musunuz?	114	24,4	150	32,1	203	43,5

Toplu taşıma araçlarının konforu sizce yeterli mi? sorusuna katılımcıların %34,4'ü "Evet", %33,0'ı "Kısmen", %36,6'sı "Hayır" yanıtı vermişlerdir. Ulaşım araçları sizce yeterince hijyen ve temiz mi? sorusuna katılımcıların %26,1'i "Evet", %32,5'i "Kısmen", %41,3'ü "Hayır" yanıtı vermişlerdir. Sefer sayılarının az olmasından kaynaklı ulaşım araçları çok dolu oluyor mu? sorusuna katılımcıların %59,3'ü "Evet", %28,5'i "Kısmen", %12,2'si "Hayır" yanıtı vermişlerdir. Şoförler işlerini ideal bir şekilde yapıyorlar mı? sorusuna katılımcıların %34,7'si "Evet", %36,0'ı "Kısmen", %29,3'ü "Hayır" yanıtı vermişlerdir. Şehir içinde fazla araç değiştirmeden hedeflediğiniz yere ulaşabiliyor musunuz? sorusuna katılımcıların %35,5'i "Evet", %38,1'i "Kısmen", %26,3'ü "Hayır" yanıtı vermişlerdir. Hastane, okul, kültür ve sanat

merkezi gibi yerlere rahatça ulaşılabilir musunuz? sorusuna katılımcıların %37,0'ı “Evet”, %34,9'u “Kısmen”, %28,1'i “Hayır” yanıtı vermişlerdir. Toplu taşımayı kullanmak için park et bin uygulamasını yapabiliyor musunuz? sorusuna katılımcıların %24,4'ü “Evet”, %32,1'i “Kısmen”, %43,5'i “Hayır” yanıtı vermişlerdir.

Tablo 4.20: Katılımcıların “Otobüs durakları” ile ilgili sorulara verdikleri cevapların dağılımı.

Otobüs Durakları	Evet		Kısmen		Hayır	
	F	%	F	%	F	%
Toplu taşıma araçlarına binmek için otobüs duraklarına erişiminizin kolay olduğunu düşünüyor musunuz?	177	37,9	161	34,5	129	27,6
Durakların yağmur, fırtına ve güneşli havalarda koruyucu olduğunu düşünüyor musunuz?	147	31,5	150	32,1	170	36,4
Otobüs duraklarının تنها saatlerde güvenli olduğunu düşünüyor musunuz?	113	24,2	124	26,6	230	49,3
Otobüs duraklarında yeterli düzeyde bilgilendirici panolar yer alıyor mu?	153	32,8	175	37,5	139	29,8

Toplu taşıma araçlarına binmek için otobüs duraklarına erişiminizin kolay olduğunu düşünüyor musunuz? sorusuna katılımcıların %37,9'u “Evet”, %34,5'i “Kısmen”, %27,6'sı “Hayır” yanıtı vermişlerdir. Durakların yağmur, fırtına ve güneşli havalarda koruyucu olduğunu düşünüyor musunuz? sorusuna katılımcıların %31,5'i “Evet”, %32,1'i “Kısmen”, %36,4'ü “Hayır” yanıtı vermişlerdir. Otobüs duraklarının تنها saatlerde güvenli olduğunu düşünüyor musunuz? sorusuna katılımcıların %24,2'si “Evet”, %26,6'sı “Kısmen”, %49,3'ü “Hayır” yanıtı vermişlerdir. Otobüs duraklarında yeterli düzeyde bilgilendirici panolar yer alıyor mu? sorusuna katılımcıların %32,8'i “Evet”, %37,5'i “Kısmen”, %29,8'i “Hayır” yanıtı vermişlerdir.

SONUÇ

Kamu yatırımları bağlamı içinde bakıldığında özellikle yerel yönetim ve belediyelerin alanına giren yatırım konularında en yüksek yatırım miktarının ulaşım projelerinde olduğu bilinmektedir. Aday ve partilerin ortaya koymuş oldukları seçim beyannamelerinde maliyet fayda dengesini ön plana alarak şehrin herhangi bir bölgesine ya da noktasına yapılacak yatırımların hiçbir şekilde maliyet konusuna girilmediği görülmektedir. Bir nevi seçimi kazanacak olan siyasi parti ve aday için yol haritası konumunda olan seçim beyannamelerinde vaadedilen ulaşım projelerinin yeterli düzeyde fizibilitesinin yapılmadığı, fayda maliyet dengesine ilişkin bir öngöründe bulunulmadığı belirtilmelidir. Ulaşım altyapısında köprü, kavşak, yol genişletmesi, alt geçit-üstgeçit, yeni bulvar açılması ve benzeri büyük maliyetli yatırımlar için sadece hareketliliğin hedef noktasına daha hızlı ulaşımın sağlanması amacına yönelik bir politik yaklaşım ortaya koyulmuş, buna karşılık önerilen ve yapılacağı ifade edilen projelerin fayda maliyet dengesine ilişkin tatmin edici düzeyde bilgilendirme yapılmadığı görülmektedir. Burada dikkat çekici bir başka husus ise seçimi kazanma ihtimali olmayan küçük siyasi partilerin beyanname ve sahadaki siyasi iletişim kampanyalarını “herşey bedava” noktasına indirgediklerinin tespiti. Siyasi partilerin seçim beyannamelerinde ulaşım temelli proje ve vaadlerin daha çok geleneksel ulaşım planlama ilkelerinin izinde yürüdüğü gözlenmektedir. Geleneksel ulaşım planlama yaklaşımlarının en temel unsuru olan arzı yönetme yeteneği burada da etkisini göstermiş hiçbir siyasi parti talebin yönünü değiştirme konusunda bir girişimde ve vaatte bulunmamıştır. Günümüz dünyasında özellikle gelişmiş batı ülkelerinde artık terkedilen ulaşım planlama yaklaşımları etrafında şekillenen siyasi partilerin seçim beyannameleri günümüzde dönüşüm aşamasında olan ulaşım teknolojilerini de çok fazla dikkate almayan bir noktada olduğu görülmüştür. Hiçbir seçim beyannamesinde otonom araçların geleceği, bu araçların kent merkezlerinde nasıl mobil halde olacakları, kitle ulaşımının sağlanmasında bu otonom araçların rollerinin neler olabileceği ve benzeri konulara da değinilmemiştir. Ayrıca son yıllarda İstanbul, Ankara, İzmir başta olmak üzere günlük hareketliliği son derece içinden çıkılmaz hale getiren trafik sıkışıklığına bir çözüm olarak ortaya çıkan Scooter, E-scooter, bisiklet benzeri daha bireysel ama çevreci araçların kent hayatına daha fazla adaptasyonu ile ilgili de bir öngörü ve projelerin çok az olduğu beyannamelerin içerikleri incelendiğinde ortaya çıkmıştır.

Kişi başına düşen otomobil sayıları üzerinden Avrupa ülkelerinde her 100 kişiye düşen otomobil sayısı 50,5 olarak görülürken bu oran Türkiye’de 14,2’dir (Euronews, 2019). Ulaşım türleri arasında uzun vadeli düşünüldüğünde en pahalı araç olan otomobil merkezli ulaşım planlaması dünyayı tehdit eden iklim krizinin de önemli tetikleyicilerinden biridir. Hem bireysel hem de toplumsal açıdan zaman ve para maliyetinin yüksekliği de düşünüldüğünde otomobil merkezli olan ulaşım tercihlerinin mutlaka toplu taşıma ve çevreci, sürdürülebilir araçlara kaydırılması gerekmektedir. Beyannameler içinde çevre ve iklim vurgusunu yaparak toplu taşımanın geliştirileceği CHP Seçim Beyannamesi’nde “Ucuz, Kaliteli ve Doğayı Kirlletmeyen Toplu Taşıma” alt başlığı ile yer bulmuş buradan hareketle de özel araç kullanımının azaltılması için önlemler alınacağı ifade edilmiştir. Beyannamelerin genelinde kentsel hareketlilikte üretilecek büyük altyapı projelerinin, kentsel hızı tetikleyeceği, bu hızın da kavşak ve benzeri noktalarda düğüme dönüşeceği hiçbir şekilde öngörülmemiş buna yönelik bir çözüm yaklaşımı ileri sürülmemiştir. Hızlı ulaşım yapılan vurgu, metroyu istisna tutarak ifade edecek olursak büyük bulvar projelerinin başat öznesi olarak otomobilin olduğu çok açıktır. 1980’li yıllara gelindiğinde gelişmişliğin ölçütlerinden birisi olan yüksek tüketim olgusunun artık değiştiği gözlemlenmekte, daha fazla tüketmenin bir gelişmişlik göstergesi olamayacağı üzerine tartışmalar yürütülmektedir. Bu bakımdan kişi başına düşen otomobil sayılarını Avrupa ortalamasına çıkartmaya yönelik alt yapı yatırımları kentsel yaşam kalitesini de ilerleyen süreçte olumsuz yönde etkileyecek bir durumdur. Kişi başına düşen araç sayılarının yüksek olduğu Avrupa’nın birçok büyük kentinden şehrin Merkezi İş Alanları (MİA) dediğimiz bölgelerine özel otomobillerin girişlerinin önüne birçok engel koyulmakta, kullanıcılar için itici unsur çözüm olarak öne çıkmaktadır. Bireysel özgürlüğün simgesi veya prestij ögesi olarak görülen (Elker, 2017; Freund ve Martin, 1996) otomobil ile ulaşım olgusunu özgürlük yitimi duygusu vermeden bireyi toplu taşıma yönlendirecek kalitede adil, entegre ve erişilebilir bir ulaşım sistemi planlanmalıdır. Toplu taşımayı kullanmayı teşvik edecek davranış kodları geliştirmek için toplu taşımanın itibarını yükseltmenin arayışlarına girmek gerekmektedir. Araç sayılarının azlığı Türkiye’de toplu taşımanın daha örgütlü hale getirilerek kullanımının yaygınlaştırılmasının imkânı daha fazladır.

Ulaşım sorunlarının ortadan kaldırılması için hiç kuşkusuz sadece toplu taşımanın ulaşım çözüm olacağına odaklanılmamalıdır. Bunun yanı sıra farklı çözüm araçlarının arayışları da yapılmalıdır. Çalışma hayatında uzaktan çalışmanın yaygınlaştığı

günümüzde ulaşım sorunlarının ortadan kaldırılmasında akılcı çözümler üretecek politikalar geliştirilmesi gerekmektedir. Uzaktan çalışmaya uygun sektörlerin bu konuyu daha planlı bir şekilde gündemlerine alabilecekleri imkânı sağlama yönünde beyannamelerde herhangi bir vurguya rastlanılmamıştır. Özellikle Amerika’da çok yaygın olan (Elker, 2017) paylaşımlı araç seçeneği üzerine belediyeler bir takım politik mekanizmalar geliştirebilirler, ancak adayların ve beyannamelerin bu konuya da herhangi bir vurgu yapmadıkları gözlemlenmiştir. Özellikle işyeri yoğunlaşmasının yaşandığı alanlarda kamu-özel işyerlerinde çalışanların servis seçeneğini yoğun bir şekilde kullanamadıkları bilinmektedir. Bu seçenekten de yine çözüm olarak beyannamelerde bahsedilmediği söylenmelidir.

Seçim beyannameleri üzerinden yapılan içerik analizinde siyasi partilerin kentiçi ulaşım ile ilgili genel yaklaşımlarında her partinin kentiçi ulaşım farklı noktalardan bakmaları son derece normal olarak karşılanmakla birlikte kentsel ulaşım coğrafyasında varolan sorunlarla paralel, uluslararası alandaki denenmiş sürdürülebilir çözümlerle eşgüdümün zayıf olduğu ifade edilmelidir. Bu bakımdan adayların seçim sürecinde ortaya koydukları proje dokümanlarında ağırlıklı olarak alt yapı çözümleri dikkati çekmektedir.

Başkan adaylarından Mehmet Özhasseki’nin en önemli ulaşım projelerinden biri doğu ve batı aksına iki farklı terminal ile bir diğeri ise şehrin farklı bölgelerinde yer alacak cep terminalleridir. Buradaki amacının şehrin merkezindeki yoğun trafiğin merkezin dışında tutulması olduğu vurgulanmaktadır. Özhasseki ilçe merkezlerinde bulunan yeşil alanları bozmadan altlarına büyük otoparklar yaparak otopark sorunlarını çözeceğini vurgulamıştır. Ak Parti’nin otopark çözümü diğer partilerle ayrışan projelerden bir tanesi olarak öne çıkmaktadır.

Mansur Yavaş’ın vadettiği projelere bakıldığında hazırladığı seçim broşüründe toplam 21 adet projenin ulaşım temelli proje olduğu görülmektedir.

Toplu ulaşım altyapısı ile birlikte şehrin farklı noktalarına yeni toplu taşıma hatlarının oluşturulacağı vurgulanan beyannamede Yavaş’ın metro altyapısına özel bir önem verdiği söylenebilir.

Yapılan araştırmada ortaya çıkan en önemli bulgulardan birisi olan çözüm beklenen en acil sorunun “Ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri” olması son derece önemlidir. Bu durum kentsel yaşam kalitesi açısından ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerinin önemini de düşünecek olursak bireyin kentsel alandaki mutluluğunun

önündeki en önemli engel olarak görülebilir. En önemli sorun alanı olmanın yanı sıra kentli bireylerin en önemli hizmet kategorisinde de birinci sırada çıkan ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerine verilen bu öneme karşılık seçim beyannamelerinde yeterince önemsendiği söylenemez. Seçmenin en çok dikkat kesildiği unsurların başında gelen ulaşım ve toplu taşımayla ilgili vaatler ve beyanların oy davranışında etkili olup olmadığına bakıldığında bireyin ve hane halkının ulaşım ile ilgili vaatlerin oy davranışında önemli oranda etkili olduğu ortaya çıkmaktadır. Seçmen kime ve neden oy veriyor sorusu yapılan ilk seçimlerden beri tartışılan, nedenleri araştırılan bir konudur. Bu konuda bir çok görüş öne sürülmüş ve adayın ideolojisinin, karizmasının, kişiliğinin, partisinin, tanıtım çalışmalarının, kampanya performansının, yaptığı ve yapacağı hizmetlerin seçmen davranışında ikna edici unsurlar olarak öne çıktığı vurgulanabilir. Bu seçeneklerin her biri kuşkusuz farklı zaman ve şartlarda farklı etkiler gösterebilir. Ancak 31 Mart 2019’da Ankara’da yapılan Büyükşehir Belediye seçimlerinde seçmenin en çok öne sürdüğü gerekçe %63,8 ile adayının yaptığı hizmetler ve %12,6 oranında yapacağı hizmetlere/vaatlere ilişkin durum olduğu ortaya çıkmaktadır. Seçim sonuçları ile seçim beyannameleri karşılaştırıldığında ulaşım ve ulaşım eksenindeki sorunlarla ilgili daha güçlü vurgularda bulunan beyanname sahibi parti ve adayın kazandığı görülmektedir. Bu açıdan araştırmanın bulguları üzerinden değerlendirildiğinde ulaşım ile ilgili ifade edilen vaatlerin, “hangi adaya oy vereceğine etki ettiğini söyleyen” seçmenlerin oranının da yüksek düzeyde olduğu ortaya çıkmıştır. Seçimlerden önce parti ve adayların beyannamelerini okuyup (%39), en fazla dikkat ettikleri unsurların “Ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri” ve “Yol/kaldırım yapım, bakım ve onarım hizmetleri” olması (%35,7 ve %22,5) oy verme davranışında ulaşım ile ilgili vaatlerin etkili olduğunu (%74,5) bulgulamak önermemizi güçlendirmektedir. EGO’nun (Ankara Kalkınma Ajansı, 2019) verileri ışığında incelenecek olursa “Ankara’da Bir İş Günü İçinde Toplu Taşıma Yolculuk Dağılımı” ile bu araştırmada ortaya çıkan yolculuk dağılımı ve oranlar birbirine çok yakındır. Yolculuk davranışlarına ilişkin Ankara’da yaşayan bireylerin kentiçi ulaşım hizmetlerinde yaşadıkları en önemli üç sorunun sırasıyla “Trafik yoğunluğu” (532,8), “Toplu taşıma araçlarının kalabalık olması” (%25,5), “Otobüs/Dolmuş/Metro sefer sayılarının azlığı” (%15,6) olduğu görülmektedir. Her dört bireyin üçünün öne sürdüğü bu sorunların dışında da ulaşım ve toplu taşımayla ilgili daha farklı sorunlar da söz konusudur.

Bundan dolaydır ki önümüzdeki süreçte ulaşım kaynaklı sorunların yerel siyasal düzlemde önemini koruyacağını ifade etmek yanlış bir ifade olmayacaktır.



KAYNAKÇA

- AK Parti Seçim Beyannamesi. (2019). *Ak Parti Gönül Belediyeciliği Manifestosu*, https://www.akparti.org.tr/media/279203/manifesto_28ocak2019_17-29.pdf, (E.T. 04 Ocak 2021).
- Akyüz, İrfan, (2015), *Siyasal Pazarlama, Teorik Bir Çerçeve*, İstanbul: Türkmen Kitabevi.
- Anık, Cengiz, (2000), *Siyasal İkna*, Ankara: Vadi Yayınları.
- Ankara Kalkınma Ajansı, (2020), *Ankara'da Bir İş Günü İçinde Toplu Taşıma Yolculuk Dağılımı*, Haziran 2019, <https://istatistik.ankaraka.org.tr/cizelge/2020/54> (E.T. 20 Eylül 2021).
- Avrupa Kentsel Şartı, (2017), *Ulaşım ve Dolaşım*, (Der.) Cemal Baş, Ankara: TBB Yayınları.
- Aytaç, S. Erdem ve Stokes, Susan C., (2020), *Ne Değişir ki? Seçimlere ve Protestolara Katılımı Yeniden Düşünmek*, İstanbul: Koç Üniversitesi Yayınları.
- Babalık Sutcliffe, Ela, (2016), “Avrupa Birliği Ulaşım Politikası”, Ayhan Kaya, Senem Aydın Düzgit, Yaprak Gürsoy, Özge Onursal Beşgül (Ed.), “*Avrupa Birliği Ulaşım Politikaları. Avrupa Birliği'ne Giriş, Tarih, Kurumlar ve Politikalar*”, İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları, (ss. 219-235).
- Babalık Sutcliffe, Ela, (2019), Ulaşım Politikalarına Genel Bir Bakış. *Ankara Ulaşım Çalıştayı Çerçeve Konuşması*, Ankara: Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü.
- Bakırcı, Muzaffer, (Tarih Yok), *Ulaşım Coğrafyası*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi. http://auzefkitap.istanbul.edu.tr/kitap/cografya_lisans_ao/ulasim_cografyasi.pdf (E.T. 05 Eylül 2021).
- Binark, Mutlu, (2014), *Yeni Medya Çalışmalarında Araştırma Yöntem ve Teknikleri*, İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Büyük Türkiye Partisi Ankara Büyükşehir Adayı Pak, (2019), *BTP Ankara Büyükşehir Adayı Pak: Türkiye'nin tek çıkış ve çözüm partisiyiz*. 6 Eylül 2021 tarihinde

<https://www.dha.com.tr/politika/btp-ankara-buyuksehir-adayi-pakturkiyenin-tek-cikis-ve-cozum-partisiyiz/haber-1634874> adresinden erişilmiştir (10 Eylül 2021).

Cirit, Faruk, (2014), *Sürdürülebilir Kentiçi Ulaşım Politikaları ve Toplu Taşıma Sistemlerinin Karşılaştırılması*, Ankara: T.C. Kalkınma Bakanlığı Yayınları.

Cumhuriyet Halk Partisi Seçim Beyannamesi, (2019), *Huzurlu Kentlerde Yaşamak İçin Halkçı Belediyecilik*, <https://cdn.chp.org.tr/iys/eposta/Attachment/chpyerel-secim-bildirgesi-2019.pdf>, (E.T. 05 Ocak 2021).

Çaha, Ömer, (2008), *Türkiye’de Seçmen Davranışı ve Siyasal Partiler*, Ankara: Orion Kitabevi.

Demokratik Sol Parti Seçim Beyannamesi, (2019). *Cumhuriyetkent Umudun Projesi*, <https://www.dsp.org.tr/Uploads/bildirge.pdf> (E.T. 05 Ocak 2021).

Doğan, Mesut, (2019), (sunar.yusuf@gmail.com), *Ankara Büyükşehir Belediye Başkan Adaylığı Basın Metni*, Emür Osmanoglu’na kişisel e-posta, 6 Eylül 2021) (osmanogluemir@gmail.com).

Durul, Tevfik ve Doğan, Sinan (2019), “Dünyada seçimlere katılım düşük seyrediyor”, *Anadolu Ajansı*, 25 Nisan 2019, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/dunyada-secimlere-katilim-dusukseyrediyor/1462264> (E.T: 7 Eylül 2021).

Ertürk, Hasan. ve Sam, Neslihan, (2016), *Kent Ekonomisi*. Bursa: Ekin Yayınları.

Euronews, (2019), *Türkiye’de 100 kişiye düşen otomobil sayısı 14, AB’de ise 51*, <https://tr.euronews.com/2019/12/30/turkiye-de-100-kisiye-dusen-arac-say-s28-ab-de-ise-51> (E.T. 15 Eylül 2021).

Fidan, Zühal, (2016) *Teknoloji ve Siyasal İletişim, Seçim Kampanyalarında Yeni İletişim Teknolojilerinin Kullanımı*, Konya: Literatürk Academia Yayınları.

Florida, Richard, (2018), *Soylulaştırma, Eşitsizlik ve Seçkinler Şehri ile Gelen Yeni Kentsel Kriz*, İstanbul: Doğan Kitap.

Freund, Peter ve Martin, George, (1996), *Otomobilin Ekolojisi*, İstanbul: Ayrıntı Yayınları.

Gehl, Jan, (2020), *İnsan İçin Kentler*, İstanbul: Koç Üniversitesi Yayınları.

Gürbüz, Sait ve Şahin, Faruk, (2017), *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri, Felsefe – Yöntem – Analiz*, Ankara: Seçkin Yayınları.

Harvey, David, (2013), *Sosyal Adalet ve Şehir*, İstanbul: Metis Yayınları.

Hökenek, Hülya, (2019), Yerel Seçim 2019-29 Mart 2019 (Cumhur İttifakı-AK Parti Ankara Büyükşehir Adayı Mehmet Özhasseki), *Haber Türk TV Programı*, <https://www.youtube.com/watch?v=9eDkGuhN5YU> (E.T. 6.09.2021).

Kalkınma Bakanlığı, (2018a), *On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023) Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2020/04/UlastirmaOzelIhtisasKomisyonuRaporu.pdf> (E.T. 6 Eylül 2021).

Kalkınma Bakanlığı, (2018b), *On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023) Kentsel Yaşam Kalitesi Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, Ankara: Kalkınma Bakanlığı, <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2020/04/YerelYonetimlerOzelIhtisasKomisyonuRaporu.pdf> (E.T. 20 Mart 2021)

Kalkınma Bakanlığı, (2018c), *On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023) Yerel Yönetimler Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, Ankara: Kalkınma Bakanlığı, <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2020/04/YerelYonetimlerOzelIhtisasKomisyonuRaporu.pdf> (E.T. 20 Mart 2021)

Kapani, Münci, (2015), *Politika Bilimine Giriş*, Ankara: BB101 Yayınları

Kavas Bilgiç, Asmin, (2019), *Belediye Hizmetleri ve Seçmen Davranışı*, Ankara: İdealKent Yayınları.

Kavas Bilgiç, Asmin, (2019), Yerel Seçimlerde Seçmenin Kararında Belediye Hizmeti mi, Aday mı, Parti mi Etkili? *TEPAV Değerlendirme Notu*, https://www.tepav.org.tr/upload/mce/2019/haberler/yerel_secimlerde_secmen_in_kararinda_belediye_hizmeti_mi_aday_mi_parti_mi_etkili.pdf (E.T. 2 Eylül 2021).

Kavsıracı, Ozan, (2014), *Örgün Eğitimde Sürekli ve Uygulamalı Trafik Eğitiminin Çocukların Trafik Bilgi ve Algısına Etkisi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Polis Akademisi, Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, Ulaşım Güvenliği ve Yönetimi Anabilim Dalı.

- Keleş, Ruşen, Erbay, Yusuf. ve Görmez, Kemal, (2020), *Türkiye’de ve Avrupa’da Yerel Temsil ve Katılım*. Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.
- Kent Araştırmaları Enstitüsü, (2019), *Türkiye’de Kentsel Hizmetler Raporu Sorunlar ve Çözüm Önerileri*, Ankara: Kent Araştırmaları Enstitüsü.
- Keskin, Fatih, (2014), *Politik İletişim Sözlüğü*, Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.
- Kılınçaslan, İsmet, (2002), *Kentleşmenin Ekonomik Boyutları*. İstanbul: İTÜ Yayınları.
- Kılınçaslan, Tülay, (2017), “Kentsel Ulaşımda Tarihsel Gelişme”, Tülay Kılınçaslan (Ed.) *Kentsel Ulaşım*, İstanbul: Ninova Yayınları, (s.1-53).
- Kılınçaslan, Tülay, (2017), “Ulaşım Sistemi ve Yol Ağları”, Tülay Kılınçaslan (Ed.) *Kentsel Ulaşım*, İstanbul: Ninova Yayınları, (ss.55-108).
- Kıral, Bilgen, (2020), Nitel Bir Veri Analizi Yöntemi Olarak Doküman Analizi, *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi Journal Of Social Sciences Institute*, 2020 (15), s.170-189, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1156348> (E.T. 5 Ocak 2021).
- Koçak Turhanoglu, Feryal Aysin, (2019), “Türkiye’nin Kentleşme Deneyimi:19232000”, Fatime Güneş (ed.), *Kent Sosyolojisi*, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Yayınları, s.214-241.
- Korur, Fatma, (2019), *Ulaşım Ücretsiz Güvenli Konforlu Olacak*, <https://twitter.com/fatmakorur/status/1100314587365367809> (E.T. 6 Eylül 2021).
- Lilleker, Darren G, (2013). *Siyasal İletişim: Temel Kavramlar*, İstanbul: Kaknüs Yayınları.
- Meriç, Övünç, (2014), *Dijital Demokrasi: Türkiye’de Yeni Medya ve Siyasal Katılım*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul: T. C. Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İletişim Bilimleri Anabilim Dalı.
- Öncü, Erhan, (2021), *Ulaşım Ana Planları ve Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlaması (SUMP)*, <https://www.youtube.com/watch?v=5VppkrAypHM> (E.T. 05 Eylül 2021).
- Örselli, Erhan ve Bayrakçı, Erdal, (2016), *Yerel Hizmetlerde Vatandaş Karnesi, Konya Örneği*. Konya: Çizgi Kitabevi Yayınları.

Özhaseki, Mehmet, (2019), *2019-2024 Ankara Projeleri*, Ankara: Ak Parti Yerel Seçimler El Kitabı.

Rose, Jonathan, (2019), *İyi Akort Edilmiş Şehir*, İstanbul: Optimist Yayınları

Saadet Partisi Seçim Beyannamesi, (2019), *Dürüst belediyeçilik*. Ankara: Saadet Partisi.

SBB, (2019), *On Birinci Kalkınma Planı*, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, <https://www.sbb.gov.tr/wpcontent/uploads/2019/07/OnbirinciKalkinmaPlani.pdf> (E.T. 20 Şubat 2021).

Şenbil, M. (2016). “Ulaşımın Toplumsal Boyutu”, Melih Ersoy, (Ed.) *Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük* içinde, (s.455-457). İstanbul: Ninova Yayınları.

Şenbil, Metin, (2016), “Kentsel Ulaşım”, Melih Ersoy, (Ed.) *Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük*, (ss.260-262). İstanbul: Ninova Yayınları.

Şeşen, Elif ve Ertürk, K. Özkan, (2017), “Türkiye’de 1990 Sonrası Çevre Politikalarının Seçim Beyannamelerine Yansımaları”, *Selçuk İletişim*, Cilt 10(1), s.188-215, DOI: 10.18094/josc.299287

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, (2017), *Şehircilik Şûrası Komisyon Raporları*.

Ankara: T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. <https://webdosya.csb.gov.tr/db/sehirciliksurasi/editordosya/Sura2017komisyon%20raporu.pdf> (E.T. 20 Ocak 2021).

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, (2020), *2020-2023 Ulusal Akıllı Şehirler Stratejisi ve Eylem Planı*, Ankara: ÇŞB.

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, (2020), *Akıllı Şehirler Beyaz Bülteni*, Ankara: ÇŞB.

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, (2013), *II. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şûrası Sonuç Bildirgesi*, Ankara: T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Strateji Geliştirme Başkanlığı, <https://sgb.uab.gov.tr/uploads/pages/yayinlar/2023-sura.pdf> (E.T. 25 Ağustos 2021).

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, (2020), *Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi ve 2020-2023 Eylem Planı*,

<https://www.uab.gov.tr/uploads/announcements/ulusal-akilli-ulasimsistemleri-strateji-belgesi-v/ulusal-akilli-ulas-im-sistemleri-strateji-belgesive-2020-2023-eylem-plani.pdf> (E.T. 10 Eylül 2021).

TBB, (2014), *Ulaşım Planlama Çalışmaları ve Ulaşım Ana Planı Hazırlama Kılavuzu*, Ankara: Türkiye Belediyeler Birliği, <https://www.tbb.gov.tr/download.php?dosya=storage/catalogs/0360125001399467290.pdf&dosyaAdi=ulasim-plani-kilavuzu> (E.T. 6 Eylül 2021).

TBB, (2017), *Avrupa Kentsel Şartı* (Der: Cemal Baş), Ankara: TBB Yayınları.

Tekeli, İlhan ve Okyay, Tarık, (2020). *Dolmuşun Öyküsü*, Ankara: İdealkent Yayınları.

Tekeli, İlhan, (2009), *İstanbul ve Ankara İçin Kent İç Ulaşım Tarihi Yazıları*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Tekeli, İlhan, (2010), *İstanbul ve Ankara için Kent İç Ulaşım Yazıları*, İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.

Tekeli, İlhan; Gülöksüz, Yiğit ve Okyay, Tarık, (2020), *Dolmuşlu, Gecekondu, İşportalı Şehir*, Ankara: İdealKent Yayınları.

TKP Seçim Beyannamesi, (2019), *Yerel Yönetimler İçin Komünist İlkeler*, <https://www.tkp.org.tr/uncategorized-tr/yerel-yonetimler-icin-komunistilkeler/> (E.T. 6 Eylül 2021).

Tokgöz, Oya, (2014), *Siyasal İletişimi Anlamak*, Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.

Tuncer, Selda, (2018), *Kadınların Kent Hakkı: Bütün Köşebaşlarını İstemek*, https://www.tesev.org.tr/wpcontent/uploads/rapor_Kadinlarin.kent_hakki_bütün_kosebaslarini.istemek_selda_tuncer1.pdf, (E.T. 15 Eylül 2021).

TÜİK, (2020), *Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri*, <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Road-Traffic-Accident-Statistics2020-37436> (E.T. 10 Eylül 2021).

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2018), *Ulusal Ulaştırma Ana Planı*, <https://sgb.uab.gov.tr/uploads/pages/ulusal-ulastirma-ana-plani/cilt-1-ulusalulastirma-ana-plani.pdf> (E.T. 6 Eylül 2021).

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2021), *Elektrikli Skuter Yönetmeliği*, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2021/04/20210414-3.htm> (E.T. 7 Eylül 2021).

- Ulutaş, Birgül, (2015), “Doküman Analizi”. *Nitel Araştırma, Yöntem, Teknik, Analiz ve Yaklaşımlar* (Ed: Fatma Nevra Seggie ve Yasemin Bayyurt), Ankara: Anı Yayınları, 279-297.
- UN-HABİTAT, (2015), *Yeni Kentsel Gündem, Bogota Taahhüdü*, İstanbul: UCLGMEWA.
- UNDP, (2021). *Sürdürülebilir Kalkınma İçin Küresel Amaçlar*, <https://www.kureselamaclar.org/amaclar/surdurulebilir-sehirler-vetopluluklar/> (E.T. 02 Eylül 2021).
- UNISDR, (2015), *Sendai Afet Risk Azaltma Çerçevesi (2015-2030)*, İstanbul: UCLG-MEWA.
- Üstündağ, Kevser, (2016), “Organik Ulaşım”, Melih Ersoy, (Ed.) *Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük* içinde, (s.351). İstanbul: Ninova Yayınları.
- Vatan Partisi Yerel Seçim Bildirgesi, (2019), Rant Değil Üretim İçin Tek Seçenek Vatan Partisi, Ankara: Vatan Partisi.
- Vergin, Nur, (2017), *Siyasetin Sosyolojisi, Kavramlar, Tanımlar, Yaklaşımlar*, İstanbul: Doğan Kitap.
- Yaprak, Şenol ve Akbulut, Ayşe Merve, (2019), *Trafik Kaza ve Denetim İstatistikleri*, Ankara: Polis Akademisi Yayınları.
- Yaprak, Şenol ve Kavsıracı, Ozan, (2020), *Karayolu Trafik Güvenliği Yönetimi*, Ankara: Polis Akademisi Yayınları.
- Yavaş, Mansur, (2019), *Başkent'in 100. Yılına 100 Proje*, Ankara. [Broşür]
- Yaya Derneği, (2021), Avrupa Yaya Hakları Bildirgesi, 11 Ocak 2021 tarihinde <https://yayadernegi.org/tr/Sayfa/37-avrupa-yaya-haklari-bildirgesi> adresinden erişilmiştir.
- Yıldırım, Ali ve Şimşek, Hasan, (2008), *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*, Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Yıldırım, Ali ve Şimşek, Hasan, (2008), *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*, Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Yılmaz, Haydar, (2021), Haydar Yılmaz biyografisi, <https://www.haberler.com/haydar-yilmaz-biyografisi/> (E.T. 6 Eylül 2021).

YSK (2019). 31 Mart 2019 Mahalli İdareler Genel Seçimleri Seçim İstatistikleri

Bülteni. Seçmen Kütüğü Genel Müdürlüğü.

https://www.ysk.gov.tr/doc/dosyalar/docs/31_Mart_2019_Mahalli_Idareler_Genel_Secimi_Secim_Istatistikleri_Bulteni.pdf (E.T. 2 Eylül 2021).

Zorlu, Fikret, (2017), “Kentsel Ulaşım Planlaması”, Suna Senem Özdemir, Ö. Burcu Özdemir Sarı, Nil Uzun (Ed.), *Kent Planlaması*, Ankara: İmge Kitabevi Yayınları, (ss.281-308).

EKLER LİSTESİ

EK 1: Araştırmada Kullanılan Anket Formu

Değerli Katılımcı,

Bu araştırmanın amacı, bireylerin ulaşım davranışları ve Ankara'daki ulaşım hizmetlerinin durumuna yönelik değerlendirme yapmaktır. Bilimsel bir amaçla gerçekleştirilen bu araştırmanın amacına ulaşması açısından sorulara içtenlikle yanıt vermeniz çok önemlidir. Burada verdiğiniz kişisel bilgiler tamamen gizli tutulacak ve araştırma amaçları dışında kullanılmayacaktır. Araştırma yaklaşık 7 dakika sürmektedir.

Katkınızdan dolayı teşekkür ederiz.

DEMOGRAFİK ÖZELLİKLER

1. Cinsiyetiniz? 1.[] Kadın 2.[] Erkek

2. Yaşınız?

1.[] 18 - 24 yaş 2.[] 25 - 34 yaş 3.[] 35 - 44 yaş 4.[] 45 - 54 yaş
5.[] 55 - 64 yaş 6.[] 65 yaş ve üzeri

3. Eğitim durumunuz? (En son bitirdiğiniz okul)

1.[] Okur-yazar (Herhangi bir okul bitirmemiş) 2.[] İlkokul 3.[] Ortaokul
4.[] Lise 5.[] Önlisans/Yüksekokul (2 yıllık) 6.[] Lisans- fakülte (4 yıllık) 7.[] Lisansüstü

4. Medeni Durumunuz?

1.[] Evli 2.[] Bekar 3.[] Boşanmış/Dul

5. Çalışma Durumunuz?

1.[] Çalışıyor

1.1.[] Üst düzey yönetici

1.2.[] Devlet memuru

1.3.[] Kamuda işçi

1.4.[] Özel sektörde işçi

1.5.[] Hizmet sektörü

1.6.[] Kendi hesabına çalışan profesyonel meslek (doktor, avukat, vb.)

1.7.[] Esnaf

1.8.[] Diğer:.....

2.[] Çalışmıyor / işsiz 3.[] Öğrenci 4.[] Emekli 5.[] Ev hanımı 6.[] Diğer (çalışma durumunuzu belirtiniz):.....

6. Hanenize giren toplam aylık gelir durumunuz nedir?(Bireysel gelirinizi de düşünerek haneye giren toplam geliri belirtiniz)

1.[] 2.826 TL'den az 2.[] 2.827 – 4.500 TL 3.[] 4.501 – 6.000 TL 4.[] 6.001 - 8.500 TL 5.[] 8.501 - 10.000 TL 6.[] 10.001 TL ve üzeri

7. Özel aracınız var mı?

1.[] Evet 2.[] Hayır

8. Yaşadığınız İlçe:.....

9. Sizce büyükşehir belediyesinin çözmesi gereken en acil sorun nedir?

.....

10.Belediye hizmetlerinde sizce en önemli 3 hizmet grubu aşağıdakilerden hangisidir? (1.den 3'e sıralayınız)

10.1.	1.Ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri	
10.2.	Yol/kaldırım yapım, bakım ve onarım hizmetleri	
10.3.	Temizlik hizmetleri (sokak, bulvar, cadde, ibadethane, pazaryerleri, vs)	
10.4.	Işıklandırma hizmetleri	
10.5.	Park bahçe ve yeşil alan hizmetleri	
10.6.	İmar/iskân/ruhsatlandırma hizmetleri	
10.7.	Cenaze hizmetleri	
10.8.	Gıda, giysi, kömür, ramazan paketi, nakdi (parasal) yardım vb. sosyal yardım hizmetleri	
10.9.	Yaşlı, engelli ve ihtiyaç sahiplerine parasız sağlık ve bakım hizmet uygulamaları (evde bakım, evde temizlik, evde sağlık hizmetleri, vs)	
10.10.	Belediye merkezlerinde verilen kurslar, düzenlenen sosyal ve kültürel faaliyetler	

10.11.Kentsel dönüşüm ve kentsel yenileme projelerinin geliştirilmesi

11.Yerel seçimlerde büyükşehir belediye başkanı için oy verirken önem verdiğiniz en önemli kriter sizce aşağıdakilerden hangisidir?

- 1 . [] Belediye başkan adayının kişiliği
- 2 . [] Belediye başkan adayının yaptığı hizmetler
- 3 . [] Belediye başkan adayının vaatleri
- 4 . [] Belediye başkan adayının partisi
- 5 . [] Belediye başkan adayının siyasi görüşü
- 6 . [] Belediye başkan adayının yaptığı tanıtım çalışmaları
- 7 . [] Kampanyasında adaylar arasında performansının iyi olması

12.Belediye seçimlerinde hangi adaya oy vereceğinizi belirlerken aşağıdaki vaatlerden en etkili olanı sizce hangisi?

- 1 . [] Ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini daha iyi yapacak olması
- 2 . [] Yol/kaldırım yapım, bakım ve onarım hizmetlerini daha iyi yapacak olması
- 3 . [] Temizlik hizmetlerini daha iyi yapacak olması
- 4 . [] Işıklandırma hizmetlerini daha iyi yapacak olması
- 5 . [] Park bahçe ve yeşil alan hizmetlerini daha iyi yapacak olması
- 6 . [] İmar/iskân/ruhsatlandırma hizmetlerini daha iyi yapacak olması
- 7 . [] Cenaze ve mezarlık hizmetlerini daha iyi yapacak olması
- 8 . [] Gıda, giysi, kömür vb. sosyal yardım hizmetlerini daha iyi yapacak olması
- 9 . [] Yaşlı, engelli ve ihtiyaç sahiplerine parasız sağlık ve bakım hizmetlerini daha iyi yapacak olması 10 . [] Belediye merkezlerinde verilen kurslar ile düzenlenen sosyal ve kültürel faaliyetleri daha iyi yapacak olması
- 11 . [] Kentsel dönüşüm ve kentsel yenileme hizmetlerini daha iyi yapacak olması

13. Belediye seçimleri öncesinde adayların seçim beyannamelerini okudunuz mu?

- 1.[]Evet 2.[]Hayır

14.(Evet diyenlere sorulacak) Okuduğunuz Seçim beyannamelerinde en fazla dikkat ettiğiniz hizmet alanı hangisiydi?

- 1 . [] Ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri
- 2 . [] Yol/kaldırım yapım, bakım ve onarım hizmetleri
- 3 . [] Temizlik hizmetleri
- 4 . [] Işıklandırma hizmetleri
- 5 . [] Park bahçe ve yeşil alan hizmetleri
- 6 . [] İmar/iskân/ruhsatlandırma hizmetleri
- 7 . [] Cenaze ve mezarlık hizmetleri
- 8 . [] Gıda, giysi, kömür vb. sosyal yardım hizmetleri
- 9 . [] Yaşlı, engelli ve ihtiyaç sahiplerine parasız sağlık ve bakım hizmetleri
- 10 . [] Belediye merkezlerinde verilen kurslar, düzenlenen sosyal ve kültürel faaliyetler 11 . [] Kentsel dönüşüm ve kentsel yenileme hizmetleri

15. Oy verdiğiniz adayın ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri ile ilgili vaatlerini hatırlıyor musunuz? 1.[
]Evet 2.[]Kısmen 3.[]Hayır

16. (Bir önceki soruya (15. Soru) Evet diyenlere sorulacak) Belediye başkan adayının ulaşım ve toplu taşıma hizmetleri ile ilgili vaatleri oy verme davranışınızı etkiledi mi?
1.[]Evet 2.[]Hayır

17. Ankara’da genel hatlarıyla değerlendirdiğinizde ulaşım hizmetlerini başarılı buluyor musunuz?
1.[]Çok başarılı
2.[]Başarılı
3.[]Ne başarılı ne başarısız
4.[]Başarısız
5.[]Çok başarısız

18. En çok kullandığınız ulaşım aracı hangisi?
1.[]Özel araç
2.[]Otobüs
3.[]Minibüs
4.[]Dolmuş
5.[]Metro
6.[]Diğer.....

19. Ankara’da otopark hizmetlerini yeterli buluyor musunuz?
1.[]Evet yeterli bulmuyorum
2.[]Kısmen yeterli buluyorum
3.[]Hayır yeterli bulmuyorum

20. İşe ve okula gidiş gelişlerinizde daha çok aşağıdaki seçeneklerden hangisini tercih ediyorsunuz?
1.[]Otobüsü tercih ediyorum
2.[]Özel aracım ile gidiyorum
3.[]Metroyu tercih ediyorum
4.[]Taksiyi tercih ediyorum
5.[]Dolmuşu tercih ediyorum
6.[]Bisiklet, scooter gibi yeşil çözümleri tercih ediyorum
7.[]Yürüyerek gidiyorum
8.[]İşyerinin servisini tercih ediyorum

9.[]Diğer.....

21. Kızılay ve Ulus gibi kentin merkezine gitmek istediğinizde daha çok aşağıdaki seçeneklerden hangisini tercih ediyorsunuz? 1.[]Otobüsü tercih ediyorum

2.[]Özel aracım ile gidiyorum

3.[]Metroyu tercih ediyorum

4.[]Taksiyi tercih ediyorum

5.[]Dolmuşu tercih ediyorum

6.[]Bisiklet, scooter gibi yeşil çözümleri tercih ediyorum

7.[]Yürüyerek gidiyorum

8.[]İşyerinin servisini tercih ediyorum

22. Son 1 ayınızı düşündüğünüzde ulaşım kaynaklı stres seviyenizi nasıl değerlendirirsiniz? 1 hiç stresli değilim, 10 çok stresliyim olacak şekilde puanlayınız

[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]	[9]	[10]
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------

23. Kentiçi ulaşım hizmetlerinde yaşadığınız en temel sorun nedir?

.....

24. Son bir yıl içerisinde şehir içi toplu taşıma aracını ne sıklıkla kullandınız?

1.[] Hemen hemen her gün

2.[] Haftada bir

3.[] Ayda bir-iki kez

4.[] Nadiren

5.[] Hiç kullanmadım

5.[] Hiç kullanmam ancak toplu taşımanın durumunu takip ediyorum

25. Ankara’da toplu taşıma hizmetleri sizce yeterli mi?

1.[]Yeterli

2.[]Kısmen yeterli

3.[]Yetersiz

26. Ankara’da toplu taşıma hizmetlerinin sistemli (bütünleşik/entegre) bir şekilde çalıştığını düşünüyor musunuz?

1.[]Evet

2.[]Kısmen

3.[]Hayır

27. Aşağıdaki maddelerle ilgili görüşünüzü belirtiniz?	Evet	Kısmen	Hayır
Ulaşım yönetimi			
Ulaşım sisteminin iyi yönetildiğini düşünüyor musunuz?			
Toplu taşıma araçlarının güzergahları sizce ideal bir durumda mı?			
Sizce bilet fiyatları hem sivil hem de öğrenci için uygun mu?			

Toplu taşıma aracına bindiğinizde sizi zamanında gideceğiniz yere götürüyor mu?			
Sefer sayıları sizce yeterli mi?			
Bisiklet için ayrılmış yollar sizce yeterli mi?			
Şehir içinde yayalar için ayrılmış yollar yeterli mi?			
Otobüs Durakları			
Toplu taşıma araçlarına binmek için otobüs duraklarına erişiminizin kolay olduğunu düşünüyor musunuz?			
Durakların yağmur, fırtına ve güneşli havalarda koruyucu olduğunu düşünüyor musunuz?			
Otobüs duraklarının تنها saatlerde güvenli olduğunu düşünüyor musunuz?			
Otobüs duraklarında yeterli düzeyde bilgilendirici panolar yer alıyor mu?			
Toplu taşıma araçlarının hizmet kalitesi			
Toplu taşıma araçlarının konforu sizce yeterli mi?			
Ulaşım araçları sizce yeterince hijyen ve temiz mi?			
Sefer sayılarının az olmasından kaynaklı ulaşım araçları çok dolu oluyor mu?			
Şoförler işlerini ideal bir şekilde yapıyorlar mı?			
Şehir içinde fazla araç değiştirmeden hedeflediğiniz yere ulaşabiliyor musunuz?			
Hastane, okul, kültür ve sanat merkezi gibi yerlere rahatça ulaşılabilir musunuz?			
Toplu taşımayı kullanmak için park et bin uygulamasını yapabiliyor musunuz?			

28. 31 Mart 2019'da yapılan Ankara Büyükşehir belediye seçimlerinde aşağıdaki aday ve partilerden hangisine oy verdiniz?

- 1.[☐] Ak Parti: **Mehmet Özhasseki**
- 2.[☐] CHP: **Mansur Yavaş**
- 3.[☐] Saadet Partisi: **Mesut Doğan**
- 4.[☐] Bağımsız Türkiye Partisi: **Mustafa Pak**
- 5.[☐] Demokratik Sol Parti: **Haydar Yılmaz**
- 6.[☐] Vatan Partisi: **Tülin Oygür**
- 7.[☐] Türkiye Komünist Partisi: **Fatma Korur**

29. Bugün Büyükşehir belediye seçimleri olsa oyunuzu hangi partiye oy vermeyi düşünüyorsunuz?

- 1.[☐] AK Parti 2.[☐] CHP 3.[☐] MHP 4.[☐] HDP 5.[☐] İYİ Parti
- 6.[☐] SAADET Partisi 7.[☐] DEVA Partisi 8. [☐] Gelecek Partisi 9.[☐] Kararsızım 10.[☐] Oy vermem 11.[☐] Diğer (lütfen belirtiniz).....





Tez Yazım Kılavuzuna Uygunluk Değerlendirme Formu (Bu form enstitüye teslim edilen ilk nüshada yer alacaktır)

Tez yazarı	
Tez adı	
Lacivert cilt rengi (yüksek lisans)	
Bordo cilt rengi (doktora)	
Cilt ön yüz yazıları kurallara uygun	
Cilt sırtı kurallara uygun	
Boş sayfa var	
İç kapak kurallara uygun	
“Telif hakları beyannamesi” sayfası kurallara uygun	
Jüri üyeleri imza sayfası kurallara uygun	
Önsöz sayfası kurallara uygun	
İthaf yok (olmamalı)	
Özet sayfası kurallara uygun	
Abstract sayfası kurallara uygun	
İçindekiler sayfası kurallara uygun	
İçindekiler sayfa numaraları ile metin sayfa numaraları uyumlu	
Sayfa numaraları sağ alt köşede ve doğru verilmiş	
“Kısaltmalar” listesi kurallara uygun	
“Şekiller” listesi kurallara uygun	
“Tablolar” listesi kurallara uygun	
“Ekler” listesi kurallara uygun	
Tez, yazım klavuzundaki sıralamaya uygun	
Bölüm başlıkları ayrı bir sayfadan başlıyor	
Başlıklar kurallara uygun	
Başlık öncesi boşluk var	

Metin içindeki başlıkların yeri içindekiler ile uyumlu	
Bütün paragraflar bir tab içeriden başlıyor (Başlık sonrası paragraf hariç)	
Metin sayfalarının düzeni yazım kılavuzuna uygun	
Bölüm ve birinci derece başlıklar büyük, diğerleri küçük harf	
Yazı karakter ve puntosu kurallara uygun	
Sayfa kenar boşlukları kurallara uygun	
Atıflar kurallara uygun	
Dipnotlar kurallara uygun	
Kaynakça kurallara uygun	
Uygulamaya dayalı (spss, stata, eviews, vs) çalışmalarda kullanılan veriler ekte yer alıyor	
Özgeçmiş var	
Başlıklar ile paragraf arası boşluk var	
Metin içindeki tablolar kurallara uygun	
Metin içindeki tablo, şekil altında kaynak gösterilmiş	
Metin içindeki şekiller kurallara uygun	
Ekler kurallara uygun	
Tablolar, şekiller, ekler sayfa yapısına uymakta	

Değerlendirme sonucu:

.....

.....

.....

.....

.....

.....