



**T.C.
KARAMANOĞLU MEHMETBEY ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANA BİLİM DALI**

**KENTLİLİK BİLİNCİ VE TRAFİK KÜLTÜRÜ/ADABINA
YÖNELİK VATANDAŞ ALGISI: KARAMAN İLİNDE BİR
ARAŞTIRMA**

İSMAİL GÜLHAN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Danışman: Prof. Dr. Sefa USTA

TEMMUZ - 2024

T.C.
KARAMANOĞLU MEHMETBEY ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

KENTLİLİK BİLİNCİ VE TRAFİK KÜLTÜRÜ/ADABINA YÖNELİK
VATANDAŞ ALGISİ: KARAMAN İLİNDE BİR ARAŞTIRMA

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İsmail GÜLHAN

Enstitü Ana Bilim Dalı: Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi

**“Bu tez 30/07/2024 tarihinde online olarak savunulmuş olup aşağıdaki isimleri
bulunan jüri üyeleri tarafından Oybirliği ile kabul edilmiştir.”**

JÜRİ ÜYESİ	KANAATI
Prof. Dr. Sefa USTA	Başarılı
Prof. Dr. Hakan CANDAN	Başarılı
Doç. Dr. Hikmet Salahaddin GEZİCİ	Başarılı

ETİK BEYAN METNİ

Enstitünüz tarafından Uygulama Esasları çerçevesinde alınan Benzerlik Raporuna göre yukarıda bilgileri verilen tez çalışmasının benzerlik oranının herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve Etik Kurul Onayı gerektiği takdirde onay belgesini aldığımı beyan ederim.

Etik kurul onay belgesine ihtiyaç var mıdır?

Evet

Hayır

(Etik Kurul izni gerektiren araştırmalar aşağıdaki gibidir:

- Anket, mülakat, odak grup çalışması, gözlem, deney, görüşme teknikleri kullanılarak katılımcılardan veri toplanmasını gerektiren nitel ya da nicel yaklaşımlarla yürütölen her türlü araştırmalar,
- İnsan ve hayvanların (materyal/veriler dahil) deneysel ya da diğer bilimsel amaçlarla kullanılması,
- İnsanlar üzerinde yapılan klinik araştırmalar,
- Hayvanlar üzerinde yapılan araştırmalar,
- Kişisel verilerin korunması kanunu gereğince geriye dönük çalışmaları.

İsmail GÜLHAN

30.07.2024

ÖN SÖZ

Nüfusun belli bir düzeyin üzerinde olduğu, tarımsal üretimden ziyade, sanayileşme ve ticaretin ön planda olduğu, kırsal alan yerine kentsel alanda insanların ikamet ettiği yerleşim yerleri kent olarak nitelendirilmektedir.

Kentlerde yaşayan vatandaşların kente ait unsurları benimsemesi, kentsel aidiyet duyması ve kentsel sorunlara karşı duyarlı olması gibi hususları içeren kentlilik bilinci önemle üzerinde durulması gereken bir konudur. Kentin değerlerini içselleştirmek, kent kültürünün hayata geçirebilmesi açısından önem arz etmektedir.

Kentlilik bilincinin hayata geçirilmesinde, kent kültürünün önemli öğelerinden birisi olan trafik kültürü önemli bir yer tutmaktadır. Trafik adabı, trafik eğitimi, trafik bilinci/farkındalığı gibi hususları bünyesinde barındıran trafik kültürünün toplumsal düzeyde yerleşik hale gelmesi kent kültürünün şekillenmesine ve dolayısıyla kentlilik bilincinin gelişmesine katkı sağlayacaktır.

Bu doğrultuda hazırlanan çalışmanın akademik literatüre, kentleşme, ulaşım ve trafik politikalarına katkı sağlaması ümit edilmektedir. Lisans ve yüksek lisans eğitimim sırasında bana yol gösterici olan, tez yazım sürecinde desteğini esirgemeyen kıymetli akademik danışmanım Prof. Dr. Sefa Usta hocama çok teşekkür ederim. Tez savunma jürisinde yer alan, Prof. Dr. Hakan Candan ve Doç. Dr. Hikmet Salahaddin Gezici hocalarıma ve lisans ve yüksek lisans eğitim sürecinde bizlere katkı sağlayan kıymetli hocalarımıza teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca hayatımın her aşamasında beni destekleyen, her şartta bana güvenen ve bugünlere gelmemde üzerimde çok büyük emekleri olan annem, babam, kıymetli kardeşlerim ve sevgili eşime şükranlarımı sunarım.

İsmail GÜLHAN

30.07.2024

İÇİNDEKİLER

ÖN SÖZ.....	iii
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	vi
TABLolar LİSTESİ.....	vii
ÖZET.....	x
ABSTRACT	xi
GİRİŞ	1

1. BÖLÜM: KENTLİLİK BİLİNCİ

1.1. Kent: Kavramsal ve Kuramsal Çerçeve	5
1.1.1. Kent Kavramı	5
1.1.2. Kent Kavramının Tarihsel Gelişimi	7
1.1.3. Kent Modelleri	8
1.1.3.1. 3B Model Kent.....	8
1.1.3.2. Mega Kent.....	8
1.1.3.3. Tekno Kent.....	9
1.1.3.4. Anadolu Kent	9
1.1.3.5. Bahçe Kent	10
1.1.3.6. Kırsal Kent	10
1.1.3.7. Uydu Kent	11
1.2. Kentleşme Kavramı.....	11
1.2.1. Kentleşmeyi Ortaya Çıkaran Nedenler.....	13
1.2.1.1. Ekonomik Faktör.....	13
1.2.1.2. Siyasi Faktör.....	13
1.2.1.3. Sosyopsikolojik Faktör.....	14
1.2.1.4. Teknolojik Faktör.....	14
1.2.2. Kentleşme Modelleri	15
1.3. Kentleşme Kavramı.....	16
1.4. Kent Kimliği ve Kentsel Aidiyet Kavramı.....	17
1.5. Kentlilik Bilinci Kavramı.....	18
1.6. Kentlilik Bilinci ile İlgili Araştırmalar.....	19

2. BÖLÜM: TRAFİK KÜLTÜRÜ/ADABI

2.1. Kültür: Kavramsal Çerçeve	29
2.2. Kültür Özellikleri	30
2.3. Trafik ve Trafik Kültürü.....	31
2.3.1. Birey, Toplum ve Devlet Ekseninde Trafik Kültürü.....	32

2.3.2. Bölgesel Farklılıklar ve Toplumsal Değişimin Trafik Kültürüne Etkisi	33
2.3.3. Kültürel Davranışın Trafik Kültürüne Etkisi.....	33
2.4. Trafik ve Trafik Güvenliği	34
2.5. Trafik Kültürü ve Sürücü Davranışı.....	35
2.6. Trafik Kültürü ve Adabı ile İlgili Yapılan Araştırmalar	35
3. BÖLÜM: KENTLİLİK BİLİNCİ VE TRAFİK KÜLTÜRÜ VE ADABINA YÖNELİK	
VATANDAŞ ALGISI: KARAMAN İLİNDE BİR ARAŞTIRMA	
3.1. Araştırmanın Metodolojisi	37
3.1.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi.....	37
3.1.2. Araştırmanın Evren ve Örneklemi	37
3.1.3. Araştırmanın Sınırlılıkları	38
3.1.4. Araştırmanın Modeli ve Hipotezleri.....	38
3.1.5. Veri Toplama Araçları ve Verilerin Analizi.....	39
3.2. Araştırmanın Bulguları.....	40
3.2.1. Araştırmanın Geçerlilik ve Güvenilirliği	40
3.2.2. Araştırmanın Faktör Analizi.....	41
3.2.3. Araştırmanın Demografik Bulguları	47
3.2.4. Kentlilik Bilincine Yönelik Vatandaş Algıları	49
3.2.5. Trafik Kültürü ve Adabına Yönelik Vatandaş Algıları	62
3.2.6. Kentlilik Bilinci ve Trafik Kültürü/Adabına Yönelik Fark Testleri.....	73
3.2.7. Kentlilik Bilinci ve Trafik Kültürü/Adabına Hipotez Testleri (Korelasyon ve Regresyon Analizleri)	76
SONUÇ VE ÖNERİLER.....	78
KAYNAKÇA	83
EKLER.....	89
ÖZGEÇMİŞ.....	92

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Araştırma Modeli 39



TABLolar LİSTESİ

Tablo 1: Kentlilik Bilinci Anket Güvenilirlik İstatistik Ölçümü.....	40
Tablo 2: Trafik Kültürü ve Adabı Anket Güvenilirlik İstatistik Ölçümü.....	41
Tablo 3: Kentlilik Bilinci Ölçeği Faktör Analizi, Ortalama, Standart Sapma ve Güvenilirlik ...	41
Tablo 4: Trafik Adabı ve Kültürü Ölçeği Faktör Analizi, Ortalama, Standart Sapma ve Güvenilirlik Analizleri	44
Tablo 5: Araştırmaya Katılanların Cinsiyete Göre Dağılımı	47
Tablo 6: Araştırmaya Katılanların Yaş Gruplarına Göre Dağılımı	47
Tablo 7: Araştırmaya Katılanların Eğitim Durumuna Göre Dağılımı.....	48
Tablo 8: Araştırmaya Katılanların Medeni Durumlarına Göre Dağılımı	48
Tablo 9: Araştırmaya Katılanların Meslek Durumlarına Göre Dağılımı	49
Tablo 10: Kentlilik Bilinci Ölçeği Bütüncül Betimleyici Analiz.....	49
Tablo 11: Kentin Gerçek Sahibi Kentte Yaşayan Herkeste Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı	50
Tablo 12: Kentin Gerek Fiziki Gerekse Sosyal Açından Gelişmesinde, Daha Düzenli ve Yaşanabilir Bir Yer Olmasında En Büyük Sorumluluk Kentte Yaşayanlara Aittir Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı	50
Tablo 13: Sokağa Tükürülmesini, Yerlere İzmanit Atılmasını Yadırgarım Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı	51
Tablo 14: Trafik Kurallarına Uymaya, Toplu Taşıma Araçlarında Her Zaman Yaşlılara, Engellilere, Hamilelere Yer Vermeye Özen Gösteririm Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı	51
Tablo 15: Kentin Gerek Fiziki Gerekse Sosyal Açından Gelişmesinde, Daha Düzenli ve Yaşanabilir Bir Yer Olmasında En Büyük Sorumluluk Devlete ve Belediyeye Aittir Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı	52
Tablo 16: Kentin Gerçek Sahibi Kentte Doğup Büyüyendir Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	53
Tablo 17: İlk Fırsatını Bulduğumda Karaman'dan Ayrılıyorum Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	53
Tablo 18: Karaman'da Yaşamaktan Memnunum Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı	54
Tablo 19: Başka Bir Yere Gittiğimde Karaman'ı Özlüyorum Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	54
Tablo 20: Kendimi Karamanlı Olarak Görüyorum Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı	55
Tablo 21: Karaman'da Bulunan Sosyal ve Kültürel Etkinliklere Genellikle Katılıyorum Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı	55

Tablo 22: Karaman ile İlgili Güncel Gelişmeleri Takip Ederim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	56
Tablo 23: Karaman ile İlgili Güncel Gelişmeleri Yerel Gazetelerden Takip Ederim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	56
Tablo 24: Karaman ile İlgili Güncel Gelişmeleri Radyo ve Televizyondan Takip Ederim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	57
Tablo 25: Karaman ile İlgili Güncel Gelişmeleri İnternette Takip Ederim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	58
Tablo 26: Karaman ile İlgili Dernek, Vakıf veya Başka Herhangi Bir Kuruluş Faaliyetine Katılım Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	58
Tablo 27: Karaman'ın Yöresel Festivallerini, Etkinliklerini Takip Ederim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	59
Tablo 28: Memleketime Sıklıkla Giderim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	59
Tablo 29: Memlekete Daha Ziyade Tanıdık ve Akrabaları Görmek İçin Giderim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	60
Tablo 30: Memlekete Daha Ziyade Erzak, Eşya vb. Getirmek İçin Giderim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	60
Tablo 31: Memleketteki Tanıdık ve Akrabaların Düğün, Hastalık, Cenaze vb. Olaylarına Sıklıkla Giderim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	61
Tablo 32: Karaman Hiçbir Şekilde Ayrılmayacağım Bir Şehirdir Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	61
Tablo 33: Çocuklarımla Geleceğini Karaman'da Kurmasını İsterim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	62
Tablo 34: Kentlilik Bilinci Ölçeği Bütüncül Betimleyici Analiz.....	62
Tablo 35: Trafikte Her Zaman Anlayışlı Bir Sürücüyümdür Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	63
Tablo 36: Trafikte Her Zaman Sabırlıyım Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	63
Tablo 37: Emniyet Kemerini Takıp Takmamak Sadece Beni İlgilendirir Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	64
Tablo 38: Trafikte Hiç Bir Zaman Kavga Etmem Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	64
Tablo 39: Eğer Uygun Bir Park Yeri Bulamadıysam, İşim Çok Kısa Bile Olsa Yaya Kaldırımına Park Etmem Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	65
Tablo 40: Trafikte Kural İhlali Yaparak Diğer İnsanlar İçin Tehlike Yaratan Bir Sürücüyü İlgili Birime/Kuruma/Kişiye Şikâyet Ederim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	65
Tablo 41: Trafik Kurallarına Uyarım Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	66

Tablo 42: Trafikte Yardımlaşmanın Önemli Olduğuna İnanıyorum Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	66
Tablo 43: Yayaalara Her Zaman Saygılıyım Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı	67
Tablo 44: Trafikte Her Zaman Sorumluluk Sahibi Bir Sürücüyümdür Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı	67
Tablo 45: Her Zaman Dikkatli Araç Kullanırım Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı	68
Tablo 46: Trafikte Başka Araçlara Yol Veririm Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	68
Tablo 47: Trafikte Fedakârlık Yapabilirim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı	69
Tablo 48: Trafik Düzeni ve Güvenliği İçin Gerekliğinde Kendi Önceliğimi Başkasına Verebildiğim Zamanlar Olmuştur Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı	69
Tablo 49: Önümdeki Sürücü Park Etmeye Çalışırken, O Park Edene Kadar Sakince Beklerim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	70
Tablo 50: Trafikte Her Zaman Hoşgörülü Davranırım Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı ..	70
Tablo 51: Trafikte Yayaalara Öncelik Veririm Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı	71
Tablo 52: Kısa Bir İşim Var ve Aracımı Park Edecek Yeri Bulamadıysam Yaya Kaldırımına Park Ederim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı.....	71
Tablo 53: Trafikte Kural İhlali Yaparak, Diğer İnsanlar İçin Tehlike Yaratan Bir Sürücüye Karışmam, Boş Veririm Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı	72
Tablo 54: Trafik Polisi, Radar vs. Yoksa Trafik Kurallarına Uymadığım Olur Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı	72
Tablo 55: Trafikte Sabırsız Olduğumda Kural İhlali Yaparım Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı	73
Tablo 56: Cinsiyete Göre Kentlilik Bilinci ve Trafik Adabı/Kültürü Algısı Fark Testi	74
Tablo 57: Medeni Duruma Göre Kentlilik Bilinci ve Trafik Adabı/Kültürü Algısı Fark Testi ..	74
Tablo 58: Yaş Gruplarına Göre Kentlilik Bilinci ve Trafik Adabı/Kültürü Algısı Fark Testi	75
Tablo 59: Eğitim Durumlarına Göre Kentlilik Bilinci ve Trafik Adabı/Kültürü Algısı Fark Testi	76
Tablo 60: Pearson Korelasyon Analizi.....	77
Tablo 61: Basit Doğrusal Regresyon Analizi.....	77

ÖZET

Başlık: Kentlilik Bilinci ve Trafik Kültürü/Adabına Yönelik Vatandaş Algısı: Karaman İlinde Bir Araştırma

Yazar: İsmail GÜLHAN

Danışman: Prof. Dr. Sefa USTA

Kabul Tarihi: 30.07.2024

Sayfa Sayısı: 104

Bir şehrin kentleşmesinin tamamlanması için sadece altyapı ve üstyapı hizmetlerinin sunulması, yol, park, yeşil alan ve binalar gibi fiziksel unsurlar yeterli olmamaktadır. Bunun yanında kentte yaşayanların kentsel aidiyet ve kentsel bilinç düzeylerinin yüksek olması önemli bir husustur.

Kentlerde yaşayan vatandaşların kente ait unsurları benimsemesi, kentsel aidiyet duyması ve kentsel sorunlara karşı duyarlı olması gibi hususları içeren kentlilik bilinci üzerinde önemle durulması gereken bir konudur. Kentin değerlerini içselleştirmek, kente ait sorunlara çözüm üretebilmek, kentin sadece sakini olmak yerine aynı zamanda kentin sahibi de olmak yolunda adım atılması kent kültürünün hayata geçirebilmesi açısından önem arz etmektedir.

Kentlilik bilincinin hayata geçirilmesinde, kent kültürünün önemli öğelerinden birisi olan trafik kültürü önemli bir yer tutmaktadır. Trafik adabı, trafik eğitimi, trafik bilinci/farkındalığı gibi hususları bünyesinde barındıran trafik kültürünün toplumsal düzeyde yerleşik hale gelmesi kent kültürünün şekillenmesine ve dolayısıyla kentlilik bilincinin gelişmesine katkı sağlayacağı iddiasından hareketle hazırlanan çalışmanın temel amacı, Karaman ili özelinden hareketle vatandaşların kentlilik bilinci ve trafik kültürüne/adabına yönelik algılarını belirlemektir.

Çalışma kapsamında ilk olarak, kent, kent türleri, kentleşme ve kentlilik bilinci ile ilgili kavramsal çerçeve ortaya konulmakta, sonrasında kültür kavramından yola çıkarak, trafik kültürü ve trafik adabı irdelenmekte ve konu ile ilgili daha önce gerçekleştirilen araştırmalar değerlendirmeye tabi tutulmaktadır. Çalışmada son olarak, Karaman ilinde yaşayan vatandaşlara yönelik gerçekleştirilen alan araştırmasında elde edilen bulgular analiz edilmektedir.

Araştırmada, nicel araştırma yöntemlerinden tarama deseni kullanılırken, ilişkisel tarama modelinden ve veri toplama aracı olarak da anket tekniğinden yararlanılmıştır. Alan araştırması çerçevesinde Karaman il merkezinde yaşayan 403 vatandaşa anket çalışması uygulanmıştır. Verilerin analizinde betimsel testler, güvenilirlik ve geçerlilik testleri, bağımsız değişkenler t testi ve tek yönlü varyans analizi fark testi, korelasyon ve regresyon analizleri yapılmıştır

Araştırma sonucunda elde edilen veriler dikkate alındığında kentlilik bilinci ile trafik kültürü arasında 0,527 oranında pozitif yönlü ve anlamlı bir ilişki olduğu bulgusu araştırmada ortaya konulmuştur. Bununla birlikte, trafik adabı/kültürü değişkeninin % 27,7'sinin kentlilik bilinci tarafından açıklandığı araştırma sonucunda elde edilen bir diğer önemli bulgudur.

Anahtar Kelimeler: Kent, Kentleşme, Kentlilik Bilinci, Kültür, Trafik Kültürü, Trafik Adabı

ABSTRACT

Title of Thesis: Citizen Perception of Urban Awareness and Traffic Culture / Manners: A Research in Karaman Province

Author of Thesis: İsmail GÜLHAN

Supervisor: Prof. Dr. Sefa USTA

Accepted Date: 30.07.2024

Number of Pages: 104

In order to complete the urbanisation of a city, physical elements such as the provision of infrastructure and superstructure services, roads, parks, green areas and buildings are not sufficient. In addition, it is important that the urban belonging and urban consciousness levels of the city dwellers are high.

Urban consciousness, which includes issues such as the citizens living in cities adopting the elements of the city, feeling urban belonging and being sensitive to urban problems, is an issue that should be emphasised. Internalising the values of the city, producing solutions to urban problems, taking steps towards becoming the owner of the city instead of being only the inhabitant of the city are important for the realisation of urban culture.

Traffic culture, which is one of the important elements of urban culture, has an important place in the realisation of urban consciousness. The main purpose of the study, which was prepared based on the claim that the traffic culture, which includes issues such as traffic etiquette, traffic education, traffic awareness / awareness, will contribute to the shaping of urban culture and thus the development of urban consciousness, is to determine the perceptions of citizens towards urban consciousness and traffic culture / etiquette based on Karaman province.

Within the scope of the study, firstly, the conceptual framework related to the city, city types, urbanisation and urban consciousness is put forward, then, based on the concept of culture, traffic culture and traffic etiquette are examined and previous studies on the subject are evaluated. Finally, the findings obtained from the field research conducted for the citizens living in Karaman are analysed.

In the research, while using the survey design from quantitative research methods, the relational survey model and the questionnaire technique were used as data collection tools. Within the framework of the field research, 403 citizens living in Karaman city centre were surveyed. In the analysis of the data, descriptive tests, reliability and validity tests, independent variables t test and one-way variance analysis difference test, correlation and regression analyses were performed.

Considering the data obtained as a result of the research, it was found that there is a positive and significant relationship of 0.527 between urban consciousness and traffic culture. In addition, another important finding of the research is that 27.7% of the traffic etiquette/culture variable is explained by urban awareness.

Keywords: City, Urbanisation, Urban Awareness, Culture, Traffic Culture, Traffic Etiquette

GİRİŞ

Kentler Sanayi Devrimi sonrası daha çok gelişmiş aynı oranda da bozulmalar yaşamıştır. Farklı kültürlerdeki insanların ortak sebeplerle bir araya gelmesi neticesinde kent kültürü oluşmuştur. Sosyolojik anlamda kentlerin taşınması gereken özellikleri şu şekilde ele alınabilir (Güven,2016: 24):

- * Belirli bir nüfus kapasitesine ulaşmış olmak,
- * Kırsal kesime göre eğitim düzeyinin daha yüksek ve verimli olması,
- * İllelere göre sosyalliğin resmi kuralların varlığı,
- * Kentin altyapısının belli bir seviyeye ulaşmış olması,
- * Tarımdan alternatif sanayi ve hizmet sektörünün etkin olması,
- * Geleneksel aile yapısında çok çekirdekli bir yapının olması,
- * Bireysel çıkarların ön olana çıkarılarak, geleneksel ilişkilerden vazgeçilmesi,
- * Bireysel statü aileden ziyade kendine dayanması,
- * Daha karmaşık iş yüküne ve uzmanlaşmaya dayalı nüfus yapısı,
- * Toplum tarafından ulusal değerlerin benimsenerek, yerel değerlerin arka planda bırakılması.

Sanayileşme, ekonomik gelişme ve günümüz kentlerinin büyümesine bağlı olarak kent sayısının artmasına, örgütlenmenin oluşmasına, toplumsal yapının işbölümü ve uzmanlaşmasına yol açan, kentleşmeye sebep olan nüfus birikim aşamasıdır. Kentleşme sürecinin başlangıç noktası, insanlığın "avcılık ve çobanlıktan" "yerleşik yaşama" geçiş dönemine kadar uzanmaktadır. Bu bağlamda şehirlerin ortaya çıkışı medeniyetlerin doğuşu ile özdeşleştirilmektedir. Kentleşme medeniyetlerin doğuşundan beri var olmasına rağmen kentleşme ve nüfusların kente uyum süreci sancılı olmuştur. Kentleşme temel olarak insanların kent yaşamına alışması ve kent yaşamına entegre olması anlamına gelmektedir (Güven, 2016: 27).

Kentleşme, bireyde ve toplumda kültürel bir değişim sürecidir. Ülkeyi terk edip kente yerleşenler, kırsalın birçok özelliğini kaybedip kentin özelliklerine uyum sağladıkları ölçüde kentlileşiyorlar. Geleneksel değer, alışkanlık ve ilişki biçimlerinin boşaltılıp yerlerinden edildiği ve bunların yerine yeni biçimler konulmaya çalışıldığı bir süreç olan kentleşme, kimlik dönüşümü, değerlerin, davranış kalıplarının, toplumsal pratiklerin belli bir bütünleşmesiyle karakterize edilen bir dönüşümdür (Kubilay,2019: 31).

Kentlilik bilinci, insanın yaşadığı o kentin kent kültürünü anlaması, kentle uyum sağlaması, kendini yaşadığı kente ait hissetmesi ve kendini kentine karşı sorumlu hissetmesi anlamına gelmektedir.

Karaman örneğinden yola çıkılırsa Karaman'da her sene yapılan Türk Dil Bayramı Etkinlikleri ile Karamanlı vatandaşlar ortak bir payda olan Türkçe'nin ve Türk tarihinin gelişimini görmektedir. Bu durum kentlilik bilincini ve kentin ortak kültürünü oluşturmuştur. Buradan hareketle, Karaman ilinden hareketle, vatandaşların kentlilik bilincinin ve trafik kültürü/adabının ölçülmesine yönelik bir alan araştırması gerçekleştirilmiştir.

Yükseköğretim Kurumunun tez veri tabanında incelendiğinde kentlilik bilinci ile ilgili 17 adet lisansüstü tez çalışması olduğu görülmüştür. Bunlardan, Avcı (2023) araştırmasında Kentlilik Bilinci ve Kentli Hakları: Batman İli Örneği üzerine bir çalışma yürütmüştür. Dirlik (2022) Denizli İli özelinde kentlilik bilincine yönelik araştırma gerçekleştirmiştir. Kentlilik bilinci üzerine bir başka çalışmada, Özeren (2022) "6360 Sayılı Büyükşehir Yasasıyla Köyden Mahalleye Dönüşen Yerleşim Birimlerinde Kentlilik Bilinci Oluşumunun İrdelenmesi: Konya Örneği" başlıklı çalışmayı gerçekleştirmiştir. Aldur (2020) Meram Belediyesi örneğinden hareketle, kentsel dönüşümün kent kültürüne ve kentlilik bilincine etkisini inceleyen bir araştırma yürütmüştür. Balık (2020) "Üniversite Öğrencilerinin Kentlilik Bilinci Üzerine Bir Araştırma: Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Örneği" adlı çalışmasıyla kentlilik bilinci kavramını üniversite öğrencileri özelinde incelemiştir.

Alevkayalı (2019) "Kent Kimliği ve Kentlilik Bilincinin Oluşmasında Üniversite Öğrencileri-Yerel Halk İlişkisi: Balıkesir Kenti Örneği" başlıklı araştırmasında üniversite öğrencileri ve halk arasında kentlilik bilincini değerlendirmiştir. Kılıçarslan (2018) tarafından yürütülen araştırmada Kaynartepe Mahallesi örneğinden hareketle kente göçle

gelenlerde kentlilik bilincini ele almıştır. Bayhan (2017) Diyarbakır ili özelinde kentlilik bilincini değerlendirmeye tabi tutmuştur. Talu (2017), Balıkesir ili üzerinden hareketle kentlilik bilinciyle bağlı olarak kentsel farkındalık ve algı konularını ele almıştır. Kara (2017), Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi öğrenim gören lisans öğrencilerine yönelik kentlilik bilinci araştırmasını gerçekleştirmiştir.

Erdem (2016), Burdur ili özelinde kentlilik bilincini ve çevre duyarlılığı konusunda araştırma gerçekleştirmiştir. Altıparmak (2015), kentlilik bilincinin kent pazarlamasında nasıl bir işlevi olduğuna dair araştırma yapmıştır. Acungil (2012), Tokat ilinde kentlilik bilinci bağlamında kentleşme sürecini ele alarak araştırma yürütmüştür. Uralman (2012) araştırmasında Çanakkale'deki müzeleri değerlendirdiği çalışmada kentlilik bilincinin müze halkla ilişkiler birimi tarafından oluşturulma sürecini ele alarak araştırma ortaya koymuştur.

Geyik (2010), “Kırdan Kente Göç Sonrası Kentlilik Bilinci (Mevlana Mahallesi Örneği)” araştırmasında kentlilik bilincini kırdan kente göçle olan bağlantısını değerlendirmiştir. Şan (2010) tarafından gerçekleştirilen çalışmada, kent kültürü ve kentlilik bilincinin İzmir özelinde etkilerini irdelemiştir. Beyazlı (2005) araştırmasında, kent ve kentlilik kavramları özelinde ve kent planları konusu ekseninde, kentlilik bilinci kavramının altında yatan etmenleri değerlendirmeye tabi tutmuştur.

Diğer taraftan trafik kültürü ve trafik adabı konusu ile ilgili Yükseköğretim Kurumunun tez veri tabanında 2 adet lisansüstü tezin olduğu görülmüştür. Taşdemir (2020), “İmaj Yönetiminin Trafik Kültürünün Oluşumunda Yaya, Sürücü ve Trafik Polisleri Üzerindeki Etkisi: Gölbaşı Örneği” adlı çalışmayı gerçekleştirmiştir. Gölbaşı örneği üzerinden hareketle, trafik kültürünün oluşumunun etkilerini incelemiştir. Ünal (2011), “Toplumda Bazı Sürücülerde Trafik Kültürü” başlıklı çalışmada trafik kültürü bilincinin sürücüler üzerindeki algılarını araştırmıştır.

Kente yaşayan vatandaşların kentlilik bilinci ve trafik kültürü/adabının ölçülmesine yönelik algıları farklılaşmaktadır temel varsayımından hareketle çalışmanın alt hipotezleri şu şekilde sıralanabilir:

- * Kentlilik bilinci ile trafik adabı/kültürü arasında pozitif yönlü, pozitif ve anlamlı bir ilişki vardır.

* Kentlilik bilinci trafik adabı/kültürü değişkenini pozitif yönde ve anlamlı şekilde etkilemektedir.

Karaman il merkezi özelinde yapılan çalışma değerlendirildiğinde, çalışmanın temel kısıtlılığı çalışmanın gerçekleştirildiği Karaman ili ve araştırmanın gerçekleştirildiği dönemle sınırlı olmasıdır.

Çalışmanın temel araştırma sorusu; kentlilik bilincine yönelik Karaman il merkezinde yaşayan vatandaşların algısının hangi yönde olduğudur? Bu temel araştırma sorusu ekseninde çalışmada şu sorulara cevap aranmaktadır: Kent nedir? Kentleşme ve kentleşme nasıl açıklanabilir? Trafik kültürü/adabı nasıl açıklanabilir? Trafik kültürü/adabı ve kentlilik bilincine yönelik daha önce yapılan araştırmalar nelerdir? Karaman il merkezinde yaşayan vatandaşların kentlilik bilincine ve trafik adabı/kültürüne yönelik algıları nasıl şekillenmektedir?

Çalışmada nicel araştırma yönteminden yararlanılmıştır. İlişkisel tarama modelinden ve veri toplama aracı olarak da anket tekniğinden yararlanılan çalışmada konu ile ilgili daha önce yazılmış, makale, kitap, bildiri, ikincil kaynaklardan yararlanılmıştır. Ayrıca, bu konuda daha önceden hazırlanmış lisansüstü tezler irdelenerek, alan araştırmaları dikkate alınarak çalışmada değerlendirilmiştir. Bununla birlikte, Karaman il merkezinde yaşayan vatandaşların kentlilik bilincine ve trafik kültürü/adabına yönelik algısını belirlemeye yönelik araştırma yürütülmüştür.

Çalışmanın ilk kısmında kent ve kentlilik bilinci konusuna odaklanılarak, kent türleri, kentleşme ve kentlilik bilinci ile ilgili kavramsal çerçeve ortaya konulmuştur. Çalışmanın ikinci kısmında kültür konusu üzerinde durularak, trafik kültürü ve trafik adabı ele alınmış ve konu ile ilgili daha önce gerçekleştirilen araştırmalar değerlendirilmiştir. Çalışmanın son kısmında ise Karaman ilinde yaşayan vatandaşlara yönelik gerçekleştirilen alan araştırmasında elde edilen bulgulardan yola çıkılarak analizlerde bulunulmuştur. Çalışma sonuç ve öneriler kısmı ile nihayete erdirilmiştir.

1. BÖLÜM: KENTLİLİK BİLİNCİ

Çalışmanın bu kısmında, kent kavramı ile ilgili bilgilere yer verilmekte, kentleşme kavramı üzerinden çalışmanın temel konusu olan kentlilik bilinci konusu ele alınmaktadır.

1.1. Kent: Kavramsal ve Kuramsal Çerçeve

Bu bölümde, kent ve kentleşme kavramlarına ilişkin yapılan araştırmalardan yola çıkarak, kentlilik bilincine dair bilgilere zemin hazırlanarak çalışmanın temel konusu ele alınacaktır.

1.1.1. Kent Kavramı

Kent, belirli bir yerleşme kültürünün olduğu, nüfusu belirli bir düzeyin üzerinde olan, tarım dışı üretimin olduğu, uzmanlaşma ve işbölümünün yaygın olduğu yerleşim alanıdır. Ticari, ticari, konut ve sanayi alanlarından oluşan kentler, birden fazla merkezi ve yerleşim yeri bulunan, özel idari yapıya sahip yerlerdir. Kentleşme üzerinde önemli etkisi olan göç hareketleri kentlerde sosyal, ekonomik ve mekânsal değişimlere yol açmaktadır. Göçler yoluyla şehirler nüfus ve yüzölçümü bakımından büyümekte, şehrin dışında veya uzağında yeni yerleşimler ortaya çıkmaktadır. Bu gelişmeyle birlikte köy, kasaba vb. yerleşim yerlerinin değiştiği, mevcut kasaba sayısının arttığı gözlenmektedir (Akbulut, 2016: 337-338).

Kent bilimi üzerine çalışmalar yapan Ruşen Keleş, kent kavramını karşıtı olan köyden ayıran özellikleri öne çıkarırken, “toplumun yerleşme, barınma, ulaşım, çalışma, dinlenme ve eğlence gibi ihtiyaçlarının karşılandığı, çok az kişinin tarım işlerinde uğraştığı, daha fazla kişinin ise tarımla uğraştığı, sürekli sosyal gelişme içerisinde olan yerleşim birimi” olarak tanımlanmaktadır (Keleş, 2021: 68).

Kent kelimesi her zaman medeniyetle eşanlamlı olarak kullanılmıştır. Bu anlamda genel olarak medeniyetin kentleşmeyle ortaya çıktığı ve var olduğu söylenebilir. Orijinal Latin dillerinde medeniyet anlamına gelen “Medeniyet”, şehir anlamına gelen “civitas” kelimesinden türetilmiştir. Bu özellik yalnızca Batı kültürlerinde bulunmaz. Arap

kültüründe medeniyet, medeniyet anlamına gelir ve bir şehrin adı olan Medine kelimesinden türemiştir (Ulusoy ve Vural, 2001: 8).

Şehirler tarih boyunca sosyalleşmenin geliştiği, kültürel yapıların ortaya çıktığı, medeniyetlerin ortaya çıktığı, geliştiği ve yayıldığı çekim merkezleri olmuştur. Şehirler çöktüğünde içlerindeki kültür ve medeniyetin de çöktüğü sıklıkla gözlemlenmiştir. Bu anlamda kentlerin tarihi, özünde uygarlık tarihidir. Bu bağlamda medeniyet ve insanlık tarihi bir anlamda şehirlerin tarihidir (Başarmak ve Akpınar, 2022: 1249).

Bu bağlamda Keleş (2014: 20-21), kentleşme kavramını tanımlarken "sanayileşme ve ekonomik gelişmeye paralel olarak kent genelinde artan, kentlerin ortaya çıkmasını sağlayan, sosyal yapıyı, artan örgütlenmeyi, işbölümünü ve uzmanlaşmayı yaratan, kentlerde değişimlere neden olan bir nüfus sürecidir". Kentleşmenin gelişim göstererek daha ileri düzeye geçmesi önem arz etmektedir. Çünkü bu geçiş, tüm üretimin ve başarısızlığın kentlerde yoğunlaşmasını, kentlerin büyümesine ve dağıtım kazanmasına, heterojenlik ve uyum derecesinin çoğalmasına neden olmaktadır. Az ya da çok gelişmiş ülkeler olarak tanımlanması bu geçiş sürecinin nasıl yaşandığına bağlıdır.

Kentsel alanlar, nüfusu oluşturan bireylerin tarım ve hayvancılık dışındaki faaliyetlerle geçindikleri, sosyal ilişkilerin niteliksel özellikleri, kültürel alanları ve nüfusu gibi birçok açıdan kırsal alanlardan farklılık gösteren yerleşim alanlarıdır. Şehirler aynı zamanda orada yaşayan insanları ve orada gerçekleşen etkinlikleri sistematik olarak şekillendiren merkezi mekanlardır. Aynı zamanda ekonomik, siyasi ve kültürel hayatın öncüsü, taşıyıcısı ve düzenleyicisidir (Yıldırım, 2014: 325).

Kent kavramını açıklayan sosyal bilimciler, onu içinde bulunduğu toplumsal düzenin özelliklerini inceleyerek tanımlamışlardır. Bu tanımlardan yola çıkarak, kenti sanayileşme sonrasında ortaya çıkan modern bir toplumsal yapı olarak görmeleri ve kenti daha küçük yerleşim yerlerinden ayıran özellikleri kendi perspektiflerinden öne çıkarmalarıdır. Kentin bir diğer tanımı ise "çeşitli cinsiyetlere ve farklılaşmış toplumsal bütünlüğe sahip, karmaşık, yoğun nüfuslu bir yerleşim yeri" olarak ifade edilebilir. Bu tanımın dikkat çekici yanı, kentin farklı unsurları bir araya getiren bir unsur olarak görülmesi ve bu farklılıklara rağmen toplumsal bütünleşme yönünün vurgulanmasıdır (Gökulu, 2010: 212).

1.1.2. Kent Kavramının Tarihsel Gelişimi

Sanayi Devrimi'nin Batı da başlamasıyla ekonomik ve sosyokültürel değişim süreci sanayileşmeye ve nüfus hareketlerine yol açmıştır. Sanayi sektörünün güçlenmesiyle birlikte insanların kentlerde toplandığı, sanayileşmeyle birlikte kentleşmenin etkisinin arttığı görülmektedir. Ekonomik kalkınma, gelirin artması, tarım dışı geliştirilen faaliyetler ve nüfusun tarım dışı sektörlerde istihdam edilmesi yoluyla zaman içinde ilerlemektedir. Tarımın payı azalıp sanayi sektörü önem kazanmaya başladıkça, iş gücü açısından işbölümü ve uzmanlaşma düzeyinde artış yaşanmaktadır. Sanayileşme sürecinde istihdamın yapısı sırasıyla tarımdan sanayi ve hizmetler sektörlerine kaymaktadır. Bu süreçte tarıma dayalı bir yapıdan sanayi ve hizmetler sektörü temelli bir yapıya geçiş yaşanmakta ve işgücü kırsal kesimden kentlere doğru kaymaktadır. Tarım makinelerinin gelişmesi iş gücüne olan ihtiyacı azalttığından kırsal kesimde yaşanan işsizlik süreçleri kentlere göçü arttırmaktadır. Ayrıca şehirlerdeki büyük şirketler iş ve istihdam olanakları sağlamakta ve insanları kırsal kesimden kentsel alanlara yönelmelerini sağlamaktadır. Ekonomik ve teknolojik gelişmeler nüfusun tarımdan tarım dışı alanlara kaymasını gerektirmektedir. Ayrıca tıp alanında yaşanan ilerlemeler ve sağlık hizmetlerindeki gelişmeler ölüm oranlarını düşürmekte ve nüfus artışına yol açmaktadır. Göçler, teknolojik gelişmeler ve tarım dışı alanlardaki nüfus artışı kentlerin demografik unsurlarla ilişkilendirilmesine yol açmaktadır. İletişim araçlarındaki gelişmeler kentlerle kırsal alanlar arasındaki uyumu ve kentlere göçü hızlandırmaktadır (Akbulut, 2016: 338).

Kentlerin güzelleşmesi mimari sayesinde olur ve kendine özgü semboller içerir. Kent; estetiğin, fiziğin, insanlığın ve toplumun izlerini taşıyor ve özgün bir içeriği yansıtıyor. Kent insanının modern ve stil sahibi olarak tanımlanması bu anlayışa dayanmaktadır. Farabi, Medinet'ül-Fazıla adlı eserinde, en yüksek iyilik ve mükemmelliğin ilk olarak şehirde elde edilebileceğini belirtmektedir (Aldur, 2020: 23).

Kent, onu yaratan insanların yaşadığı yaşamsal bir süreci içerdiği için insan doğasının bir ürünüdür. Medeni insanlar için kültürlerinin ve yaşam tarzlarının gelişimine bağlı olarak doğal bir yaşam alanı ve sosyal auradır (Park, 2015: 37-39). Genel itibarıyla kentler, kendine özgü tarihi özelliklere sahip, dönüşümü ve gelişimi kendi mantığı çerçevesinde

gerçekleşen, kendine ait belirlenmiş bir değerler sistemi ve toplumsal ilişkiler oluşturmuş yerleşim birimleridir (Pınarcı, 2014: 1).

1.1.3. Kent Modelleri

Her şeyin insanlara kaliteli ve verimli bir yaşam sunmak için tasarlandığı günümüz dünyasında kentlerin görünümleri de değişiyor. Mevcut kentler ya ihtiyaçları karşılayamıyor ya da insanların hayatını kaosa sürükleyerek karmaşık bir hal almasına sebep oluyor. Dönüşüm projeleri, kentleri kaliteli bir yaşam sağlayan yaşanabilir mekânlara dönüştürmeyi amaçlıyor. Çağın getirdiği olumsuzlukları ortadan kaldırırken çağın getirdiği teknolojik olanaklardan da yararlanmak arzu edilir. Bu bağlamda geleneksel kent modellerinin yanı sıra gelişen teknolojiler de 3B model kent, mega kent, tekno kent, Anadolu kent, bahçe kent, kırsal kent, uydu kent gibi kent modelleri ortaya çıkmaktadır. Bu modeller kavramsal olarak şu şekilde ele alınmaktadır (Durguter, 2012: 1054)

1.1.3.1. 3B Model Kent

3 boyutlu kent modelleri, coğrafi verilerin 3 boyutlu görselleştirilmesinin bir sonucudur ve onun önemli unsurlarından biridir. Kentsel gelişim uygulamaları, durum değerlendirmesi, projelendirme, teknik uygulamalar ve birçok farklı sektör çalışmasına yönelik karar vermenin temelini oluşturur. Yani 3 boyutlu kent modellerinin kullanımı artık bir zorunluluk haline geldi (Durguter, 2012: 1055).

Günümüzde 3 boyutlu şehir modelleme uygulamaları kent planlaması, kentin gelişimi, yönetsel hizmet, lojistik, güvenlik, iletişim, afet yönetimi, coğrafi konum belirleme hizmetleri, gayrimenkul değerlendirme, pazarlama, kentsel eğlence ve eğitime yönelik sistem ve uygulamaların önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Analitik ve keşif işlevi olan bir sistem için binaların görsel detayları önemli değildir. Bu tür uygulamalarda bina turu, kat sayısı, kullanım amacı gibi tematik bilgiler temsiller aracılığıyla aktarılmaktadır (Doğru ve Şeker, 2009: 3).

1.1.3.2. Mega Kent

Dünyanın nüfusu 10 milyondan fazla olan 19 mega kentinde, tanımlı nitelik ve özelliklerle oluşturulacak coğrafi altyapı ile sürdürülebilir kalkınmanın nasıl sağlanacağı

kavramları, harita mühendisliği disiplini perspektifinden görüş ve görüşlerle değerlendiriliyor. Bu problemlerle bağlantılı mekânsal sorunlar ve dinamik ve sürekli yenilenen bir yapının ihtiyaçlarının nasıl karşılanacağı da var. Bilgi teknolojilerinin yönetim modelinde kapladığı yer, mega kentlerde hızla büyümenin etkisi olarak ciddi toplumsal, ekonomik, kültürel, çevresel sorunlar vb. gibi sorunlar ortaya çıkmaktadır. Sorunlar önemli. Sorunların çözümü için yeni bir yönetim anlayışına ihtiyaç var. Bilgi çağının yaşandığı bilgi toplumunun bir parçası olan dünyanın büyük mega kentlerinin “mega kentler” olarak yönetilmesi kaçınılmazdır (Durguter, 2012: 1056). Kentsel veri altyapıları ve bilgi sistemleri sayesinde, yerel yönetimlerde farklı hizmet ihtiyaçlarına göre yeni ufuklar açmakta ve sorunlara uygun çözümler sunabilmektedir. İhtiyaçların belirlenmesi, kentsel gelişimin kontrol altına alınması, hizmet sunumunun daha hızlı, daha hassas ve daha ekonomik olması, kadastro ve imar sorunlarına kalıcı çözümler sağlanması, belediye gelirlerinin düzenli olarak artırılması ve mevcut sorunları hızlı hareket ederek, doğru ve ekonomik olarak çözümlenmesinin tek yolu budur (Güney, 2010: 10).

1.1.3.3. Tekno Kent

Tekno kent kavramı bilgi, sermaye ve işgücünün işbirliğini içerdiğinden, tekno kentlerin kurulma alanları genelde, altyapı olanaklarına sahip üniversitelerin ve Ar-Ge enstitülerinin içinde veya yakınında olmaktadır. Ayrıca doğayla iç içe çalışma alanları yaratmak için yeşil alana sahip yerler tercih ediliyor. Teknoloji şehirleri, ileri teknolojiye dayalı şirketlerin oluşumunu ve gelişimini teşvik etmek ve desteklemek amacıyla tasarlandığından bu anlamda organizasyonel/yönetimsel/mekânsal işlevleri bünyesinde barındırmaktadır. Tekno kentler üniversiteler, yerel yönetimler, kamu ve özel sektörün ortaklığıyla oluşturulmakta ve anonim şirket olarak organize edilmektedir. Araştırma, geliştirme ve yenilik yapan girişimcilere ve/veya şirketlere belirli bir ücret karşılığında çalışma alanları, ofisler, ticari hizmetler, teknik ve teknolojik hizmetler vb. sağlanmaktadır (Arslantekin, 2003: 55-57).

1.1.3.4. Anadolu Kent

"Anadolu kenti" kavramı, Anadolu'da Selçuklu hakimiyeti sırasında Türk ve İran Türk-İslam Orta Asya kentleşme ve kentleşme deneyimlerinden kaynaklanan Bizans kültürel

mirasına dayanan, Türkiye merkezli kentsel mekânsal organizasyonları ifade etmektedir (Durguter, 2012: 1057).

Bizans-Selçuklu Devletleri ikili askeri-siyasi koşulları, Selçuklu iskan politikası ve dönemin farklı toplumsal, kültürel ve ekonomik ilişki ağları çerçevesinde Anadolu'nun eşsiz coğrafi altyapısına ilişkin "model şehirler" kavramıyla; Anadolu-Türk kimliği kazanan kentlerin, mekânsal kurgularını Orta Asya'daki Türk-İslam kolonileri ile İran ve Bizans kültürünün bir sentezine dönüştürerek tarihsel gelişimini veya mekânsal kurgusunu ve gelişimini açıklamaya yönelik sembolik ifadelerdir (Özcan, 2006: 165).

1.1.3.5. Bahçe Kent

Howard'ın bahçe kent girişimi, yaşamın büyük şehirlere ziyade yerel karakterli küçük topluluklarda konumlanabileceği inancıyla ilk olarak Letchworth Planı ve ardından Welwyn Planı 1919'da hayata geçirildi. Howard'ın ideal noktasına gelen bahçe kent, dünyanın her köşesine yayılmış ve İngiltere'nin tanınmış şehirlerinin yanı sıra birçok ülkenin şehirleşme politikalarının temelini meydana getirmiştir. İlk kez Ebenezer Howard tarafından geliştirilen Garden City fikrine dayanan Yeni Şehir konseptini İngilizler keşfedip uyguladılar. Barlow'un 2. Dünya Savaşı'nın ilk yıllarında başkanlığını yaptığı Krallık Komisyonu'nun raporu, nüfusu 10 milyona ulaşan Londra'da nüfus yoğunlaşmasının ekonomik, sosyal ve stratejik dezavantajlarını ortaya çıkardı (Keleş, 2010: 53).

Bahçe şehirlerin amacı köylerin huzur, sessizlik, yeşillik, açık ve temiz hava ve sağlık koşullarını şehirlerin bilgi, gelenek, teknik imkânları, siyasi dayanışma ve ekonomik olanaklarıyla birleştirmektir. Ülkemizde Karadeniz bölgesinin geleneksel yerleşim şekli bahçe şehir tipidir. Aslında bahçe kısmı sadece bahçeyle sınırlı olmayıp, sahip olunan arazinin tamamını kapsamaktadır.

1.1.3.6. Kırsal Kent

Weitz'e göre kırsal kentlerin temel işlevleri tarımsal kalkınmayı, sanayileşmeyi ve modernleşmeyi hızlandırmaktır. Bu birimler sanayinin tarıma en iyi entegrasyonunu sağlayabilir. Weitz, "Kırsal Şehir" fikrine "sessiz merkez" kavramını da ekliyor. Sessiz Özek, içerisinde sadece tarım ve sanayi işletmelerinin bulunduğu, ikamete açık olmayan

fiziki bir birimdir. Köyün ticari ve sanayi merkezi olan bu Sessiz Merkez'de çalışma saatlerini yalnız geçiren işçiler, akşamları bu merkezin dışındaki evlerine dönüyorlar. Bu merkezler, kentsel gelişme ile tarımsal gelişme, tarım ve sanayi arasında, büyük şehirlerin aradığı ölçeği gerektirmeyen bir “köprü” olarak değerlendiriliyor (Keleş, 2010: 55-56).

1.1.3.7. Uydu Kent

Kentlerin içinde ve çevresinde planlı olmayan veya genel olarak kendi kendine yetebilen, ekonomik ve sosyal ihtiyaçları bağlı olduğu büyükşehirle bağımlı olan topluluklara "Uydu Kent" adı verilmektedir.

Büyükşehir ile uydu kent arasındaki bağlantı otobüs, tren, metro, minibüs ve özel araç gibi toplu taşıma araçlarıyla sağlanıyor. Günümüzde banliyölerde, banliyö kasabalarında ve komşu kırsal bölgelerde yaşama tercihinin artmasıyla birlikte, Howard's Garden City, Wright'taki Brodacre City'nin banliyösü veya Le Combusier'in gökdelenleri sürdürülebilir kentsel yaşama olanak sağlayan bir sosyal çevre haline geldi. Ancak Le Combusier'nin doğayla ve çevreyle nispeten uyumlu, doğayı teknolojik kentle birleştirmeye çalışan planlı kentsel tasarımları, dünyanın çeşitli yerlerinde uygulanan ve etkileri çok geniş bir alana yayılan sürdürülebilir kent araştırmalarının örnekleridir (Durguter, 2012: 1059).

1.2. Kentleşme Kavramı

Kentleşme, bir yandan mevcut kentlerin nüfusunun ve alanının artması, diğer yandan köylerin, kentlerin vb. gelişmesi anlamına gelir. Çeşitli nedenlerle kırsal bölgelere göçün bir sonucudur. Başka bir deyişle kentleşme; milli gelir ve istihdam yapısının tarımdan hizmetler ve sanayiye kaymasıyla ilgili evrensel ve ölçülebilir bir süreçtir (Yıldırım, 2014: 334). Başka bir tanımda; kentleşme, nüfusun belirli yoğunluk ve büyüklük değerlerine dayalı olarak mekânsal olarak birikmesi ve kent kültürü olarak tanımlanan belirli sayıda değer yargısı, davranış ve eğilimlerin yayılması olarak anlaşılmaktadır (Erkan, 2002: 19).

Kentleşme, kelimenin tam anlamıyla yapısal, çevresel, ekonomik ve sosyal değişimleri ifade eden bir kavramdır. Kent terimi merkez odaklı bir yerleşimin ekonomik, politik, hukuki ve sosyal ölçütlerini açıklamak için kullanılırken, kentleşme genellikle bu değişim

ve gelişim aşamasını ifade etmek için kullanılmaktadır. Kentleşme kavramının yaşadığı değişim, “kent olarak kabul edilen yığılmalarda belirli bir zaman dilimi içerisinde nüfusun artmasıyla birlikte ekonomik ve sosyal yapıda gözlenen değişimi belirleyen süreç” olarak ifade edilmektedir. Kentleşme, dar anlamda kent sayısının ve kentlerde yaşayan insan sayısının artışı anlatan bir kavram olarak değerlendirilebilir. Ancak kentleşme kavramı yalnızca bir nüfus hareketi olarak anlaşılmamalıdır. Modern anlamda kentleşme olgusunun temel nedenlerinden biri sanayileşme sürecinde ortaya çıkan dinamiklerdir. Bu açıdan bakıldığında kentleşme olgusunun en önemli nedenlerinden biri sanayileşme sürecinde ortaya çıkan emek ihtiyacı ve bu ihtiyaçla birlikte gelişen ve büyüyen yerleşmelerdir (Gökulu, 2010: 213).

Kentleşmenin siyasal, ekonomik ve sosyal boyutları çerçevesinde tanımlandığında, kent dışı yerleşmelerden farklı gelişen bir üretim biçimi olan sanayileşme yoluyla ekonomik kalkınmayı göz ardı etmeden değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu açıdan bakıldığında kentleşme, nüfus birikiminin toplumsal yapının daha fazla örgütlenmesine, işbölümüne ve uzmanlaşmaya yol açarak günümüzde kent sayısının artmasına ve kentlerin büyümesine yol açtığı süreç olarak tanımlanabilir (Keleş, 2010: 21-22).

Kentleşme, kent sayısının artması ve kentlerde yaşayan insan sayısının artması anlamına gelse de, kentleşme olgusunu incelerken kentsel nüfus artışını veri olarak almak, kentleşme olgusunun yalnızca bir olgu olarak ele alındığı izlenimini verebilir. Ancak kentleşme, sanayileşme ve ekonomik kalkınma yoluyla kent sayısını artıran, mevcut kentlerin büyümesine neden olan, toplumda işbölümünü ve uzmanlaşmayı artıran, aynı zamanda kentsel dönüşümlere de yol açan bir nüfus birikim sürecidir. Bu çalışmanın temel amacı kentleşmeyi özellikle nüfus artışı açısından değerlendirmek ve bu verilere dayanarak belirli kentleşme kalıplarını keşfetmek olduğundan kentleşmenin diğer önemli boyutlarından bahsedilmemiştir (Işık, 2005: 59).

Genel anlamda “kentleşme” üç farklı temel dönüşüm dinamiğini kapsamaktadır. Demografik açıdan bakıldığında "kentleşme" anlamı itibariyle şehrin haricinde bulunan yerleşim bölgelerinden, yani tarımsal üretim üzerine kurulu modelin uygulanmaya devam ettiği çevrelerden şehirlere göçün neden olduğu nüfusun ekseninde yoğunlaşmasını ifade etmektedir. Toplumsal değerlendirmeye göre “kentleşme”; bu, birbirinden farklılaşmayı, bir alanda uzmanlaşmayı, rollerin dağılımı yoluyla örgütlenme sürecini ve bunun

sonucunda ortaya çıkan davranış tarzını içeren küresel bir değişimi içerir. Ekonomik anlamda "kentleşme", ekonomi sektöründe tarım dışı faaliyetler olarak adlandırılan hizmet sektörü ve endüstriyel üretimde yoğunluğu ifade etmektedir. Kentleşmenin en çarpıcı özelliklerinden biri, yarattığı hareketlilik konusunda devletin artan bağlılığını gerektirmesidir (Çalışkan, 2006: 57-58).

1.2.1. Kentleşmeyi Ortaya Çıkaran Nedenler

Kentleşmenin ortaya çıkmasına ve gelişmesine katkı sağlayan olguları belirlerken genel olarak ekonomik faktörler, teknolojik faktörler, siyasi faktörler ve sosyo-psikolojik faktörleri içeren bir sınıflandırma yapmak gerekmektedir. Bu değerlendirmelerdeki asıl zorluk, bu iç içe geçmiş ve birbirini etkileyen nedenlerin ayrı ayrı incelenmesinde yatmaktadır.

1.2.1.1. Ekonomik Faktör

Toprak işlemede yeni teknolojik cihazların kullanılması, insan aklı ile mühendislik çalışmalarının birleşimi sonucunda ortaya çıkan makinelerin tarımsal yönden ekonomik faaliyetlerin merkezine yerleşmesi, modernlik öncesi ilkel yöntemlerin yerini alması, yeni girdilerin kullanımının artması tarımı artıracaktır. Tarımsal faaliyet düzeyinde tarım ürünlerinin verimliliği, bir sanayi olan tarımsal üretim artar. Sahada ihtiyaç duyulan genel insan emeği, insan emeği oranının azalmasına yol açmaktadır. Bir başka tabirle tarımsal üretimde yeni tekniklerin devreye girmesi kentleşme eğiliminin artmasına neden olmuştur. (Aldur, 2020: 28).

1.2.1.2. Siyasi Faktör

Bireysel arazi mülkiyetini belirleyen yasal düzenlemeler, ülkedeki endüstriyel üretim ve istihdamı ön planda tutan sosyal ve ekonomik kalkınma planları, tarih boyunca meydana gelen savaşlar veya yaşanan siyasi çatışmalar doğal olarak kentleşme sürecini doğrudan etkilemektedir (Keleş, 2010: 35).

Siyasi bir kararla bir kentin başkent olarak belirlenmesi ve siyasi bir kararla belirli kentlerin veya çevrelerinin ekonomik açıdan serbest bölgelere dönüştürülmesi, kuşkusuz bu yığılmalarda kentleşmeyi teşvik eden ve bu süreci nispeten hızlandıran bir boyuta sahip olacaktır. Bu noktada sorunu Türkiye örneğiyle açıklarsak Ankara, 1920'li yıllarda

yalnızca yirmi bin nüfuslu bir yerleşim iken, başkent ilan edildikten sonra çok hızlı bir nüfus hareketliliği yaşamıştır. O tarihten bu yana Ankara'nın nüfusunun arttığı söylenebilir (Aldur, 2020: 29).

1.2.1.3. Sosyopsikolojik Faktör

Kırsal kesimde günlük yaşamın yenilik yerine tekrara dayalı olması, yeni ortam ve heyecanın olmayışı, ulusal kaynakların yarattığı refahın paylaşılabilmesi gibi nedenler bu bölgelerde yaşayanları zor durumda bırakmaktadır. Kırsal kesimde inovasyona sıklıkla tereddütlerle bakılırken kentsel yerleşimler farklılıklara açıktır. Burada kırsal yerleşim yerlerine kıyasla kentlerde var olduğuna inanılan özgürlük ortamı etkindir. Şehirlerde bir ailenin üyesi olabilmenin ötesine geçerek aynı üstünlüğün birçok yönden paylaşıldığı ve aidiyet refahını deneyimleme ve paylaşma arzusunun dikkate alındığı daha büyük bir topluluğun veya grubun parçası olma arzusu. Bir şehrin en temel sosyo-psikolojik faktörlerinden biridir. (Keleş, 2010: 37).

1.2.1.4. Teknolojik Faktör

Kentleşmeye yol açan teknolojik faktörlere baktığımızda, elektrik enerjisinin insan yaşamında kullanımının kolaylaşması ve bir yerleşim yerinden diğerine ulaşımı sağlayan araçlardaki yeni gelişmeler hemen göze çarpıyor. Öte yandan uzun süredir devam eden ve günümüze kadar devam eden sanayi devrimi ile hayatımıza giren yeniliklerin vatandaşlara ulaşması ve dolayısıyla teknolojik gelişmeler sayesinde kentleşmenin hızlanması da mümkündür. Sanayi devrimi sonucu artan üretim yoğunlaşmasının kentleşmedeki rolü, sanayi ürünlerinin kolay ve uygun maliyetli taşınmasını sağlayacak teknolojik araçların geliştirilmesini gerektirmektedir. Öte yandan elektrik enerjisinin endüstriyel üretimde teknolojik bir faktör olarak kullanımının artması, bazı yerleşim yerlerinde nüfus ve endüstriyel ihtiyaçların karşılanmasına yol açmıştır. Son olarak nükleer enerjinin kentlerin konumları, biçimleri ve işlevleri ile kent nüfusunun dağılımı üzerinde belirleyici bir etkiye sahip olması kaçınılmazdır (Keleş, 2010: 38).

Vatandaşlar arasında deneyimlerin paylaşılması, bilgi ve fikirlerin diğer insanlara kolaylıkla aktarılması hizmet yaratmanın temel unsuru haline gelmiştir. Kentsel çevre esas olarak bilgi ve fikirlerin kolaylıkla geliştirilip yayıldığı bir yerleşim alanı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bazıları tarafından ara faktör olarak değerlendirilen bu girişimler,

kentleşme sürecinde etkili olan diğer faktörlerle birlikte değerlendirildiğinde, hızla gelişen yeni bilgi teknolojileri ile birlikte kentlerde vatandaş katılımının kapsamlı bir dönüşümünün temelleri haline gelmiştir. (Aldur, 2020: 30).

1.2.2. Kentleşme Modelleri

Ülkemizdeki kentleşme hareketlerini ve modellerini incelemek için; 1950'den önce, 1950-1980 arası ve 1985'ten sonra şeklinde 3 dönem belirlenmiştir. 1950'li yıllar itibariyle Türkiye'de kentleşme süreci hızlı ivme kazanmaya başlamış ve bugüne kadar hızla devam etmiştir. Kent nüfusunun artmasında, kentlerdeki çekici özelliklerin ve kırsaldaki itici özelliklerin önemli birer faktör olması iç göçü sağlamaktadır. Kentsel nüfus oranı ilk kez 1985 yılında kırsal nüfusun üzerine çıkmış, TÜİK 2018 verilerine göre bu oran kentsel nüfusta % 92,3, kırsal nüfusta ise % 7,7 olarak gerçekleşmiştir. Kentleşme süreci farklı şekilde gelişmiş ve ülkemizin sosyal, ekonomik ve politik koşullarından önemli ölçüde etkilenmiştir. 1950-1980 yılları arasındaki dönemde kentleşme doğal nüfus artışından değil, kırsal kesimden kentlere olan iç göçten etkilenmiştir. 1950 itibariyle kentleşmenin hızlı bir ivmeyle gelişmesinde, tarımda makineleşmeye ağırlık verilmesi ve karayolu odaklı ulaşım sisteminin geliştirilmesiyle dış dünyaya açılma sürecinin getirdiği tarımın modernleşmesinin de etkili olduğu vurgulanıyor. Ayrıca tıbbi teknolojinin gelişmesi sağlık durumunun iyileşmesine ve ölüm oranlarının azalmasına yol açmıştır. Artan nüfus artışı ve kırsal kesimde arazi dağılımındaki dengesizlikler, kırsal nüfusu şehirlere doğru iten temel faktörler olarak ortaya çıkmıştır. 1950'li yıllar itibariyle Türkiye hızlı sanayileşme sürecine girdiği dönem olarak değerlendirilebilir. Bu tarihten sonra büyük kentlerde sanayi yatırımlarının başlamasıyla birlikte kentlerin asıl özelliği çekici faktörler olmuştur (Işık, 2005: 62-63).

1970-1980 arasında ülkemizin kentleşme oranının en düşük seviyeleri yaşamasıyla birlikte, mutlak nüfusun artmaya başladığı bir dönem olarak ele alınabilir. Bunun nedeninin ise ülkenin sosyal, ekonomik ve politik koşulları olduğu ileri sürülüyor. 1950-1980 yılları arasındaki kentleşme modellerini incelediğinde ekonomik yatırımların, önemli kentlere yakınlığın avantajından faydalanmanın, siyasi kararların ve bazı merkezlerdeki sanayileşme hareketlerinin belirleyici olduğu görülmektedir. 1980 sonrası kentleşme hareketlerini ve kalıplarını incelediğimizde ekonomik koşulların hızlandığını, yeni idari yapıların oluştuğunu ve kentleşmenin coğrafi boyutunda önemli değişiklikler

olduğunu görüyoruz. Terör saldırıları, turizm ve sanayi kentleşmeye damgasını vurdu. Gelişmiş ülkelerde kentleşme sanayileşmeyle başlarken ya da sanayileşmeyle birlikte gelişirken, Türkiye'de tarımın makineleşmesiyle birlikte, kırdan kente göçün kentleşme olgusunun temel odak noktası haline gelmiştir (Işık, 2005: 65; Yılmaz ve Çiççi, 2011: 253).

1.3. Kentlileşme Kavramı

Kentlileşme, kendisini bir kent merkezi etrafında tanımlamaktan çekinmeyen insanların yönelmesi ve kentlinin kendi kentiyile bütünleşmesi anlamına gelmektedir. Başka bir bakış açısıyla "kentlileşme", yaşanan değişimler nedeniyle kente göç eden ya da hâlihazırda kent standartlarında bir yerleşim yerinde yaşayan insanların mevcut durumu olarak da açıklanabilir. Kent dışı bölgelerde yaşayan insanlar, doğası gereği kentsel özelliklere sahip yerleşim yerlerinde yaşayanlara göre nispeten farklı sosyo-kültürel ortamlar ve ekonomik koşullarla karşı karşıyadır. Kentlerin dışındaki bölgelerde yaşayan ve tarım ile hayvancılığa dayalı yaşam süren kişiler, ekonomik yaşamın parçasıdır. Sosyal ilişkiler aile ve mahalleye dayalıdır. (Kaya, 2007: 65).

Kentlileşme kavramını incelerken kenti yalnızca demografik açıdan değerlendirmenin yanlış olacağını dikkatle vurgulamak gerekir. Elbette artan nüfus kentleşmeyi hızlandırmakta ve tetiklemekte, bu da kent sakinlerinin etkinliklerinin çeşitlenmesine ve kent sakinlerinin ve etkinliklerinin yoğunlaşmasına yol açmakta, bu da tüm bunların kalabalığın etkisinin artmasına ve karmaşık bir yapının oluşmasına neden olmaktadır (Aldur, 2020: 24).

Her geçen gün ivme kazanan kentleşmenin getirdiği kentleşme sürecini kısaca açıklamak gerekirse şu şekilde özetlenebilir: Kentleşme, yeni nüfusun kırsal yerlerden uzaklaşarak kentsel yerleşim yerlerine göç edip yaşamlarını sürdürme süreci olarak değerlendirilebilir. Bulunduğu bölgenin sosyal ve ekonomik karakterini kaybederek kentsel bir karakter kazanır. Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere kentleşme sürecinin doğası gereği ekonomik ve sosyal olmak üzere iki yönde değişim beklenmektedir (Ulusoy ve Vural, 2001: 9).

1.4. Kent Kimliği ve Kentsel Aidiyet Kavramı

Bir Şehrin kimliği, bir Şehrin sosyal ve fiziki yapısını ifade eden coğrafyası, topografyası, ekonomik yapısı, yaşam biçimi, gelenekleri, mimarisi ve kültürel düzeyi ile oluşur. Elbette tüm bunların yarattığı mekânsal ilişki örüntüsü ve bu örüntünün iğerdiği zamansal dokular kentin kimliğini inşa eden unsurlardır. Bu nedenlerle kent kimliğini oluşturma olanağı sunan kentsel alanlar birbirinden ayrı değil, birlikte ve bütünsel olarak ele alınmaktadır. Burada tartiŐıldıđı gibi kent yaŐamının bir bütün olarak toplumun aynası olduğu kesindir (Kartal, 1979: 24).

Bir kentin sahip olduğu kimlik, o kenti diğerlerinden farkını ortaya koyar, buna dayandırarak konumunu sağlar ve tanımlar. Kişisel kimlikler gibi kentsel kimlikler de bir arka plan inşa sürecine dayalı olarak yaratılır ve korunur. İnsani ve sosyal ilişkilerin sürekli gelişmesi, kentin kimliğinin sürekli olarak yeniden tanımlanmasını veya üretilmesini gerektirmektedir. Toplumun hemen her dönemde yarattığı kimlikler geđmiŐin unsurlarını barındırmakta ve bir bakıma bu unsurları ya günümüz ölçeğinde yeniden yorumlamaktadır ya da tamamen yeni unsurlar iğerirmektedir (Tekeli, 2011).

Kent adı verilen bir yaşam alanında kent kimliği özelinde önemli bir etki oluşturma gücüne sahip olması nedeniyle değinilmesi gereken unsurları sıralandığında, bunlar küreselleŐme ve küreselleŐmeye bağlı olarak hızlanan kentsel rekabet ortamıdır. Kent kimliğinin bir parçası haline gelen tarihi özelliğe sahip mekân ve alanların sağlıksız, plansız ve hızlı işlevsel değişim baskılarına muhatap olması bir lde bu meknların kimliğinin kaybolmasına yani yok olmasına yol açmaktadır (Şentürk ve Gülersoy, 2019: 146).

Kent kimliğinin kendine özgü yapısından kaynaklanan ve aidiyet biğimleriyle ifade edilen bu durum aynı zamanda kent için yaratılan ruhu da ifade etmekte ve her birey gibi bazı temel davraniŐlara dayanmaktadır. Bildiğimiz gibi Maslow'un oluşturduğu "ihtiyaçlar piramidi" bireysel davraniŐın temellerini hiyerarŐik bir sistem içerisinde meydana getirmeyi hedeflemektedir. Maslow'un "ihtiyaçlar piramidine" bakıldığında aidiyet ihtiyaı, fizyolojik ihtiyaçların ve güvenlik ihtiyaının sırasından gelmektedir. Bir kişi veya grubun kökeni ve kimliği, ait olma kavramıyla doğrudan bağlantılıdır. Aidiyet, bireyin ve toplumun kendisini konumlandırması ve bireyin bir bölgeye veya bölgeye ait olma duygusunu deneyimlemesi sonucunda ortaya çıkan bir durumdur. Her birey toplum tarafından belirli kimlikle tanımlansa bile, birey kendini bu kimliği oluşturan insanların

bir üyesi olarak hissetmiyorsa, yani kendisini bu kimlikle tanımlıyorsa bu mümkün değildir. Yani kendini bu topluma ait hissetmiyorsa aslında bu kimliğe sahip olduğunu söyleyebilir (Aydın, 1998: 12; Aldur, 2020: 42).

1.5. Kentlilik Bilinci Kavramı

Kentleşme hareketi meydana gelen, insanların hal ve hareketlerine, davranışlarına, tutum ve değer yargılarına yayılan, bu alanlarda maddi ve manevi değişimler yaratan toplumsal değişim olarak tanımlanan kentlilik bilinci, insanların sahip oldukları özelliklerin bilincinde olmasıdır. Bir şehir, davranışları ve değerleri buna göre gelişir ve düşünce biçimini şekillendirir. Kentlilik bilincinin gelişebilmesi için öncelikle kent kültürünün öğrenilmesi ve içselleştirilmesi gerekmektedir. Ruşen Keleş, kent ile kentleşmenin bütünleştiğini belirterek, şöyle ifade etmektedir; “O kentte doğan, büyüyen ve yaşamını sürdüren; kentliyi, kentle tarihi, kültürel ve duygusal anlamda bağ kuran, o kente karşı sosyal sorumluluk hissiyatı olan kişiler” olarak tanımlıyor ve bu kişilerin kentlilik bilincine sahip olabileceğini öne sürüyor (Keleş, 1998: 84). Bu anlamda kentlilik bilinci; kişinin bir şehirde yaşadığını fark etmesi, kendine özgü davranış ve düşünce kalıpları geliştirmesi, yaşadığı şehre karşı bağlılıklar geliştirmesi ile gelişir. Kentlilik bilinci, insanın yaşadığı kentle ve bu kentte yaşayanlarla bütünleşmesidir (Başarmak ve Akpınar, 2022: 1249).

Kentlilik bilinci, “bireyin kentte yaşadığının ve kent vatandaşı olduğunun bilincinde olması ve bu nedenle kente özgü tutum ve davranışları benimsemesi ve uygulaması” anlamına gelmektedir. Kente ve onun dinamiklerine ait olma duygusu, kent dokusuna karşı sorumluluk duygusu, hatta kentte yaşayan insanın yaşadığı kentle ilişki kurmasını sağlayacak bir kimliğe sahip olma gerçeğidir.

Kentlilik bilinci, bireyin yaşadığı kentle olan ilişkisine dayanmaktadır. Yaşanılan şehri sahiplenmek ve yaşanan şehrin dışında bir geleceğin olmadığını, geleceğin ancak beraber inşa edilebileceğinin farkında olmak demektir. Bireyin yaşadığı mekâna ilişkin bilinç “yer bilinci” olarak tanımlanmaktadır. Yer bilinci sadece insanlar için bir yer/mekân değildir. Orada yaşamak aynı zamanda sosyal ve politik aidiyetlere, farklı yaşantı tecrübelerine, kimlik ve kültürel çoğunluklara, yeni bakış açılarına ve entelektüel formlara da karşılık geliyor. Bu farklı biçimlerden dolayı insanlar yaşadıkları şehirle

övünç duymakta ve onlar için şehirde hayatlarını sürdürmek bir prestij kaynağıdır (Batmaz ve Gürer, 2016: 166).

Kentlilik bilinci; Kent sınırları içinde yaşayan insanların, kenti kent yapan yaşadığı ve soluduğu değerlere ilişkin farkındalık düzeyi, kentsel tutum ve davranışları benimseme becerisi ve bu değerlere sahip olup olmadığı olarak tanımlanabilir. Bunlar hayatlarının görünen/görünmeyen kurallarıdır. Dolayısıyla bireyin yaşadığı kentle olan ilişkisini aidiyet ya da sorumluluk duygusu çerçevesinde ortaya koymayı amaçlayan bir kavramdır. Bu bakımdan sadece bugünü değil gelecek nesilleri de etkileyecek bir niteliğe sahiptir. Kentlilik bilinci çerçevesinde kentte yaşayan insanlar arasında aidiyet duygusunun geliştirilmesi ve bu duygunun gelecek nesillere aktarılması amacıyla kente yönelik üç temel yaklaşım tartışılmaktadır (Hayta ve Nalbant, 2019: 91):

“Kente ait olan tarihi ve kültürel mirasların varlığının bilince olmak,
Kentın zaman içerisinde fiziksel, kültürel ve sosyallik alanında değişim ve dönüşümünü gerçekleştirmek,
Kente olan aidiyet duygusunu hissederek yaşamak ve kentın koruyarak sahiplenmek”.

Kent heterojen bir toplumsal yapı olduğundan kent sakinlerinin kentlilik bilinç düzeyleri birbirinden farklılık göstermektedir. Kent bilincinin ilk adımı kendinizi kentli olarak görmektir. Kentlilik bilincinin bir diğer önemli düzeyi ise kişinin aidiyet duygusudur. Bir yerin kimliği, kelimenin tam anlamıyla ve sembolik olarak, o şehrin diğerlerinden ayrıştırılması ve “benim şehrim” olarak tanımlanmasıyla inşa edilir. Kentlilik bilincinin, kendini kente ait olarak görme ve hissetmek dışında pek çok kavramla bağlantılı olduğunu biliyoruz. Kente karşı sorumluluk, o kente ve kentliye saygı, kent yaşamı, kente olan bağlılık vb. kavramlar literatürde kentlilik bilinci çerçevesinde değerlendirilmektedir (Batmaz ve Gürer, 2016: 168).

1.6. Kentlilik Bilinci ile İlgili Araştırmalar

Acungil (2012) “Kentleşme Sürecinde Tokat'ta Kentlilik Bilinci” adlı araştırmasında, kentlilik üzerine bahsederken kentte yaşayan insanlara kente uyum anlatılırken, insanların kentın fiziki ve doğal yapısıyla uyumu ve kent halkının kaynaşarak kent kültürüyle bütünlük kazanılması gerektiğini vurgulamaktadır. Yaşadıkları kentle insanların ve kent sakinlerinin bütünlük kurması, kentlerin korunması ve geliştirilmesi hususunda önemli

bir konudur. Kentlilik bilinci, kişinin kendisini yaşamını sürdürdüğü o kentin bir üyesi olarak görmesi, kentten farklılığını göstererek, sorumluluğunun bilincinde olmasıyla ifade edilmektedir. Bu bağlamda yaşanabilir, bilgilendirici ve etkili bir koruma sergilemek, etkin bir birey olarak kente katılmak, sergiyi araçsal olmaktan çıkarıp, amaçlanan amaca dönüştürmek anlamına gelmektedir. Yazara göre, kentlilik bilincinin oluşmasının temel şartı, bireylerin yaşadığı kentle sağlam bir ilişki kurabilmesi ve aynı zamanda yaşamını sürdürdüğü kentin bir parçası olduğunu bilincinde olmasıdır. Kentlilik bilinci, kent kültürünün anlaşılması ve hissedilmesi olarak kavramsallaştırılabilir. Kentlilik bilinci aynı zamanda kentte yaşayan insanların kent kültürü ve kentlilik adına birbirlerini algılayıp anlama, farklılıklarını çeşitlilik olarak algılama ve bu çeşitlilikten ortak noktalar çıkarma çabalarının bütünü olarak da ifade edilmektedir. Kentlilik bilinci, kent kültürü anlayışı, kente ait olma ve güvenlik duygusu, dinamikleri ve kentsel tasarım konusunda sorumluluk duygusu olarak kavramsallaştırılabilir. Kentlilik bilinci aynı zamanda kentte yaşayan bireylerin, kent kültürü ve kentlilik adına birbirlerini algılayıp anlama, farklılıklarını çeşitlilik olarak algılama ve bu çeşitlilikten ortaklıklar çıkarma çabalarının bütünü olarak ifade edilmektedir.

Erdem (2016), kentlilerin kentlerini koruyabilmeleri için kent algılarının doğru olması gerektiğine hazırlanmış olduğu çalışmada dikkat çekmektedir. Kentleri yalnızca yararlanılacak bir nesne olarak görenlerin kente karşı duyarlı olmaları beklenemez. Büyüyen ve yönetilmesi zorlaşan kentlerde ortak kent kültürünün oluşturulması, mesafe yerine yakınlık temelinde uzlaşma zemini arama isteği ve çabasına, üstelik bu konuda farkındalığın geliştirilmesine bağlıdır. Bu bağlamda kent bilinci bir bakıma kent kültürü ve kent adına kentlilerin birbirlerinden haberdar olma, birbirlerini algılama, farklılıklarını zenginlik olarak görme ve bu çeşitlilikten ortak noktalar çıkarma çabalarının bütünüdür. Kentlilerin kentlilik bilincini geliştirirken, kentte yaşayış kültürünü oluşturmaları, kişilerin sosyallik ve kültür bakımından eğitilmesi ve kent kültürünün aktarılması gerekmektedir. Bu çalışmalar kentteki yaşam kültürünün kazanılması olarak değerlendirilmelidir. Bunun meydana gelmesi için kentin yerel yönetimlerinin, meslek odalarının ve sivil toplum kuruluşlarının ciddi sorumlulukları bulunmaktadır. Kamuoyunu bilinçlendirme ve gerekli çerçeve koşullarını oluşturma görevini üstlenmeleri gerekiyor. Kent bilinci yaratmanın yolları arasında kolektif hafıza oluşturmak ve karar alma süreçlerine katılmak yer alıyor.

Bayhan (2017), kentlilik bilinci üzerine hazırlamış olduğu “Kentleşme Sürecinde Kentlilik Bilinci: Diyarbakır Örneği” adlı çalışmasında, bir kentte yaşayan insanların aidiyet ve sahiplenme duygusu, kenti koruyabilmeleri, sahiplenebilmeleri, geliştirebilmeleri, imar ve yönetime katılabilmeleri ile mümkün olduğunu belirtmektedir. Bir insanın bir şehri koruması, o şehirde kalarak mümkündür. Ancak buradaki yokluk sadece mekânsal bir bağlamla sınırlı değil, politik, sosyal ve kültürel bağlamda aktif olma sürecidir. İnsanlar ancak şehrin yönetimine katılarak şehre anlamlı köprüler kurabilir ve şehrine sahip çıkabilirler. Kentlilik bilinci, kent yaşamında doğar ve kent kültürüne göre şekillenir. Bu açıdan bakıldığında kentlilik bilinci, "bireyin kentte yaşadığının ve kente ait olduğunun, buna bağlı olarak kente özgü davranış ve tutumlarını benimsemesi, uygulaması sorumluluğunun farkındalığı" olarak tanımlanabilir. Kent kültürünün anlamak, kendini güvende hissetmek, kentin hareketli yapılarının bir parçası olmak ve kentin oluşumlarından sorumlu hissetmek, kentlilik bilinci demektir. Başka bir deyişle kentlilik bilinci, insanların kente özgü tutum ve davranışlar sergilemesi, kentli birey olduğunun bilincinde olması ve buna göre hareket etmesi anlamına gelmektedir. Kentlilik bilincine sahip bir insanın kent bilincini geliştirmesinin en önemli koşulu, yaşadığı kentle arasında sağlam ve anlamlı bağlar oluşturabilmesi ve yaşadığı kentin ayrılmaz bir parçası olduğunu hissedebilmesidir. Ayrıca kentlilik bilinci, bireyin yaşadığı kenti koruyarak, daha düzenli ve yaşanabilir hale getirmekle mümkündür.

Belli ve Aydın (2017) tarafından hazırlanan makalede, kentlilik bilincinin oluşması sürecinde sağlıklı bir şekilde dört kriterin yerine getirilmesi gerektiği açıklanmıştır. Yazarlar bunları; Kente ait olmak, kenti sahiplenmek, kent kurumlarına katılmak ve kentsel sorunlarla ilgilenmek, şeklinde sıralamaktadırlar. Kentliliğın olmazsa olmazlarından biri olan kente ait olmak, bireyin yaşamını sürdürdüğü kente ait olma duygusu, kendini o kente ait olarak görmesi, kentin bir parçası olduğunu fark etmesi ve bu duyguyu ifade edebilmesidir. Kentsel pratikler aracılığıyla kent sahipliği ile kent aidiyeti arasında yakın bir ilişki vardır. Aidiyetliğin olabilmesi için öncelikle kente aidiyet sorumluluğunun gelişmesi gerekiyor. Kentsel kurumlara dahil olma, özellikle kırsaldan kente göç edenler için kente uyum sağlama sürecinin başarısı için önemli bir kriterdir. Bireyler kentteki kurum ve kuruluşlarla sağlıklı ve verimli ilişkiler kurarak hem kentin var olan doğasını anlayabilir hem de kentte ayak uydurabileceği bir yaşam felsefesi edinebilirler. Özellikle yakın dönemlerde kentsel sorunlarla karşı karşıya kalan yerel

yönetimler, kent nüfusunun hızla artmasından kaynaklanan kentsel sorunlarla baş etmekte zorlanmaktadır. Yerel yönetimlerin veya merkezi yönetimin tüm kentsel sorunları tek başına çözmesi mümkün görünmüyor. Kent sorunlarına duyarsız olan insan aynı zamanda kent bilincinden de yoksundur. Kentlilik bilincinin oluşmasına katılan ve katılan kişi sayısının artması için faaliyet alanlarının genişletilmesi gerekmektedir. Yazarlar kentlilik bilincini açıklarken, kentte yaşamaya ilişkin bilgi birikimimizden kaynaklanan tutum, değer ve davranışlar bütünüdür ve bunun ilk adımı “kendini kentli olarak görmek” şeklinde ifade etmektedirler. Modern küresel dünyada kent bilincinin, “kenti korumak”, “aktif katılım” ve “çözümde ortaklık” ana başlıkları ile özetlenebilecek hizmet kalitesine ilişkin demokrasi odaklı bir sistem ile beslendiği ileri sürülmektedir.

Kılıçarslan (2018)’a göre, kentlerin medeniyetlerin beşiği olarak görülmesinin ardında kentli bireyin düşünce ve uygulamaları bulunmaktadır. Kent karışık bir sosyal birim olmasından dolayı, kentte yaşayan insanların kentliliğe dair farkındalık düzeyleri farklılık göstermektedir. Kentlilik bilincinin ilk aşaması kendinizi bir kentli olarak görmektir. Yazarın araştırmasına göre kent bilincinin bir diğer önemli göstergesi de kişinin kendini kente ait hissetmesidir. Bir yerin kimliği, yaşadığı şehri diğerlerinden ayırarak, "benim şehrim" olarak tanımlayarak gerçek ve sembolik olarak inşa edilir. Kentli vatandaş olma bilinci, yaşadığımız şehre ait olduğumuzu hissetmeyi, ona sahip çıkmayı, gelecekte nasıl bir çevrede yaşayacağımızın bilinciyle hareket etmeyi gerektirir. Bu bilinç düzeyine ulaşıldığı takdirde kentte yaşayan bireyler, kentsel geleceğin kendi gelecekleri olduğu algısına kolaylıkla ulaşacaklardır. Aksi takdirde şehrin fiziki ve sosyal tahribatının ağır bedeli, şehirde yaşayanlar tarafından karşılanacaktır.

Haşlak ve Es (2019)’e göre kentlilik bilinci kavramı, Latince “Civitas” kelimesinden yola çıkarak, kent sakinlerinin birliği anlamına geliyor. Bu kavram, tarihsel bir gerçeklik içeren kentin ve kentlilerin birliğini ifade etmektedir. Kentlilik kavramı kentle birlikte doğmuş, kentle birlikte gelişmiştir. Kentin fiziksel, sosyal, demografik, ekonomik ve kültürel özellikleri ve nitelikleri, içinde yaşayanların yaşam biçimini belirlemektedir. Kentsel yaşam kalitesi yüksek kentler, yalnızca orada yaşayan insanların barındığı bir yer olmayıp, bununla beraber onların maddi ve manevi tüm ihtiyaçlarını gideren, aynı zamanda onlara kentin yönetimine katılma olanağı sunan bir “yaşam adasıdır”. Birlikte yaşama sayesinde gelişen organizasyon; bir yaşam ve davranış biçimi olarak kentliliğin

karakteristik bir özelliğidir. Kentliler bireysel olarak değil, örgüt olarak kenti etkilemekte ve bu sayede taleplerini gerçekleştirme olanağına sahip olmaktadır. Kentte yaşayan birey ve gruplar arasındaki iletişimin yoğunluğu kentsel bütünleşmede önemli rol oynamaktadır. Sürekli iletişim ve dinamik etkileşim, "kent sakininin" kentin kendine özgü sosyal yapılarını, kentteki topluluklar arasındaki ilişkileri ve kentte karşılaşılan sorunları tanınmasına, bilmesine ve anlamasına yardımcı olarak kent bilincinin oluşmasına hizmet etmektedir. Kenti koruyun, ekolojik ve tarihi kültürel değerleri koruyun ve geliştirin. Kentlilik bilincinin temel parametreleri olan kente duyarlılık ve kente karşı sorumluluk, kentteki yaşam kalitesinin artırılmasına önemli katkı sağlamaktadır. Bir başka deyişle "kentlilik bilinci" kentsel yaşam kalitesinin gelişmesinde en belirleyici faktörlerden biridir. Kentini tanıyan ve seven, kentin her unsuruna önem veren, kentini koruyan, her türlü doğal ve yapay çevre değerinin yok edilmesine karşı çıkan vatandaşlar, kentsel yaşam kalitesinin artmasına katkı sağlıyor. Kent bilinci, kent sakinlerinin kentlerini korumalarına ve yönetimine katılmalarına olanak sağlar. Ancak bu şekilde kent kültürü ve kent aidiyeti geliştirilebilir. Yerel düzeyde gerekli olan katılımcı demokrasi kültürünün oluşturulmasıyla vatandaşların önce kent yaşamına, ardından kent yönetimine aktif ve etkili katılımı sağlanacaktır. Yerel yönetimlere bu konuda önemli ve anlamlı görev ve sorumluluklar düşmektedir. Bu aşamada katılımcı ve ortaklık yaklaşımıyla hareket eden "Yerel Gündem 21" öne çıkıyor. Sivil inisiyatifin ön planda tutulduğu ve yönetişimin somut olarak uygulanabildiği bu birimler, başarılı ve verimli çalışmalar yaparak sürdürülebilir kentsel gelişime önemli katkılar sağlama potansiyeline sahiptir. Şehirlerin orada yaşayanların geleceği olduğunu ve bu geleceğin bizzat vatandaşların elinde şekilleneceğini bilmeliyiz.

Erkul vd. (2019), hazırlamış oldukları çalışmada kentlilik bilincini, kent kültürünü tanıyıp anlamak, bireyin yaşadığı kente ve dinamiklerine ait olduğunu hissetmek, kentte kendini güvende hissetmek ve bunun yanında kent oluşumlarından sorumlu hissetmek olarak tanımlamaktadırlar. Bu bağlamda kentlilik bilinci, bireylerin yaşadıkları kenti korumalarını, kenti sahiplenmelerini ve sevmelerini, kentin gelişimine katkı sağlayacak etkinliklere katılmalarını gerektirmektedir.

Gökler vd. (2020) hazırladığı çalışmada Kentsel haklara ilişkin önemli bir belge olan Avrupa Kentli Hakları Deklarasyonu (1992) şunları belirtmektedir: "Avrupa

yerleşimlerinde yaşamlarını sürdüren kent sakinleri; güvenli bir şehirde, sağlıklı bir çevrede, istihdam ve ekonomik fırsatlar açısından verimli, sağlıklı konutlarla, hareket ve ulaşımın özgürlüğüyle, sağlığın korunmasına elverişli ortam ve koşullarla, spor ve eğlence olanaklarıyla, kaliteli mimari ve mimariyle kültürlerarası bütünleşmeyi sağlayan fiziki çevre, tarihi yapılara duyarlı, yaşama, çalışma, seyahat ve sosyal faaliyetler işlevlerin uyumu ile mümkün olduğunca bağlantılı, katılımı garantili, ekonomik ve sürdürülebilir kalkınma garantili, mal ve hizmetlere erişilebilir. Doğal zenginlikler ve kaynaklar özenle yönetilmekte ve gerekli mali kaynaklar toplumlar arası işbirliği yoluyla sağlanarak, vatandaşların haklarının güvence altına alınması, yerel yönetimlerin bu yetkiye sahip olması ve eşitlik ilkesi çerçevesinde herkesin aynı haklardan yararlanması gerekmektedir" şeklinde görüşünü ifade etmektedir.

Balık (2020), kentlilik bilinci üzerine hazırlamış olduğu çalışma kapsamında, kentlilik bilincinin oluşum sürecinden bahsederken, kentliliğin insanların çeşitli nedenlerle kente göç etmesiyle ya da kente gelmesiyle başladığını ifade etmektedir. Bu süreçte önemli olan insanın yaşadığı kentle sağlam ve etkili ilişkiler kurabilmesi, kendisini yaşadığı kentin bir parçası olarak görebilmesidir. Küreselleşmeyle birlikte ortaya çıkan modern yaşamda kentlilik bilinci, yaşadığı kentin korunması, aktif katılım ve çözüm ortaklığı ve hizmet kalitesi gibi temel başlıklarda özetlenen modern demokrasiye dayalı bir düşünce sisteminden yararlanmaktadır. Bu düşüncenin kurumsallaştırılmasıyla kentlilik bilincinin insan tabanından yayılması kolaylaşmaktadır. Kentlerde yaşayanların kentlilik bilincini kazanabilmeleri için öncelikle kent yaşam kültürünün oluşturulması, insanların kültürel ve sosyal açıdan eğitilmesi ve kent kültürünün sağlanması gerekmektedir. Kentlilik bilinci kavramının anlamına sahip olan birey; kentte yaşanan olaylarla ilgilenen, yaşadığı kentin sorumluluklarını üstlenen, kente ait olduğunun bilincinde olan, kente özgü davranış ve tutumlar sergileyen birey anlamına gelir. Sorumluluk almak kentliyi kentliden ayıran temel özelliklerden biridir. Kentli, yaşadığı kenti içselleştiren ve kente karşı sorumluluk bilinci hisseden kişidir. Başka bir tabirle kentli birey; kente ait olan örgütler tarafından şekillenen ve şekillendirilen, örgütler içerisinde ortaya çıkan, eğitim alan, çalışarak boş vakitlerini değerlendiren, kendini o kentin vatandaşı olarak görüp, kente aidiyet duygusuyla sahip çıkan, kentte yönetim süreçlerine katılan, yerel bilinci gelişmiş kişidir. Yazar çalışması kapsamında kentte yaşayanların aidiyet duygusunun

geliştirilmesi ve bu aidiyet duygusunun gelecek kuşaklara aktarılması amacıyla “kentlilik bilinci” kapsamında kentlere yönelik üç temel yaklaşım olduğuna dikkat çekmektedir:

- * Kentte var olan kültürel ve tarihi mirasların farkında olmak,
- * Kentin kültürel, sosyal ve fiziki alanlarda dönüşümünü gerçekleştirerek yeni bir görünüm sağlamak,
- * Kentte yaşadığının bilincinde olup, aidiyet duygusuyla kenti sahiplenerek korumak.

Özeren (2022), hazırlamış olduğu çalışmada, İnsanların şehri sevmesi için şehrin iş, eğitim ve sağlık imkanlarının genişletilmesi, sosyal ve kültürel imkanların geliştirilmesi, park, rekreasyon, meydan gibi alanların genişletilmesi gerektiğini anlattı. Şehirler aynı zamanda herkesin evi gibidir. Şehirde zamanınızı sanki evinizdeymiş gibi geçirmelisiniz. Evin içerisinde bir iş bölümü, herkesin sorumluluk alanı varsa şehirde de öyle olmalı, çünkü her kentsel gelişme vatandaşların hayatını etkiliyor. Göç ederek kentlere gelen kişiler, yaşadıkları yerdeki altyapı sistemi, ulaşım imkanları, sağlık koşulları, eğitim ve sosyo-kültürel olanakların daha gelişmiş olduğunu gördüklerinde geldikleri yerleşim yerinin ve göç ettikleri kentlerin kültürel özelliklerini terk edip, giderek daha fazla kabullenebilmektedirler. ve bir aidiyet bağı oluşturun. İnsanların yaşı, doğum yeri, ekonomik özellikleri, faaliyetleri, içinde yaşadıkları sosyal ve ekonomik çevre gibi bireysel özellikler kentlilik bilincinin oluşmasında etkin rol oynamaktadır. Kent sakinlerine ayrımcılık yapılmaksızın eşit ve dengeli hizmetler sunulduğunda kentin yaşam kalitesi artacaktır. Kentlilik bilincinin oluşması için anaokulundan başlayarak ilkokul, ortaokul, lise ve üniversiteye kadar görgü kuralları eğitiminin anlamlı bir şekilde öğretilmesi gerekmektedir. Kent kültürünün temelinde, sevgi, muhabbet, saygı, şefkat, paylaşma, yardımlaşma, misafirperverlik, duyarlılık, adalet, şeffaflık, fedakârlık gibi kavramlar vardır. Kulüp üyeliği aynı zamanda kentlilik bilincinin oluşmasına da katkı sağlıyor. Bir topluluğa ya da derneğe üye olmak insanları yalnızlıktan kurtarır ve bu topluluklar bireylere belirli değerler, davranış normları ve bağlılık duyguları katar. Kente kimliğini veren en büyük etkenin kentin kültürü ve tarihi olduğu bilinmektedir. Kente hem fiziksel hem de sosyal kimlik imkânı veren faktörlerin birçoğu, kentin kültürel yapısıyla ilgilidir. Kent kültürünü tiyatro, sergi, kitap gibi etkinliklerle sınırlamak yerine,

kentteki kalıcı kültür öğelerinin korunması, geliştirilmesi ve değerlendirilmesi olarak ele almak daha doğru bir değerlendirme olacaktır.

Altun ve Mazman (2022), beraber hazırlamış oldukları “Sosyal, Siyasi ve Sivil Katılımın Gelişiminde Kentlilik Bilincinin Rolü” adlı makale çalışmasında, kentliliğin, bireylerin çeşitli nedenlerle kentte birlikte yaşama zorunluluğunun dayattığı normları, değerleri, sembolleri, kısacası kültürel unsurları ve kuralları anlama, özümseme ve gerektiğinde kullanabilme yeteneği olduğunu ifade etmektedir. Kentlilik ve kentlilik bilincinin kamusal alanlarla ve davranışsal özelliklerle bağlantılı olduğu dikkate alındığında kentliliği oluşturan temel göstergelerin bu iki temel çerçeve içerisinde incelenmesi gerekmektedir. Burada bahsedilen kamusal alan ve davranış özelliklerinin temelinde sosyalleşme yatmaktadır. Özellikle davranışsal açıdan bakıldığında, vatandaşların yaşadıkları yere ait olma duygusunun eksikliği, sorumluluktan kaçma ve topluma yabancılaşma gibi modern kent sorunları, kolektif eylemin ve ortak bilincin gelişmesinin önünde bir engel teşkil etmektedir. Vatandaşların vatandaş olarak siyasi sorumluluklarının yanı sıra sivil topluma ve toplumsal hayata katkıları açısından davranışları da bilinç gelişiminde önemli yer tutmaktadır. Özellikle aktif vatandaşlık bu sorunlara çözüm olarak görülebilir.

Dirlik ve Yavuzçehre (2023), hazırlamış oldukları “Kentlilik Bilincini Etkileyen Değişkenler: Denizli Kenti Örneği” makale çalışmasında, kentlilik bilincini ifade ederken; kentlilerin kent adına birbirlerini algılama, anlama, farklılıklardan benzerlikler çıkarma çabaları; şehre özgü tutum ve davranışların ortaya çıkarılması olarak tanımlanabilmektedir. Kentin amaçları, kentteki tüm insanların hedefi haline geldiğinde, farklılıklar göz ardı edildiğinde, bireysel çıkarlar kentin çıkarlarıyla uyum içinde birleştiğinde, insanlar yaşadıkları mekânı bir bütün olarak koruduklarında kentlilik bilincinden bahsedebiliriz. Kentsel farkındalık için vatandaşların kentsel kararlara katılımı ve kentle özdeşleşmesi önemlidir. Şehir insanı, kimliklerinin yanı sıra yaşadığı şehrin kimliğini de taşımaya başladığında o şehir için mücadele eder; kentin korunması, değerlerinin korunması ve birlikte barış içinde yaşaması için çalışıp görev alabilecekler. Kentte yaşamak otomatik olarak kentliliği ve dolayısıyla kentliliği yaratmaz. Yazarların çalışmasına göre, kentlilik bilincinin oluşması ve gelişmesi için vatandaşların yaşadıkları mekânı tanıması, tarihini öğrenmesi, kentin kültürünü anlamaya çalışması, hak ve

sorumluluklarının bilincinde olması gerekmektedir. Bu bağlamda kentlilik bilinci ömür boyu aktif olan bir süreçtir. Bireyler kentli olma yolunda ilerledikçe her aşamada doğru bilgilendirme yapıldığı takdirde kentli haline gelecektir. Böylece kentlinin günlük yaşam pratiklerinde (kentte yaşamak için gerekli davranışları benimsemek, hak ve sorumluluklarının bilincinde olmak, kente ve kurallarına uymak) doğru bilincin yansımaları görülebilmektedir.

Avcı (2023), hazırlamış olduğu çalışmada kentlilik üzerine bahsederken, akıllılığın, laikliğin, biçimsel işbölümünün ve bireyselliğin ön plana çıktığı, çoğunluğun yaygınlaştığı, seri üretimin ve kitle iletişiminin arttığı bir yaşam tarzına işaret ediyor. Bilinç; insanın her türlü bilgi, düşünce, tutum ve eylemlerini düzenleyen ruh halidir. Bu doğrultuda kentlilik bilinci; Bireyin kendini şehre karşı sorumlu hissetmesi ve şehre ait olma duygusuna sahip olması durumudur. Bir başka deyişle kentlilik bilinci; Kent yaşamına dair bilgimizi oluşturan tutum, değer ve davranışlardır. Kentlilik bilinci, kentlilerin kentli bireyler, paydaşlar, aktörler olduğunun bilincinde, kente ait bir tavırla bu duruma uygun davranışlar sergilemeleri anlamına gelmektedir. Bir kentin asıl sahipleri, o kentte yaşayıp, kente uyum sağlamış, kendini o şehre aidiyet duygusuyla bağlı hisseden bireylerdir. Kentlilik bilinci kavramı, o kentte yaşayan bireyin kentle bütünleşmesini, kente ait olma duygusunu ve bunun sonucunda kente karşı sorumluluk duygusunu ifade etmektedir.

Bıyıklar (2024), kentlilik bilincini tanımlarken kavramı kent, kentlilik, kent kimliği, kent kültürü, aidiyet ve katılım kavramlarıyla bütünleştirerek kullanır. Tarihsel süreç içerisinde insan hayatının farklı aşamalarında oluşan sosyal, kültürel ve maddi etkenlerin birikimiyle şekillenen mekânsal, fiziksel ve toplumsal bir mekândır. Bu ortamın güncelliğini korumasını sağlayan etken kültürdür. Kültür, bireyin öğrendiğini düzenleme, toplumun diğer bireylerine aktarma ve davranışa dönüştürme biçimidir. En iyi bilinen anlamıyla geçmişten geleceğe aktarılan değer olgusu, inanç duygusu ve normlar kültürü oluşturur. Kent kültürü ekonomik, idari, entelektüel vb. Kronolojik bir süreçte oluşan, tüm ortamlardaki yaşam alışkanlıklarının toplamı ve birleşimidir. Bu bağlamda kentler, mekânsal ve demografik kriterler karşılığında değerlendirilebilecek fiziksel bir gerçeklik olduğu kadar sosyal ve kültürel yapılarıdır. Yani beden antrenmanını şehir yapan şey kültürdür. Kent kültürü, insanların geçmişten günümüze oluşturduğu ve gelecek

kuşaklara aktardığı maddi ve manevi unsurların kent bünyesinde oluşturduğu anlamlı bir bütünlüktür. Bu önemli bütünlük, kentte yaşayan farklı kültürlerde, farklı gelenek ve göreneklerde büyümüş insanların, kente özgü kültürel ilkeleri benimsemesinde önemli rol oynamaktadır. Bu sayede bireyler şehrin kendine özgü sosyal yapısı, ilişkiler sistemi ve sorunları hakkında fikir sahibi olabilir, şehirle güçlü bağlantılar kurabilir, çevre, tarih, kültür vb. konularda bilgi sahibi olabilir. Konuyla ilgili bilgi sahibi olabilir. Bu durum zamanla bireyleri kent kültürünü içselleştiren, kent bilinci kazanan “kentli” birey olgusuna dönüştürmektedir. Böylece kent kültürü, kişilerin kente özgü tutum ve davranışlar sergilemesi, kentli olduğunun farkına varması ve buna göre davranması anlamında kentlilik bilincini teşvik etmektedir.



2. BÖLÜM: TRAFİK KÜLTÜRÜ/ADABI

Çalışmanın bu kısmında kültür konusu ile ilgili kavramsal bilgilere yer verilmiş, kültür kavramından yola çıkarak trafik kültürü ve adabına yönelik yapılan araştırmalar ele alınarak irdelenmiştir.

2.1. Kültür: Kavramsal Çerçeve

Kültür kelimesi Latince “colere” kelimesinden gelmekte olup Türkçe anlamı günümüzde pek kullanılmayan “ekindir”. “Kültür”, toplumsal çevreyi ve insanın yaşam mücadelesinde yarattığı her şeyi şekillendiren temel unsurdur. Kültür, insanların düşünsel, manevi unsurlar ve duygusal faaliyetleri sayesinde ortaya çıkan kuşaktan kuşağa aktarılan yaratımlar, değerler ve davranışlar bütünüdür. Aile, ekonomik, sosyal ve psikolojik bir birim olarak toplumun temel taşı olduğundan, kültürel değerlerin yeni nesillere aktarılmasında büyük bir sorumluluğa sahiptir. “Kültür” içgüdüsel ve kalıtsal değil, her bireyin doğumdan sonraki yaşamı boyunca edindiği alışkanlıklardır. İnsanı diğer canlılardan ayıran en önemli özelliği düşünme ve konuşma yeteneğidir. İnsan bu yetenekleriyle hem doğal hem de yapay ortamlarda yaşar. Yaşadığı çevrenin politik, ekonomik, sanatsal, dini bir organizasyonuna katılarak doğal ortama dahil olur ve bu çevreye şahsi çıkarları doğrultusunda değişiklikler getirir. Kültür denilince aklımıza gelenekler gelir. Çünkü gelenek ve görenekler günceldir, sürekli devam eder gider; insanlar tarafından oluşturulduğu ve paylaşıldığı için sosyaldir (Gümüştekin, 2007).

Kültür, insanın doğal ve sosyal çevre üzerindeki hâkimiyetinin boyutunu ifade eden, sosyal gelişme ve ilerleme sürecinde oluşturulan tüm maddi ve manevi unsurlar ile bunları oluşturmak ve gelecek kuşaklara aktarmak için kullanılan araçların bütünüdür. Başka bir deyişle, bir topluma ya da insan topluluğuna özgü düşünce ve sanatsal yaratım bütünlüğü olarak anlaşılmaktadır (Çetin, 2023: 281).

Kültür, yeme, içme, giyim, eğlence, iletişim tarzı, sevgi, saygı, inanç vb. yaşamın her aşamasında insanı kuşatan duygu ve düşüncelerin yansımasıdır. Dilin olanaklarından yararlanılarak tüm duygu ve düşünceler başkalarıyla paylaşılır, görünür hale getirilir, kabul edilir ve yayılır. Aynı zamanda okuyucunun zihninde amaçlanan duyguların, düşüncelerin veya planların ötesine geçen anlamlar ve çağrışımlar da yaratabilir.

Günümüz dünyasında insanlar, ortak yaşadıkları toplumun sosyal mekânlarında birbirleriyle iletişim halindedir. Yaşamı sürdürebilmek için gerekli olan ihtiyaçlar bir anlamda bu iletişimi gerektirmektedir. İnsanlar doğal olarak yaşam kalitelerini etkileyebilecek bilgi ve deneyimleri birbirleriyle paylaşırlar. Bireyler, kültürel alanı dil aracılığıyla işleyerek, kültürel karışımdan bakış açılarını değiştiren, yaşam standartlarını yükselten ürünler toplarlar (Göçer, 2012: 51).

Toplumun ve kültürün maddi ve manevi unsurlarını içeren, toplumda oluşan her türlü bilgi, ilgi, alışkanlık, değer, genel tutum, fikir, zihniyet ve her türlü davranışı kapsayan bir bütündür. Bütün bunlar, bu toplumun çoğu üyesi için ortak olan ve onu diğer toplumlardan ayıran özel bir yaşam tarzı verir. Kültür, insanların toplumsal miras yoluyla edindiği maddi ve manevi unsurların tümünü kapsar (Turhan, 1969:2).

Kültür kavramının geniş kapsamı şüphesiz kültür tanımlarının çokluğuyla yakından ilgilidir. Kültür konusunu her disiplinin bakış açısıyla yorumlamaya çalışıyor ve kültürün tek bir tanıma sığmayacak kadar geniş boyutları olan bir kavram olduğunu buluyor. Bu kapsamda herkesin ortak bir noktada buluşup, anlaşabileceği bir tanım bulmak neredeyse imkânsız hale gelebilmektedir (Oğuz, 2011: 132).

2.2.Kültür Özellikleri

Kültür için yapılan çok sayıda tanıma rağmen bu tanımların yeterince açıklayıcı olmadığına altını çizen Güvenç, kültürün özelliklerini şu şekilde gruplandırılabilirliğini belirtiyor (Güvenç, 2002: 101 ve Turan, 1990: 20):

* Kültür öğrenilebilen bilgi, davranış ve alışkanlıklardır. Kültürü öğrenmek için kurallara, yasalara ve eğitim ilkelerine saygı duymak gerekir. Kültür doğada kendiliğinden var olmaz; Bu bir insan ürünüdür. Kültür, içinde geliştiği toplumun tarihsel sürecinin bir parçası olarak zaman içinde oluşur ve yayılır. Örneğin diller, süresi bilinmeyen bir tarihsel süreç boyunca oluşmuş, gelişmiş ve yayılmıştır. Tarihsel süreç içerisinde dinler de toplumlara yayılmıştır. Bu süreçler kültüre süreklilik kazandırdı.

* Kültür, dil aracılığıyla kuşaktan kuşağa aktarılabilen bir özelliğe sahiptir. Bu sayede insanoğlu deneyimlerini gelecek nesillere aktararak varlığını sürdürebilmiştir. Her sosyal olay ve olgu gibi kültür de değişken ve dinamiktir. İnsanlar kendilerinden miras aldıkları kültürü öğrendikçe, yaşadıkça ve yaşattıkça, farkında olmadan bu kültürde değişiklikler yaparak gelecek nesillere aktarırlar. Bu değişimler yüzyıllar geçtikçe daha büyük boyutlara ulaşabilir.

*Kültür öğretileri toplumdan topluma farklılık gösterir. Her toplumun sahip olduğu, oluşturduğu ve paylaştığı alışkanlıklar o toplumun kültürünü oluşturur ve bu

alışkanlıkların devamlılığı o toplumun devamlılığına bağlıdır. Her toplumun bir kültürü vardır, kültürsüz insan topluluğu olmaz.

*Kültür, toplumsal yaşamın bir unsuru olmakla birlikte, bireysel tutum ve davranışlar da kültürel yapıda önemli rol oynamaktadır. İnsan davranışları sosyal hayatta öğrenilse de her zaman toplumun öğretileriyle örtüşmeyebilir.

* Kültürün toplumsal yaşamda yeri ve görevi vardır. Kültür, yaşamsal ve toplumsal ihtiyaçları karşılayan işlevsel bir unsurdur. Kanıtlanmış çözümler zamanla sosyal tatmin ve alışkanlıklar oluşturur. Yaşamın ihtiyaçlarının evrensel olması ve bu ihtiyaçları karşılayan kurumların da bir nevi benzer olması kaçınılmazdır. İnsan ihtiyaçlarına göre şekillenir. Devamlılığı temel ihtiyaçları karşılayabilmesine bağlıdır.

* Kültürün hem bütünleştirici hem de bölücü gücü vardır. Sosyal boyutta uyum içinde olan kültürler bütünleşme eğilimindedir. Bu bütünlük, tarihsel ve çevresel çelişkilerin olduğu kültürlerde çözümlenme olarak kendini gösterir.

*Kültür kavramı soyut, hayata ilişkin bir kavramdır. Kültür, bildiğimiz gibi, mutlaka maddi veya gözlemlenebilir bir kavram değildir; daha ziyade gerçekliğin bir soyutlamasıdır. Temelde zihinsel ve ruhsaldır. İnsan aklının görüş, anlayış ve değerlendirme tarzını yansıtır.

2.3.Trafik ve Trafik Kültürü

Trafik; karayollarında yayaların, hayvanların ve araçların davranış ve hareketleri olarak tanımlanır. Başka bir deyişle trafik; Motorlu ve motorsuz taşıtlar ile insanlar ve hayvanlar arasındaki ilişkiyi konu alır. Bu bağlantı kara, hava ve deniz yoluyla belirli güzergâhlarda ortaya çıkmaktadır (MEB, Trafik Adabı, 2018: 10).

Ulaşım ve kültür kavramlarının bir araya getirilmesiyle ulaşım kültürü, içinde yaşadığımız toplum tarafından benimsenen, o kültüre uygun davranıldığında desteklenen, o kültüre uygun davranıldığında ise onaylanmayan ve onaylanan kurallar bütünü olarak ifade edilebilir. . Buna karşı. Ulaşım kültürü oluşturmak; Bilinçli ve sorumlu sürücü ve yaya yetiştirmek ancak eğitimle mümkündür. İYİ; Kültür ortak standartlar çerçevesinde oluşturulduğundan ulaşım kültürünün oluşması da eğitim yoluyla mümkündür. Trafik kültürünün oluşması, eğitim almak, o eğitime uygun tutum ve davranışlar geliştirmek ve bu olumlu tutum ve davranışları sürdürmekle mümkündür.

Trafik kültürünün oluşması, eğitim almak, bu eğitime uygun tutum ve davranışlar geliştirmek ve bu olumlu tutum ve davranışları sürdürmekle mümkün olabilir. Ülkemiz trafik kazalarının en sık yaşandığı ülkelerin başında geliyor. Güvenli bir sürüş imkanı sağlamak ve kazaların önlenmesi için trafik kurallarına uymak gerekir. Araç kullanırken ve araçta yolcu iken emniyet kemeri takmak, alkollü şekilde araç kullanmamak, dönüleceği zaman sinyal vermek, çok hızlı araç kullanmamak, yanlış

sollama yapmamak, araç kullanırken cep telefonuyla konuşmamak, öndeki araçla mesafeyi korumak gibi temel trafik bilincine sahip olmak ve sürücülerin yayalara karşı nazik olmasını ve onların haklarına saygı duymasını sağlamak. Şoförlere eğitim verip bu tutum ve davranışları sürdürürsek, ortak bir sosyal ulaşım kültürü oluşturabilir ve sürücü ya da yaya olarak hepimizin yaşadığı trafikten kaynaklanabilecek olumsuz sonuçları en aza indirebiliriz (MEB, Trafik Adabı, 2018: 64-65).

Trafik görgü kuralları, tüm yol kullanıcıları için zorunlu olmayan, ceza korkusu olmadan kibarca uyulan, en az trafik kuralları kadar trafik ve trafik bilgilerini yayan davranış kurallarını ifade eder. Trafik akışı, trafik akışı ayarlanabilir. Trafik görgü kuralları bize güvenli seyahat etme fırsatı verir. Bu trafik ışığı zarar verebilir, saygıyı, anlayışı ve hoşgörüyü öğretmek çözer. Trafik hasarı azalır, trafik hızları etkilenir ve trafik hızı azalır. Trafik tıkalı, trafik veya trafik güvensiz, bu durum araca zarar verebilir. Kısmen sürücü, kısmen de yaya olarak trafikle yakın temas halinde yaşamak zorunda olan kişilerin trafik kayıtlarını içerir. Eski kurallarınız yoksa bunları olduğu gibi kullanmanız gerekebilir. (MEB, Trafik Adabı, 2018: 11).

2.3.1. Birey, Toplum ve Devlet Ekseninde Trafik Kültürü

Kültür ve etkileri birçok alanda işe yarar. Sadece bireysel inanç ve davranışları değil, toplumda uygulanan normları da anlamak gerekir. Dolayısıyla trafik güvenliği kültürü, ilgili kurumların ve trafik güvenliği politikalarının izlenmesi, bu kültürü oluşturmaya yönelik girişimler, riskli davranışları azaltmaya yönelik teşvikler, riskli, güvensiz araç kullanma davranışlarının toplumun kınaması gibi birçok unsuru içermektedir. Güvenli olmayan sürüş kültürünü bireysel düzeyde etkileyen faktörler arasında yaş, cinsiyet, eğitim, gelir düzeyi vb. yer almaktadır. Kişisel ve biyolojik faktörler buna dahildir. Sosyal düzeydeki faktörler akranların, meslektaşların, yöneticilerin, aile üyelerinin yani yakın sosyal çevredeki kişilerin davranışlarının kişisel davranış üzerindeki etkileridir. Başka bir deyişle sosyal düzey faktörleri okullarda, işyerlerinde ve mahallelerde sosyal ilişkilerin gerçekleştiği ortamlardır. Sosyal düzey faktörleri kültürel ve sosyal normları ve kuralları içerir (Ünal, 2011: 27-28).

2.3.2. Bölgesel Farklılıklar ve Toplumsal Değişimin Trafik Kültürüne Etkisi

Demografik farklılıklar karayolu güvenliği kültürünü etkilediği gibi ekonomik, çevresel ve bölgesel farklılıklar da karayolu güvenliği kültürünü etkilemektedir. Toplumsal kültürün yanı sıra çevresel, iklim, demografik, hukuki ve ekonomik etkenler de ulaşım kültürünü etkileyebilmektedir. Örneğin; kar yağışının yoğun olduğu yerlerde daha yavaş sürüş, sıcak iklime sahip bölgelerde daha hızlı sürüş ve daha güvenli yollar, çünkü gelir düzeyi ve ekonomisi yüksek olan ülke ve bölgelerde altyapı ve bakım hizmetleri daha sağlamdır (Ünal, 2008: 31).

Trafik kazalarının çoğu yoksul mahallelerde ve gençlerde suç oranının yüksek olduğu yerlerde meydana geliyor. Trafik sistemi toplumun ekonomik, siyasi, hukuki, dini vb. yönlerini etkiler. Trafik kültürü diğer sistemlerle ilişkili olduğundan üst kültürle bir etkileşim içindedir. Örneğin; Ülkemizde trafik kazalarına yönelik kadercı bir anlayış var, bu yüzden halk ne istediğini bilmiyor ve aynı zamanda ilgili kurumlara karşı talep kar davranışlar da göstermiyor. Bölgesel farklılıklar göz önüne alındığında, yüksek eğitim seviyesi trafik kültürüyle yakından bağlantılıdır. Eğitim düzeyi yüksek olan kişiler, kendi davranışlarından dolayı başkalarının ve çevresindekilerin zarar görmesini istemezler. Eğitim düzeyine bağlı olarak seviyede artma oldukça kaza oranı da azalmaktadır (Bagley, 1986: 33). Gelişmiş ülkelerde hareketlilik artmasına rağmen ölüm ve yaralanmalarla sonuçlanan trafik kazaları daha az yaşanıyor. Burada en önemli faktörler; eğitim düzeyi, güvenli sokaklar, ilgili kurum ve kuruluşların kurumsal kültür yaklaşımı, yasalar ve özellikle kişilerin ve toplumun sahip olduğu davranış kültürüdür.

2.3.3. Kültürel Davranışın Trafik Kültürüne Etkisi

Trafik kazalarından kaynaklanan ölümleri azaltmaya yönelik geleneksel stratejiler, riskli davranışlara dayanmaktadır. Bu stratejiler; eğitim yoluyla güvenli davranışları eğitmek, denetim yoluyla riskli davranışları cezalandırmak veya yol ve araç tasarımı yoluyla sürücülerini riskli davranışlardan korumak. Tarihsel gelişime bakıldığında bu stratejilerin trafik kazalarını ve kaza sonucu ölümleri azaltma da başarılı olduğu görülmektedir (Ünal, 2011: 34-35).

2.4. Trafik ve Trafik Güvenliği

Yol güvenliği aynı zamanda güvenli tasarım özellikleri, güvenli kullanım unsurları ve güvenli araç üretimine dair kavramları da içermektedir. Trafiği meydana getiren araçlar eşya ve insan taşımaya yönelik araçlardır. Karayolunda eşya taşıyan araçlar; Kamyonet, kamyon, kamyon - römork, traktör - yarı römork. İngilizce' de kamyon - römork ve çekici - yarı römork için yarı römork veya yarı römork tanımı kullanılmasına rağmen ülkemizde buna yönelik bir kavramsal tanım üzerine çalışılmamış olup, ilgili yasada yalnızca çekici ve römork terimleri bulunmaktadır. Yolcu taşımaya yönelik araçlar; otomobil, minibüs, midibüs ve otobüs. Araç tanımlarının detaylarına 2918 Sayılı Karayolları Kanunu'ndan ulaşılabilir. Ancak bisiklet ve motosiklet sürücülerinin de risk altında olduğu unutulmamalıdır (Ünal, 2011: 5).

Trafik güvenliği unsurları arasında yollar ve taşıtların yanı sıra en karmaşık unsur insanı ilgilendirmektedir. Çünkü insan, sadece aracı ve yolları kullanan birisi olmamakla beraber, aynı zamanda yolları ve araçları üreten, bunların kullanımına ilişkin politika ve kuralları belirleyen kişidir. Trafik güvenliği ve insan davranışları gündeme geldiğinde genellikle hız, alkol ve uyuşturucu kullanımı, uyku hali ve yorgunluk, dikkatsiz olma, delirme, emniyet kemeri takma ve cep telefonu kullanma gibi davranışlara odaklanılmaktadır (KGM, 2018: 82).

Yol kullanıcıları için yol güvenliği (sürücüler, yayalar, yolcular); yolu planlayıp tasarlayan, belirlenen güzergahlara yolu inşa eden ve işleten kuruluşlar; yolların kullanım ve kullanımına ilişkin kurallar çerçevesinde kanun ve yönetmelikler geliştirenler; kullanıcıları izleyen ve yeri geldiğinde ceza uygulayanlar; araçları tasarlayan, üreten, sertifikalandıran, test eden ve pazarlayanlar; Yol ve trafik güvenliğine dair eğitim veren ve sürücü belgesi alan kuruluşlar; insanları karayolu güvenliği konusunda eğiten medya; Yol güvenliği vb. sorunları bir araya getiren bir temeldir. Sivil toplum kuruluşları (STK'lar) paydaşlardır. Bu ilgili tarafların bireysel davranışları ve birbirleriyle olan etkileşimleri karayolu güvenliği kavramı ve özellikle yol kültürü kavramı kapsamında değerlendirilmelidir. Özellikle yol güvenliği konusunda medyaya, toplumun bu konudaki kuralları benimsemesi ve sorunlara karşı daha hassas ve dikkatli olması gerektiği en önemli görevidir (İrvan ve Akın, 2002: 45).

2.5. Trafik Kültürü ve Sürücü Davranışı

İnsanların yoldaki davranışları diğer ortamlardaki davranışlarını yansıtsa da risk algıları da oldukça önemlidir. Böylelikle yaş, cinsiyet, nüfus hareketleri vb. etkenler risk algısını etkiler. Örneğin, genç erkekler daha riskli davranışlarda bulunurken, yaşlı erkekler ve kadınlar daha az risk alıyor. Tehlikeli davranışlara örnek verecek olursak, sürücü davranışları, aşırı hız, emniyet kemeri takmama, alkollü araç kullanma vb. olarak sayılabilir (Taşdemir, 2020: 31).

2.6. Trafik Kültürü ve Adabı ile İlgili Yapılan Araştırmalar

Çalışma kapsamında yapılan araştırmalar neticesinde trafik kültürü ve adabı kavramlarının birlikte incelendiği araştırma sayısının sınırlı olduğu söylenebilir. Ulaşılan kaynaklardan yola çıkarak aşağıdaki araştırmalara ulaşılmıştır.

Pampal vd. (1997) tarafından hazırlanan “Ulaşım Planlama ve Mühendisliğin Bir Dalı Olarak Trafik Mühendisliği Eğitimi” başlıklı çalışmada, trafik kültürüne algı açısından bakıldığında, insanların akran gruplarında hangi davranışın normal olduğuna dair algısıdır ve aynı zamanda o gruptaki insanların davranışlarını nasıl ihlal ettiğine yönelik beklentileri olarak da açıklanabilir. Trafik güvenliğiyle ilgili olarak bu tanımlar, karayolu kazalarını artıran veya önleyen davranışları, kısacası karayolu güvenliği tedbirlerinin kabul edilmesini veya reddedilmesini ifade etmektedir. En geniş anlamıyla trafik güvenliği kültürü; sahip olunan değerler, inançlar, kurumsal algılar ve toplumsal algılardır.

Hatipoğlu ve Yasak (2019), tarafından hazırlanan “Yol Kullanıcılarında Trafik Adabı Kavramı: Pilot Çalışma Ankara Örneği” adlı makalenin çalışmasında trafik kültürü; Kültürel miras, mevcut çevre ve koşullar, ekonomi ve politik iklimin sonucu olarak anlamlandırılabilir. Bu nedenle güvenli sürücünün nasıl tanımlanacağı, içinde bulunulan kültürün özelliklerine göre farklılık gösterebilmektedir. Trafik kültürünün bir ifadesi olan “trafik görgü kuralları”, bir topluluk veya ülkede insanların bireysel olarak ve kendi aralarındaki davranışlarıdır. Başka bir ifadeyle trafik görgü kuralları, yazılı kurallara uymak, yolda karşılıklı anlayış gerektiren yazılı olmayan davranışların oluşması ve alışkanlık haline gelen davranışların oluşması olarak anlaşılabilir.

Taşdemir (2020)'e göre trafik kültürü, aynı zamanda trafik güvenliği kültürüdür. Edebiyatta trafik kültürü; güvenlik kültürü ve trafik güvenliği kültürü şeklinde de anılmaktadır. Trafik güvenliği kültürü üzerine yapılan birçok çalışmanın amacı karayolunda ölüm ve yaralanmayla sonuçlanan kazaların sayısını azaltmaktır. Günümüzde halk arasında belirsiz bir terim olarak kullanılan karayolu güvenliği kültürü üç unsurdan oluşmaktadır; Algı, eserler ve davranışlar. Algıyı oluşturan unsurlar, inançlar, beklentiler ve seçimlerdir. Eserler, yapay şeyler sanat, edebiyat, moda, yasa ve politikalar, araçlar, dil ve sembollerden oluşur. Davranışları alışılmış, kodlanmış davranışlar, resmi ve resmi olmayan davranışlardan oluşur. Bu oluşumu trafik güvenliği kültürü açısından ele alırsak yapay dokular trafik yasa ve politikalarını, trafikteki işaret ve sembolleri işaret etmektedir. Davranışlar karayolu güvenliği müdahalelerini kabul eden veya reddeden davranışlardır, örneğin; aşırı hız yapmak, emniyet kemeri takmak, alkollü araç kullanmak ve yorgun veya uykulu araç kullanmak.

Çetin (2023)'nin hazırlamış olduğu çalışmaya göre, sürücülerin trafik kültürü konusunda eğitilmesi ve bu tutum ve davranışların sürdürülmesiyle, toplum genelinde ortak bir trafik kültürü oluşturularak sürücü veya yaya olarak trafikten kaynaklanabilecek olumsuz sonuçlar azaltılabilir. Trafik kültürü, trafik bilincinin oluşturulması ve toplum düzeyinde sürdürülebilirlik, araç trafiğini ve park etme sorununu azaltmanın en etkili yolları arasında yer alıyor.

Milli Eğitim Bakanlığı tarafından hazırlanan Sürücü Eğitim Rehberi (2023)'ne göre, trafik kültürü ailede başlar, ilkokul eğitiminde de devam eder. Trafik kurallarına uymak kazaları önleyebilir ve güvenli sürüş sağlayabilir. Her toplumun geçmişten gelen, büyükleri ve çevresindekiler tarafından görülen bir yaşam kültürü vardır. Trafik kültürü de bunlardan biri. Trafik kuralları her yerde aynı olsa da ülkeye, şehre veya ilçeye göre farklılık gösterebilir. Örneğin motosiklet kullanırken kask takmak kanunen zorunludur. Kontrollerin sıkı olduğu yerlerde motosikletçiler kask takarken, kontrolün az olduğu veya hiç olmadığı yerlerde ise kask takmayan motosikletçiler görülüyor.

3. BÖLÜM: KENTLİLİK BİLİNCİ VE TRAFİK KÜLTÜRÜ VE ADABINA YÖNELİK VATANDAŞ ALGISI: KARAMAN İLİNDE BİR ARAŞTIRMA

Çalışmanın bu kısmında, kentlilik bilinci ile trafik kültür ve adabı arasındaki doğrudan ilişkiyi tespit edebilmek amacıyla, Karaman il merkezinde yaşayan vatandaşlara yönelik gerçekleştirilen araştırmanın metodolojisi ve bulgularına yer verilmiştir.

3.1. Araştırmanın Metodolojisi

Bu bölümde vatandaşların kentlilik bilinci ile trafik kültürü arasındaki ilişkinin ne kadar yüksek olduğunu belirlemek amacıyla yapılan saha araştırmasının (anket) amacı, yöntemi, evren ve örnekleme, sınırlılıkları ve varsayımları tartışılmaktadır.

3.1.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Karaman il merkezinde yaşayan vatandaşların, kentlilik bilincine ne derece sahip oldukları ve trafik kültür ve adabının, kentlilik bilinciyle ilişkisine dair bilgilerinin ölçülmesi ve sorunların çözümüne dair önerilerinin ortaya konulması bu çalışmanın temel amacıdır.

Kentlilik bilinci ve trafik kültürü arasındaki ilişkiye yönelik doğrudan bir araştırmanın olmaması, bu alanda bir çalışma yapılıyor olmasının önemini artırmaktadır. Yapılan çalışma sonucunda elde edilen bulguların akademik literatüre ve kentleşme, trafik ve ulaşım alanındaki politika üretimine katkı sağlayacağı beklenilmektedir.

3.1.2. Araştırmanın Evren ve Örnekleme

Araştırmanın evrenini Karaman il merkezinde yaşayan vatandaşlar oluşturmaktadır. Alan araştırması çerçevesinde il merkezinde yaşayan 403 vatandaşa anket çalışması uygulanmıştır.

Anketin geçerlilik ve güvenilirliğini arttırmak için seçilen 403 vatandaş, her kesimden ve farklı meslek dallarından kişiler olmuştur.

3.1.3. Araştırmanın Sınırlılıkları

Saha araştırmasının ilk sınırlılığı Karaman il merkezinde gerçekleştirilmiş olmasıdır. Bu bağlamda araştırma kullanılan örneklem ve şehir merkezi ile sınırlıdır. Bu nedenle elde edilen sonuçların tüm ülkeye genellemesi amaçlanmamaktadır. Araştırmanın bir diğer sınırlılığı ise deneklerin cevaplarının samimi ve doğru olduğunun varsayılmasıdır. Ayrıca araştırma belli bir zaman diliminde yapıldığından (Şubat-Mart 2023) ve katılımcıların zamanla algıların değişebileceği düşünüldüğünden söz konusu araştırma yapıldığı zaman dilimiyle sınırlı bulunmaktadır. Bu koşullar çerçevesinde araştırmanın sonuçları kabul edilip değerlendirilmesi beklenilmektedir.

3.1.4. Araştırmanın Modeli ve Hipotezleri

Kentte yaşayan vatandaşların kentlilik bilincine yönelik farklı değişkenler üzerinden algıları farklılaşmaktadır temel varsayımından hareketle çalışmanın alt hipotezleri şu şekilde sıralanabilir:

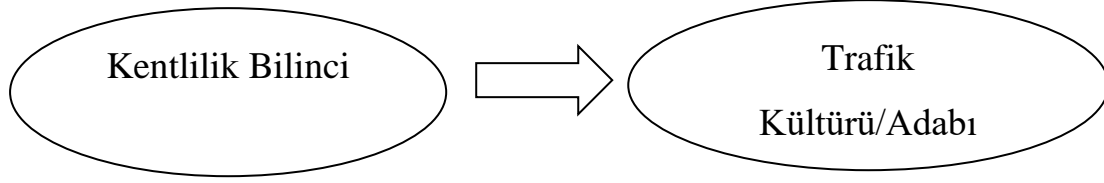
- Cinsiyete göre vatandaşların kentlilik bilincine yönelik algısı farklılaşmaktadır.
- Eğitim düzeyine göre vatandaşların kentlilik bilincine yönelik algısı farklılaşmaktadır.
- Yaş değişkenine göre vatandaşların kentlilik bilincine yönelik algısı farklılaşmaktadır.

Karaman il merkezi özelinde yapılacak çalışma değerlendirildiğinde, çalışmanın temel kısıtlılığı çalışmanın gerçekleştirildiği Karaman ili ile sınırlı olmasıdır.

Çalışmanın temel araştırma sorusu; Karaman il merkezinde yaşayan vatandaşların kentlilik bilincine ile trafik adabı ve kültürüne arasındaki ilişki algısının hangi yönde olduğudur.

Araştırma kapsamında geçmişte veya halen mevcut olan bir durumu mevcut haliyle betimlemeyi amaçlayan araştırma yaklaşımı olarak tanımlanan tarama modeli kullanılmıştır. Araştırmada nicel araştırma yöntemlerinden biri olan anket tasarımı kullanılırken, veri toplama aracı olarak anket tekniği kullanılmıştır. Saha araştırması katılımcılarla yüz yüze anket yoluyla gerçekleştirilmiştir.

Çalışmanın literatür incelemesinde ulaşılan sonuçlar doğrultusunda aşağıdaki araştırma modeli ve buna dayalı olarak da araştırma hipotezleri oluşturulmuştur.



Şekil 1: Araştırma Modeli

Araştırmanın hipotezleri de şu şekilde kurulmuştur:

- **H₁:** Kentlilik bilinci ile trafik adabı/kültürü arasında pozitif yönlü, pozitif ve anlamlı bir ilişki vardır.
- **H₂:** Kentlilik bilinci trafik adabı/kültürü değişkenini pozitif yönde ve anlamlı şekilde etkilemektedir.

3.1.5. Veri Toplama Araçları ve Verilerin Analizi

Araştırmada veri toplama aracı olarak anket tekniği kullanılmıştır. Araştırmanın güvenilirliğini ve hata payını azaltmak amacıyla yüz yüze anket yöntemi kullanılmıştır. Anket formunda deneklere öncelikle araştırmayla ilgili bilgiler verilmiştir. Anket çalışmasında araştırmanın amacı ve yöntemi dikkate alınarak kapalı uçlu sorular sorulmuştur.

Araştırmada betimsel araştırma yöntemi ve nicel araştırma yöntemlerinden biri olan anket tekniği kullanılacaktır. Bu bağlamda konuyla ilgili daha önce yazılmış makale, kitap, bildiri ve ikincil kaynaklardan yararlanılacaktır. Ayrıca çalışmada bu konuyla ilgili daha önce hazırlanmış lisansüstü tezler de saha araştırmaları dikkate alınarak incelenecek ve değerlendirilecektir. Ayrıca Karaman kent merkezinde yaşayan vatandaşların kentlilik bilincine yönelik algılarının belirlenmesine yönelik bir araştırma yapılacaktır.

Anketin hazırlanması aşamasında öncelikle konuyla ilgili literatür taranmış; bu tarama sonucunda Candan ve Kazak (2018) tarafından hazırlanan ölçekten yararlanılarak, “Kentlilik Bilinci Ölçeği”; Yasak, Durak, Hatipoğlu ve Aşçı (2022) tarafından hazırlanan ölçekten faydalanılarak, “Trafik Adabı ve Kültürü Ölçeği” oluşturulmuştur.

Araştırma verilerinin toplanmasında kullanılan anket 53 sorudan ve üç kısımdan oluşmuştur. Birinci kısımda sosyo-demografik sorulara (5 soru) yer verilmiştir. İkinci kısımda vatandaşların kentlilik bilincini ölçmeye dair algılarını belirlemek amacıyla katılımcıların görüşlerini içeren çoktan seçmeli sorulara (26 soru) yer verilmiştir. Üçüncü kısımda ise, vatandaşların trafik kültürü ve adabını ölçmeye dair algılarını tespit etmek amacıyla oluşturulmuş sorulara (26 soru) yer verilmiştir.

Araştırma sonucunda elde edilen veriler SPSS istatistik programı kullanılarak elektronik ortamda işlenmiştir. Anket sonucunda veriler bu program aracılığıyla analiz edilmiş ve değerlendirilmiştir. Hem demografik bilgiler hem de ankete katılanların algılarını ölçmeye yönelik önermeler içeren sorular analiz edilmiş, analizler sonucunda elde edilen veriler tablo ve metinlere aktarılmıştır.

3.2. Araştırmanın Bulguları

Bu bölümde alan araştırması aracılığıyla elde edilen veriler üzerinde geçerlik ve güvenilirlik analizleri, faktör analizi, frekans analizi, tanımlayıcı istatistikler, geçerlilik ve güvenilirlik analizleri, fark testleri, korelasyon analizi ve regresyon analizleri yapılmıştır. Analiz sonucunda ortaya konulan bulgular ile ilgili olarak da çeşitli değerlendirmelerde bulunulmuştur.

3.2.1. Araştırmanın Geçerlilik ve Güvenilirliği

Araştırmanın geçerlilik ve güvenilirliğini test etmek için Cronbach Alfa testi yapılmıştır.

Tablo 1: Kentlilik Bilinci Anket Güvenilirlik İstatistik Ölçümü

Cronbach's Alpha (α)	Değerlendirilen Soru Sayısı
0,842	23

Bu çalışmada yapılan geçerlik ve güvenilirlik analizi sonucunda elde edilen Cronbach's Alpha değeri 0,842'dir. Chronbach Alpha testine göre, güvenilirlik katsayısı 0,80-1,00 değerleri arasında ise ölçeğin yüksek düzeyde güvenilir olduğu sonucu ortaya konulmaktadır.

Tablo 2: Trafik Kültürü ve Adabı Anket Güvenilirlik İstatistik Ölçümü

Cronbach's Alpha (α)	Değerlendirilen Soru Sayısı
0,862	21

Bu çalışmada yapılan geçerlik ve güvenilirlik analizi sonucunda elde edilen Cronbach's Alpha değeri 0,862'dir. Chronbach Alpha testine göre, güvenilirlik katsayısı 0,60-0,80 değerleri arasında ise ölçeğin güvenilir olduğu sonucu ortaya konulmaktadır.

3.2.2. Araştırmanın Faktör Analizi

Araştırmada kullanılan Kentlilik Bilinci Ölçeği ve Trafik Adabı ve Kültürü Ölçeği için faktör analizi, maddelerin her birisinin ortalama, standart sapma ve faktör yükleri belirlenmiştir.

Tablo 3: Kentlilik Bilinci Ölçeği Faktör Analizi, Ortalama, Standart Sapma ve Güvenilirlik

Faktör adı	Soru İfadesi	Sayı	Ort.	Std. Sapma	Faktör Ağırlığı	Faktörün Açıklayıcılığı (%)	Güvenilirlik Cronbach's α
Kentlilik Bilinci	KB1: "Kentin Gerçek Sahibi Kentte Yaşayan Herkeştir"	403	3,72	1,343	0,797	63,71	0,842
	KB2: "Kentin Gerek Fiziki Gerekse Sosyal Açından Gelişmesinde, Daha Düzenli ve Yaşanabilir Bir Yer Olmasında En Büyük Sorumluluk Kentte Yaşayanlara Aittir"	403	3,85	1,208	0,789		
	KB3: "Sokağa Tükürülmesini, Yerlere İzmarit Atılmasını Yadırgarım"	403	4,33	1,173	0,715		
	KB4: "Trafik Kurallarına Uymaya, Toplu Taşıma Araçlarında Her Zaman Yaşlılara, Özürlülere, Hamilelere Yer	403	4,37	,985	0,626		

Vermeye Özen Gösteririm”					
KB5: “Kentin Gerek Fiziki Gerek Sosyal Açından Gelişmesinde, Daha Düzenli ve Yaşanabilir Bir Yer Olmasında En Büyük Sorumluluk Devlete Ve Belediyeye Aittir”	403	4,03	1,087	0,550	
KB6: “Kentin Gerçek Sahibi Kentte Doğup Büyüyendir”	403	3,03	1,335	0,860	
KB7: “İlk Fırsatını Bulduğumda Karaman’dan Ayrılırim”	403	3,00	1,407	0,666	
KB8: “Karaman’da Yaşamaktan Memnunum”	403	3,50	1,249	0,717	
KB9: “Başka Bir Yere Gittiğimde Karaman’ı Özlüyorum”	403	3,40	1,359	0,788	
KB10: “Kendimi Karamanlı Olarak Görüyorum”	403	3,48	1,468	0,680	
KB11: “Karaman’da Bulunan Sosyal ve Kültürel Etkinliklere Genellikle Katılırim”	403	3,19	1,181	0,666	
KB12: “Karaman İle İlgili Güncel Gelişmeleri Takip Ederim”	403	3,46	1,272	0,714	
KB13: “Karaman İle İlgili Güncel Gelişmeleri Yerel Gazetelerden Takip Ederim”	403	2,92	1,355	0,737	
KB14: “Karaman İle İlgili Güncel Gelişmeleri Radyo ve Televizyondan Takip Ederim”	403	3,08	1,437	0,722	
KB15: “Karaman İle İlgili Güncel Gelişmeleri İnternette Takip Ederim”	403	3,65	1,279	0,650	
KB16: “Karaman İle İlgili Dernek, Vakıf ve Başka Herhangi	403	2,81	1,303	0,733	

Bir Kuruluş Faaliyetlerine Katılıyorum”							
KB17: “Karaman’ın Yöresel Festivallerini, Etkinliklerini Takip Ederim”	403	3,32	1,231	0,718			
KB18: “Memleketime Sıklıkla Giderim”	403	3,57	1,196	0,649			
KB19: “Memlekete Daha Ziyade Tanıdık ve Akralarımı Görmek İçin Giderim”	403	3,57	1,191	0,728			
KB20: ”Memlekete Daha Ziyade Erzak, Eşya vb. Getirmek İçin Giderim”	403	2,90	1,247	0,805			
KB21: “Memleketteki Tanıdık ve Akraların Düğün, Hastalık, Cenaze vb. Olaylarına Sıklıkla Giderim”	403	3,53	1,208	0,717			
KB22: “Karaman Hiçbir Şekilde Ayrılmayacağım Bir Şehirdir”	403	2,73	1,339	0,720			
KB23: “Çocuklarımın Geleceğini Karaman’da Kurmasını İsterim”	403	2,75	1,328	0,725			
Faktör Açıklayıcılığı Toplam					% 63,71		
Kentlilik Bilinci Genel Ortalaması					3,40		
Kentlilik Bilinci Ölçeği Güvenilirlik Testi (Genel)					0,842		
KMO Ölçek Geçerliliği					0,851		
Bartlett Küresellik Testi Ki Kare					3706,275		
Df					253		
p değeri					0,000		

Anket çalışması yapılan analizler doğrultusunda, kentlilik bilinci ölçeği altında yer alan; “Kent yaşamı gelenek ve göreneklere verilen değerleri arttırmaktadır.”, “Kendimi kentli olarak görüyorum”, “Karaman’dan mecbur kalırsam ayrılırım”, “Karaman tarihini ve coğrafi özelliklerini iyi bilirim” önermelerinde faktör ağırlığı değerleri, 0,5’ten küçük olduğu için analizlerden çıkarılmıştır.

Faktör analizi sonucuna ölçeğin Kaiser-Meyer Olkin ölçek geçerliliğinin 0,851 gibi oldukça yüksek bir değere sahip olduğu belirlenmiştir. Kentlilik bilinci ölçeğinin genelinin faktör açıklayıcılık oranı ise %63,17 olarak belirlenmiştir. Bu sonuçlar bağlamında kentlilik bilinci ölçeğinin yapısal geçerliliğinin oldukça yeterli bir düzeyde olduğu bulunmuştur.

Kentlilik bilinci ölçeğinin güvenilirlikleri de analiz edilmiştir. Cronbach's Alpha Testi sonuçlarına göre; kentlilik bilinci ölçeğinin genelinin güvenilirlik oranı da 0,842 gibi oldukça yüksek bir düzeyde saptanmıştır. Bu sonuçlar doğrultusunda kentlilik bilinci ölçeğinin güvenilirlik yönünden de oldukça uygun bir düzeyde olduğu görülmüştür.

Ayrıca kentlilik bilinci değişkeninin genelinin ise 3,40 ortalamaya sahip olduğu belirlenmiştir. Bu sonuçlar uyarınca katılımcılar, kentlilik bilincine dair bir ortalamanın üstünde bilgi sahibi olduğunu belirtmişlerdir.

Araştırmanın ikinci değişkeni olan trafik kültürü/adabı ölçeği için de faktör analizi, ortalama, standart sapma ve güvenilirlik analizleri yapılmıştır. Analiz sonuçları aşağıdaki tablo ile özet halinde sunulmuştur.

Tablo 4: Trafik Adabı ve Kültürü Ölçeği Faktör Analizi, Ortalama, Standart Sapma ve Güvenilirlik Analizleri

Faktör adı	Soru İfadesi	Sayı	Ort.	Std. Sapma	Faktör Ağırlığı	Faktörün Açıklayıcılığı (%)	Güvenilirlik Cronbach's α
Trafik Adabı ve Kültürü	TK1: "Trafikte her zaman anlayışlı bir sürücüyümdür"	403	4,02	1,071	0,736	64,80	0,862
	TK2: "Trafikte her zaman sabırlıyım"	403	3,80	1,083	0,799		
	TK3: "Emniyet kemerini takıp takmamak sadece beni ilgilendirir"	403	2,51	1,404	0,743		
	TK4: "Trafikte hiçbir zaman kavga etmem"	403	3,69	1,225	0,678		
	TK5: "Eğer uygun bir park yeri bulamadıysam, işim çok kısa bile olsa yaya kaldırımına park etmem"	403	3,89	1,143	0,702		
	TK6: "Trafikte kural ihlali yaparak diğer insanlar için tehlike yaratan bir sürücüyü ilgili"	403	3,72	1,110	0,690		

	birime/kuruma/kişiyeye şikâyet ederim”						
	TK7: “Trafik kurallarına uyarım”	403	4,23	0,913	0,772		
	TK8: “Trafikte yardımlaşmanın önemli olduğuna inanıyorum”	403	4,33	0,946	0,751		
	TK9: “Yayalara her zaman saygılıyım”	403	4,21	0,981	0,776		
	TK10: “Trafikte her zaman sorumluluk sahibi bir sürücüyümdür”	403	4,14	0,972	0,797		
	TK11: “Her zaman dikkatli araç kullanırım”	403	4,10	0,976	0,786		
	TK12: “Trafikte başka araçlara yol veririm”	403	4,12	0,951	0,698		
	TK13: “Trafikte fedakarlık yapabilirim”	403	4,09	0,990	0,664		
	TK14: “Trafik düzeni ve güvenliği için gerektiğinde kendi önceliğimi başkasına verebildiğim zamanlar olmuştur”	403	3,94	1,134	0,627		
	TK15: “Önümdeki sürücü park etmeye çalışırken, o park edene kadar sakince beklerim”	403	3,83	1,102	0,569		
	TK16: “Trafikte her zaman hoşgörülü davranırım”	403	3,71	1,179	0,715		
	TK17: “Trafikte yayalara öncelik veririm”	403	3,70	1,213	0,779		
	TK18: “Kısa bir işim var ve aracımı park edecek park yeri bulamadıysam yaya kaldırımına park ederim”	403	2,62	1,358	0,669		
	TK19: “Trafikte kural ihlali yaparak diğer insanlar için tehlike yaratan bir sürücüye karışmam, boş veririm”	403	2,79	1,275	0,631		
	TK20: “Trafik polisi, radar vb. yoksa trafik kurallarına uymadığım olur”	403	2,78	1,318	0,793		
	TK21: “Trafikte sabırsız olduğumda kural ihlali yaparım”	403	2,89	1,331	0,786		
	Faktör Açıklayıcılığı Toplam					%64,80	
	Trafik Kültürü Genel Ortalaması						3,67
	Trafik Kültürü Ölçeği Güvenilirlik Testi (Genel)						0,862
	KMO Ölçek Geçerliliği						0,907
	Bartlett Küresellik Testi Ki Kare						4187,272
	Df						210
	p değeri						0,000

Anket çalışması yapılan analizler doğrultusunda, trafik adabı ve kültür ölçeği altında yer alan; “Kaza yapmamak için sabırlı olmanın önemli olduğunu düşünüyorum.”, “Önümdeki sürücü park etmeye çalışırken, benim ilerlememi engellediğinde kornaya

basarım”, “Emniyet kemerimi takmazsam araçtaki diğer kişilere zarar verebilirim”, “Trafikte her zaman kendimi diğerlerinin yerine koyarak davranırım” önermelerinde faktör ağırlığı değerleri, 0,5’ten küçük olduğu için analizlerden çıkarılmıştır.

Trafik adabı ve kültürü ölçeğine yönelik olarak yapılan faktör analizi sonucuna göre ölçeğin yapısal geçerliliğini ortaya koyan KMO ölçek geçerliliğinin 0,907 gibi oldukça yüksek bir düzeyde olduğu belirlenmiştir. Ölçeğin faktör yüklerinin 0,857’den yüksek olduğu ve bu değerlerin de kabul edilebilir düzeyde olduğu görülmüştür. Trafik adabı ve kültürü ölçeğinin bütününe faktör açıklayıcılık oranı ise %64,80 olarak belirlenmiştir. Bu sonuçlar bağlamında trafik adabı ve kültürü ölçeğinin yapısal geçerliliğinin oldukça yüksek bir düzeyde olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Trafik adabı ve kültürü ölçeğinin güvenilirlik analizleri için de Cronbach’s Alpha testinden yararlanılmıştır. Trafik adabı ve kültürü ölçeğinin geneli için yapılan güvenilirlik analizleri sonuca göre; ölçeğinin genelinin 0,862 olarak iyi düzeyinde güvenilirliğinin olduğu bulunmuştur.

Trafik adabı ve kültürü değişkeninin genelinin ise 3,67 şeklinde ortanın üstü bir ortalamaya sahip oldukları belirlenmiştir.

Her iki ölçek için de yapılan faktör ve güvenilirlik analizleri doğrultusunda yapısal geçerliliklerinin ve güvenilirliklerinin oldukça yüksek olduğu belirlenmiş ve araştırmada toplanan verilerin sağlıklı bir şekilde elde edildikleri anlaşılmıştır.

Araştırmada elde edilen verilerin normal dağılıp dağılmadığını belirlemek ve bu sonuç uyarınca da parametrik testler ya da nonparametrik testlerin kullanılmasına karar vermek amacıyla Kolmogorov-Smirnov Normallik Testi yapılmıştır. Kentlilik bilinci ölçeğinin normallik testi p değeri $0,000 > 0,05$ olduğu, çarpıklık ve basıklık değerlerinin de sırasıyla -0,367 ve 0,122 (+3 ve -3 Aralığında olması nedeniyle uygun) olduğu bulgusu elde edilmiştir. Bu sonuçlar bağlamında kentlilik bilinci ölçeği ile elde edilen verilerin normal dağılıma yakın değerler taşıdığı anlaşılmıştır. Trafik adabı/kültürü ölçeği için de hem Kolmogorov-Smirnov Normallik testi yapılmış, ayrıca çarpıklık ve basıklık değerlerine bakılmıştır. Buna göre trafik adabı/kültürü ölçeği Kolmogorov-Smirnov Normallik Testi p değeri $0,106 > 0,05$, çarpıklık değeri $-1,353 < 3$ ve basıklık değeri $0,122 < 3$ olarak

belirlenmiştir. Bu sonuçlara göre trafik adabı/kültürü ölçeği ile elde edilen verilerin normal dağılıma uygun olduğu anlaşılmıştır.

Kentlilik bilinci ve trafik adabı/kültürü ölçeği ile elde edilen verilerin normal dağılım gösterdiği sonuçlarından hareketle ileriki aşamalarda yapılacak analizlerde parametrik testlerin kullanılması kararı verilmiştir.

3.2.3. Araştırmanın Demografik Bulguları

Araştırmanın bu kısmında demografik bulgulara yer verilmiştir.

Tablo 5: Araştırmaya Katılanların Cinsiyete Göre Dağılımı

Cinsiyet	Sayı	%
Erkek	208	51,6
Kadın	195	48,4
Toplam	403	100,0

Ankete katılan kişiler cinsiyetleri bakımından karşılaştırıldığında, katılımcıların %51,6'sının erkek, %48,4'ünün ise kadınlardan oluştuğu sonucuna ulaşılmıştır. Çalışma kapsamında Karaman ili değerlendirildiğinde seçilen örneklemin cinsiyet bakımından temsil yeteneğinin yüksek olduğu şeklinde çıkarımda bulunulabilir.

Tablo 6: Araştırmaya Katılanların Yaş Gruplarına Göre Dağılımı

Yaş	Sayı	%
18-28	211	52,4
29-39	71	17,6
40-50	71	17,6
51-61	39	9,7
62 ve üstü	11	2,7
Toplam	403	100,0

Ankete katılanlar yaş grupları açısından karşılaştırıldığında, katılımcıların %52,4'nün 18-28 yaş aralığında olduğu dikkat çekmektedir. %17,6'sının 29-39 yaş grubunda yer

almaktadır. 40-50 yaş grubundan olanların oranı %17,6; 51-61 yaş grubunda olanların oranı %9,7'dir. Katılımcıların %2,7'lik kısmı ise 62 ve üstü yaş grubundandır. Katılımcılara bakıldığında yaş grubuna göre ortalama bir dağılım olduğu dikkati çekmektedir.

Tablo 7: Araştırmaya Katılanların Eğitim Durumuna Göre Dağılımı

Eğitim Durumu	Sayı	%
İlkokul	13	3,2
Ortaokul	22	5,5
Lise	112	27,8
Ön lisans	63	15,6
Lisans	182	45,2
Lisansüstü	11	2,7
Toplam	403	100,0

Ankete katılanlar eğitim düzeyleri bakımından karşılaştırıldığında, katılımcıların %3,2'sinin ilkokul, %5,5'inin ortaokul, %27,8'inin lise, %15,6'sının ön lisans, %45,2'sinin lisans ve %2,7'sinin lisansüstü eğitime sahiptir. Bu veriler incelendiğinde de, katılımcıların yüksek oranda lisans eğitimine sahip olup, meslek durumları da dikkate alındığında, bu oranın büyük çoğunluğunu da halen eğitim görmekte olan öğrenci grubu oluşturduğu görülmektedir.

Tablo 8: Araştırmaya Katılanların Medeni Durumlarına Göre Dağılımı

Cinsiyet	Sayı	%
Evli	188	46,7
Bekâr	215	53,3
Toplam	403	100,0

Ankete katılanların cinsiyet bakımından karşılaştırıldığında evli olanların %46,7 düzeyinde olduğu, bekâr olanların %53,3 olduğu görülmektedir. Bu durumda ankete katılanların büyük bir çoğunluğunun medeni durumunun bekâr olduğu görülmektedir.

Tablo 9: Araştırmaya Katılanların Meslek Durumlarına Göre Dağılımı

Meslek	Sayı	%
Ev hanımı	48	11,9
Kamu Görevlisi	91	22,6
Esnaf	36	8,9
Emekli	20	5,0
İşçi	38	9,4
Serbest Meslek	22	5,5
Öğrenci	138	34,2
Diğer	10	2,5
Toplam	403	100,0

Ankete katılanların meslek durumları değerlendirildiğinde, %11,9'unun ev hanımı, %22,6'sının kamu görevlisi, %8,9'nun esnaf, %5,0'nin emekli, %9,4'nün işçi, %5,5 serbest meslek sahibi olduğu görülmektedir. Katılımcıların %34,2'lik kısmı öğrenci olması sebebiyle büyük çoğunluğu kapsamaktadır. Bunun yanı sıra %2,5'lik kesimin de diğer meslek gruplarında yer aldığı verilerine ulaşılmaktadır.

3.2.4. Kentlilik Bilincine Yönelik Vatandaş Algıları

Çalışmanın bu kısmında kentlilik bilincine yönelik vatandaş algıları ile betimleyici analiz bulgularına yer verilmiştir.

Tablo 10: Kentlilik Bilinci Ölçeği Bütüncül Betimleyici Analiz

	Sayı	Ortalama	Standart Sapma
Kentlilik Bilinci	624	3,7551	,69828

Tablo 11: Kentin Gerçek Sahibi Kentte Yaşayan Herkeştir Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	43	10,7
Katılmıyorum	48	11,9
Kararsızım	33	8,2
Katılıyorum	134	33,3
Kesinlikle katılıyorum	145	36,0
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Kentin gerçek sahibi kentte yaşayan herkeştir.” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %69,3 bu önermeye katıldığını beyan etmiştir. Önermeye katılmayanların oranı %22,6’dır. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %8,2’dir. Buradan hareketle, katılımcıların kentte yaşayanların kentin gerçek sahibi olduğuna hemfikir olduğu sonucu ortaya konulabilir.

Tablo 12: Kentin Gerek Fiziki Gerekse Sosyal Açından Gelişmesinde, Daha Düzenli ve Yaşanabilir Bir Yer Olmasında En Büyük Sorumluluk Kentte Yaşayanlara Aittir Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	29	7,2
Katılmıyorum	34	8,4
Kararsızım	51	12,7
Katılıyorum	142	35,2
Kesinlikle katılıyorum	147	36,5
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, "Kentin fiziki ve sosyal açıdan gelişmesi, daha düzenli ve yaşanabilir bir yer haline gelmesinde en büyük sorumluluk, kentte yaşayanlara aittir." önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %71,7'si bu öneriye katıldığını beyan etti. Öneriye katılmayanların oranı ise yüzde 15,6. Bu konuda kararsız olduğunu belirtenlerin oranı ise

%12,7 oldu. Bu sonuçlarla katılımcıların, kentin her alanda gelişmesi ve yaşanabilirliği konusunda en büyük sorumluluğun kentte yaşayan insanlara ait olduğu görüşünde oldukları ifade edilebilir.

Tablo 13: Sokağa Tükürülmesini, Yerlere İzmarit Atılmasını Yadırgarım Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	25	6,2
Katılmıyorum	22	5,5
Kararsızım	16	4,0
Katılıyorum	73	18,1
Kesinlikle katılıyorum	267	66,3
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Sokağa tükürülmesini, yerlere izmarit atılmasını yadırgarım.” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %84,4’ü bu önermeye katıldığını beyan ederek büyük çoğunluğu oluşturmaktadır. Önermeye katılmayanların oranı %11,7’dir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %4,0’dır. Çıkan bu sonuçlarla, katılımcıların sokağa tükürmek, yerlere izmarit atmak gibi kötü davranışları yadırgadığı ve çevreye duyarlı davranış gösterdiği görülmektedir.

Tablo 14: Trafik Kurallarına Uymaya, Toplu Taşıma Araçlarında Her Zaman Yaşlılara, Engellilere, Hamilelere Yer Vermeye Özen Gösteririm Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	15	3,7
Katılmıyorum	8	2,0
Kararsızım	34	8,4
Katılıyorum	100	24,8
Kesinlikle katılıyorum	246	61,0
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Trafik kurallarına uymaya, toplu taşıma araçlarında her zaman yaşlılara, engellilere, hamilelere yer vermeye özen gösteririm.” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %85,8’i bu önermeye katıldıklarını beyan ederek, yüksek oranla yer almaktadır. Önermeye katılmayanların oranı %5,7’dir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %8,4’tür. Bu veriler ışığında, katılımcıların trafik kurallarına uydıklarını, toplu taşıma araçlarında yaşlılara, özürllülere, hamilelere yer vererek yardımcı oldukları görülmektedir.

Tablo 15: Kentin Gerek Fiziki Gerekse Sosyal Açıdan Gelişmesinde, Daha Düzenli ve Yaşanabilir Bir Yer Olmasında En Büyük Sorumluluk Devlete ve Belediyeye Aittir Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	18	4,5
Katılmıyorum	26	6,5
Kararsızım	46	11,4
Katılıyorum	150	37,2
Kesinlikle katılıyorum	163	40,4
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Kentın gerek fiziki gerekse sosyal açıdan gelişmesinde, daha düzenli ve yaşanabilir bir yer olmasında en büyük sorumluluk devlete ve belediyeye aittir” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %77,6’sı bu önermeye katıldıklarını beyan etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %11’dir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %11,4’tür. Bu veriler ışığında, katılımcıların büyük kısmı kentın geliştirilmesi ve yaşanabilir bir yer olmasındaki sorumluluğun devlet ve belediyede olduğunu ifade etmektedirler.

Tablo 16: Kentin Gerçek Sahibi Kentte Doğup Büyüyendir Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	57	14,1
Katılmıyorum	101	25,1
Kararsızım	97	24,1
Katılıyorum	68	16,9
Kesinlikle katılıyorum	80	19,9
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Kentın gerçek sahibi kentte doğup büyüyendir” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %36,8’i bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %39,2’dir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %24,1’dir. Bu veriler kapsamında, katılımcıların büyük oranla bu önermeye katılmadıklarını ve kentte doğup büyüyenlerin kentın gerçek sahibi olmadığını ifade etmektedirler.

Tablo 17: İlk Fırsatını Bulduğumda Karaman'dan Ayrılırim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	71	17,6
Katılmıyorum	98	24,3
Kararsızım	84	20,8
Katılıyorum	62	15,4
Kesinlikle katılıyorum	88	21,8
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “İlk fırsatını bulduğumda Karaman'dan ayrılırim” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %37,2’si bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %41,9’dur. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %20,8’dir. Bu veriler kapsamında, katılımcılarda katılan ve katılmayanların oranı,

yaklaşık olarak dengeli dağılmakla beraber, ilk fırsatta Karaman'dan ayrılma düşüncesine sahip olmayanlar öne çıkmaktadır.

Tablo 18: Karaman'da Yaşamaktan Memnunum Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	42	10,4
Katılmıyorum	40	9,9
Kararsızım	91	22,6
Katılıyorum	133	33,0
Kesinlikle katılıyorum	97	24,1
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Karaman'da yaşamaktan memnunum” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %57,1'i bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %20,3'tür. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %22,6'dır. Bu bilgiler bağlamında, katılımcıların yüksek çoğunlukla Karaman'da yaşamayı sevdiği ve yaşamaktan memnun olduğu kanaatine ulaşılmaktadır.

Tablo 19: Başka Bir Yere Gittiğimde Karaman'ı Özlüyorum Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	61	15,1
Katılmıyorum	40	9,9
Kararsızım	79	19,6
Katılıyorum	123	30,5
Kesinlikle katılıyorum	100	24,8
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Başka bir yere gittiğimde Karaman'ı özleyorum” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %55,3'ü bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %25'tir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise

%19,6'dır. Buradan hareketle, katılımcıların yarısından fazlası başka şehre gittiğinde Karaman'a karşı özlem duyduğunu dile getirmektedir.

Tablo 20: Kendimi Karamanlı Olarak Görüyorum Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	67	16,6
Katılmıyorum	44	10,9
Kararsızım	59	14,6
Katılıyorum	95	23,6
Kesinlikle katılıyorum	138	34,2
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Kendimi Karamanlı olarak görüyorum” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %57,8'i bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %27,5'tir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %14,6'dır. Buradan hareketle, katılımcıların çoğu kendisini Karamanlı olarak gördüğünü ifade etmektedir.

Tablo 21: Karaman'da Bulunan Sosyal ve Kültürel Etkinliklere Genellikle Katılım Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	36	8,9
Katılmıyorum	87	21,6
Kararsızım	101	25,1
Katılıyorum	124	30,8
Kesinlikle katılıyorum	55	13,6
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Karaman'da bulunan sosyal ve kültürel etkinliklere genellikle katılım” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %44,4'ü bu önermeye katıldıklarını ifade

etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %30,5'tir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %25,1'dir. Buradan hareketle, katılımcıların Karaman'da yapılan sosyal ve kültürel etkinliklere genel itibariyle çok fazla rağbet etmediği yine de katılımcılar bazında bu tür etkinliklere giden sayısının fazla olduğu görülmektedir.

Tablo 22: Karaman ile İlgili Güncel Gelişmeleri Takip Ederim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	40	9,9
Katılmıyorum	56	13,9
Kararsızım	85	21,1
Katılıyorum	123	30,5
Kesinlikle katılıyorum	99	24,6
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Karaman ile ilgili güncel gelişmeleri takip ederim” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %55,1'i bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %23,8'dir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %21,1'dir. Bu veriler kapsamında katılımcıların çoğunluğu Karaman ile ilgili gelişmeleri yakından takip ettiğini belirtmişlerdir.

Tablo 23: Karaman ile İlgili Güncel Gelişmeleri Yerel Gazetelerden Takip Ederim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	78	19,4
Katılmıyorum	96	23,8
Kararsızım	64	15,9
Katılıyorum	109	27,0
Kesinlikle katılıyorum	56	13,9
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Karaman ile ilgili güncel gelişmeleri yerel gazetelerden takip ederim” önermesi yöneltmiştir. Katılımcıların %40,9’u bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %43,2’dir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %15,9’dur. Bu kapsamda katılımcılar bazında veriler incelendiğinde, değerler birbirine yakın olmakla beraber önermeye katılmayanların oranı daha yüksek görünmektedir. Bu verilerle Karaman ile ilgili gelişmeler takip edilirken yerel gazetelerin fazla tercih edilmediği ifade edilebilir.

Tablo 24: Karaman ile İlgili Güncel Gelişmeleri Radyo ve Televizyondan Takip Ederim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	74	18,4
Katılmıyorum	90	22,3
Kararsızım	56	13,9
Katılıyorum	95	23,6
Kesinlikle katılıyorum	88	21,8
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Karaman ile ilgili güncel gelişmeleri radyo ve televizyondan takip ederim” önermesi yöneltmiştir. Katılımcıların %45,4’ü bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %40,7’dir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %13,9’dur. Bu veriler incelendiğinde katılımcıların büyük çoğunluğu Karaman ile ilgili güncel gelişmeleri radyo ve televizyondan takip ettiğini beyan etmiştir. Bununla beraber bu önermeye katılmayan katılımcıların sayısının da yüksek olduğu görülmektedir. Bunun sebebi olarak, yerel düzeyde radyo ve televizyonların yeteri kadar imkânın olmamasından kaynaklandığı düşünülebilir.

Tablo 25: Karaman ile İlgili Güncel Gelişmeleri İnternette Takip Ederim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	37	9,2
Katılmıyorum	52	12,9
Kararsızım	47	11,7
Katılıyorum	147	36,5
Kesinlikle katılıyorum	120	29,8
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Karaman ile ilgili güncel gelişmeleri internette takip ederim” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %66,3’ü bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %22,1’dir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %11,7’dir. Bu veriler bağlamında, katılımcıların yüksek oranda Karaman ile ilgili gelişmelerin internet takip ettiği görülmektedir. Bu oranın yüksek olmasında, sosyal medya uygulamalarının ve Karaman’ın yerel internet sitelerinin büyük rolü olmaktadır.

Tablo 26: Karaman ile İlgili Dernek, Vakıf veya Başka Herhangi Bir Kuruluş Faaliyetine Katılım Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	82	20,3
Katılmıyorum	96	23,8
Kararsızım	87	21,6
Katılıyorum	93	23,1
Kesinlikle katılıyorum	45	11,2
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Karaman ile ilgili dernek, vakıf veya başka herhangi bir kuruluş faaliyetine katılım” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %34,3’ü bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %44,1’dir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %21,6’dır. Bu kapsamda katılımcıların

çoğunluğu Karaman ile ilgili dernek, vakıf veya herhangi bir kuruluşa katılmadığını belirtmişlerdir. %21,6'lık kısım ise, kararsız olup, tercihini belirtmek istememiştir.

Tablo 27: Karaman'ın Yöresel Festivallerini, Etkinliklerini Takip Ederim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	37	9,2
Katılmıyorum	79	19,6
Kararsızım	78	19,4
Katılıyorum	138	34,2
Kesinlikle katılıyorum	71	17,6
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Karaman'ın yöresel festivallerini, etkinliklerini takip ederim” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %51,8'i bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %29,8'dir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %19,4'tür. Bu kapsamda katılımcıların yarısından fazlası, Karaman'a ait yöresel festivalleri, etkinlikleri yakından takip ettiğini ifade etmiştir.

Tablo 28: Memleketime Sıklıkla Giderim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	30	7,4
Katılmıyorum	54	13,4
Kararsızım	68	16,9
Katılıyorum	157	39,0
Kesinlikle katılıyorum	94	23,3
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Memleketime sıklıkla giderim” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %62,3'ü bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %20,8'dir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %16,9'dur. Bu veriler

karşılaştırıldığında, katılımcıların büyük çoğunluğu memleketine sık sık gittiğini belirtmişlerdir.

Tablo 29: Memlekete Daha Ziyade Tanıdık ve Akrabaları Görmek İçin Giderim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	30	7,4
Katılmıyorum	54	13,4
Kararsızım	66	16,4
Katılıyorum	161	40,0
Kesinlikle katılıyorum	92	22,8
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Memlekete daha ziyade tanıdık ve akrabaları görmek için giderim” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %62,8’i bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %20,8’dir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %16,4’tür. Bu kapsamda katılımcıların büyük çoğunluğu, memleketine tanıdık ve akrabaları görmek amacıyla gittiğini belirtmişlerdir.

Tablo 30: Memlekete Daha Ziyade Erzak, Eşya vb. Getirmek İçin Giderim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	58	14,4
Katılmıyorum	109	27,0
Kararsızım	101	25,1
Katılıyorum	84	20,8
Kesinlikle katılıyorum	51	12,7
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Memlekete daha ziyade erzak, eşya vb. getirmek için giderim” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %33’5’i bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %41,4’tür. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %25,1’dir. Bu kapsamda katılımcıların çoğunluğu memlekete erzak, eşya vs getirmek için gitmediğini belirtilmektedir. Bu kapsam içerisinde yer alan kişilerin, farklı amaçlarla memleketlerine gittiği kanısına ulaşılabilmektedir.

Tablo 31: Memleketteki Tanıdık ve Akrabaların Düğün, Hastalık, Cenaze vb. Olaylarına Sıklıkla Giderim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	35	8,7
Katılmıyorum	52	12,9
Kararsızım	67	16,6
Katılıyorum	163	40,4
Kesinlikle katılıyorum	86	21,3
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Memleketteki tanıdık ve akrabaların düğün, hastalık, cenaze vb. olaylarına sıklıkla giderim” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %61,7’si bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %21,6’tır. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %16,6’dır. Bu verilerden elde edilen sonuç itibarıyla katılımcıların büyük çoğunluğu tanıdık, eş dost, akrabalarının düğün, hastalık, cenaze gibi önemli olaylarında memleketlerine gittiğini ifade etmektedirler.

Tablo 32: Karaman Hiçbir Şekilde Ayrılmayacağım Bir Şehirdir Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	103	25,6
Katılmıyorum	63	15,6
Kararsızım	131	32,5
Katılıyorum	50	12,4
Kesinlikle katılıyorum	56	13,9
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Karaman hiçbir şekilde ayrılmayacağım bir şehirdir” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %26,3’ü bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %41,2’dır. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %32,5’dır. Bu sonuçlar itibarıyla katılımcıların çoğu bu önermeye katılmadığını belirterek, oluşan şartlar dâhilinde Karaman’dan ayrılabileceğini beyan etmektedirler.

Tablo 33: Çocuklarının Geleceğini Karaman'da Kurmasını İsterim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	102	25,3
Katılmıyorum	60	14,9
Kararsızım	126	31,3
Katılıyorum	65	16,1
Kesinlikle katılıyorum	50	12,4
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Çocuklarının geleceğini Karaman'da kurmasını isterim” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %28,5 bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %40,2'dir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %31,3'tür. Bu kapsamda katılımcıların büyük çoğunluğu, çocuklarının Karaman'da bir gelecek kurmalarını istemediklerini belirtmişlerdir.

3.2.5. Trafik Kültürü ve Adabına Yönelik Vatandaş Algıları

Çalışmanın bu kısmında trafik kültürü ve adabına yönelik vatandaş algıları ile betimleyici analiz bulgularına yer verilmiştir.

Tablo 34: Kentlilik Bilinci Ölçeği Bütüncül Betimleyici Analiz

	Sayı	Ortalama	Standart Sapma
Kentlilik Bilinci	624	3,7551	,69828

Tablo 35: Trafikte Her Zaman Anlayışlı Bir Sürücüyümdür Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	19	4,7
Katılmıyorum	21	5,2
Kararsızım	49	12,2
Katılıyorum	157	39,0
Kesinlikle katılıyorum	157	39,0
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Trafikte her zaman anlayışlı bir sürücüyümdür.” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %78’i bu önermeye katıldığını beyan etmiştir. Önermeye katılmayanların oranı %9,9’dur. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %12,2’dir. Buradan hareketle, katılımcıların büyük çoğunluğu trafikte anlayışlı bir sürücü olduklarını belirterek, anlayışlı sürücü olmanın önemine vurgu yapılmaktadır.

Tablo 36: Trafikte Her Zaman Sabırlıyım Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	20	5,0
Katılmıyorum	31	7,7
Kararsızım	72	17,9
Katılıyorum	168	41,7
Kesinlikle katılıyorum	112	27,8
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Trafikte her zaman sabırlıyım.” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %69,5’i bu önermeye katıldığını beyan etmiştir. Önermeye katılmayanların oranı %12,7’dir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %17,9’dur. Buradan hareketle, katılımcıların büyük çoğunluğu trafikte sabırlı bir sürücü olduklarını ifade etmektedirler.

Tablo 37: Emniyet Kemerini Takıp Takmamak Sadece Beni İlgilendirir Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	123	30,5
Katılmıyorum	119	29,5
Kararsızım	46	11,4
Katılıyorum	61	15,1
Kesinlikle katılıyorum	54	13,4
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Emniyet kemerini takıp takmamak sadece beni ilgilendirir” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %28,5’i bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %60’dır. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %11,4’dur. Bu önermeye verilen cevaplar değerlendirildiğinde, katılımcıların büyük çoğunluğu önermeye katılmadığını beyan etmektedir. Buradan çıkan sonuç itibariyle, emniyet kemerinin önemi hususunda sadece şoförün değil, diğer insanları da etkilediği sonucuna ulaşılabilmektedir.

Tablo 38: Trafikte Hiç Bir Zaman Kavga Etmem Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	33	8,2
Katılmıyorum	31	7,7
Kararsızım	91	22,6
Katılıyorum	119	29,5
Kesinlikle katılıyorum	129	32,0
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Trafikte hiç bir zaman kavga etmem” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %61,5’i bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %15,9’dur. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise

%22,6'dır. Katılımcıların bu cevapları göz önünde bulundurulduğunda verilen cevapların yarısından fazlası, önermeye katılanların fazlalığını göstermektedir. Trafikte kavga etmenin olumsuz bir davranış olduğunu ve büyük çoğunluğun bu davranışı tasvip etmediği görülmektedir.

Tablo 39: Eğer Uygun Bir Park Yeri Bulamadıysam, İşim Çok Kısa Bile Olsa Yaya Kaldırımına Park Etmem Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	22	5,5
Katılmıyorum	22	5,5
Kararsızım	89	22,1
Katılıyorum	115	28,5
Kesinlikle katılıyorum	155	38,5
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Eğer uygun bir park yeri bulamadıysam, işim çok kısa bile olsa yaya kaldırımına park etmem” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %67’si bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %11’dir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %22,1’dir. Bu önermeye verilen cevaplara göre, katılımcıların büyük çoğunluğu önermeye katıldığını ve her koşulda yaya kaldırımına park yapılmamasını desteklediği görülmektedir.

Tablo 40: Trafikte Kural İhlali Yaparak Diğer İnsanlar İçin Tehlike Yaratan Bir Sürücüyü İlgili Birime/Kuruma/Kişiyeye Şikâyet Ederim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	25	6,2
Katılmıyorum	24	6,0
Kararsızım	97	24,1
Katılıyorum	149	37,0
Kesinlikle katılıyorum	108	26,8
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Trafikte kural ihlali yaparak diğer insanlar için tehlike yaratan bir sürücüyü ilgili birime/kuruma/kişiye şikâyet ederim” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %63,8’i bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %12,2’dir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %24,1’dir. Bu verilerden yola çıkıldığında, katılımcıların çoğunluğu önermeye katıldığını belirterek, herhangi bir trafik kural ihlali karşısında ilgili birimlere şikâyet edilmesi gerektiğini beyan etmişlerdir.

Tablo 41: Trafik Kurallarına Uyarım Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	15	3,7
Katılmıyorum	3	0,7
Kararsızım	33	8,2
Katılıyorum	176	43,7
Kesinlikle katılıyorum	176	43,7
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Trafik kurallarına uyarım” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %87,4’ü bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %4,4’dür. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %8,2’dir. Bu verilerden sonucunda, katılımcıların yüksek oranda bu önermeye katıldığı görülmektedir. Veriler ışığında trafik kurallarına uymanın son derece önemli olduğu kanısı ortaya çıkmaktadır.

Tablo 42: Trafikte Yardımlaşmanın Önemli Olduğuna İnanıyorum Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	14	3,5
Katılmıyorum	8	2,0
Kararsızım	27	6,7
Katılıyorum	134	33,3
Kesinlikle katılıyorum	220	54,6
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Trafikte yardımlaşmanın önemli olduğuna inanıyorum” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %87,9’u bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %5,5’tir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %6,7’dir. Bu verilerle beraber trafikte yardımlaşmanın ne denli önemli olduğuna dair görüş, katılımcıların yüksek oranda önermeye katıldıklarını beyan etmesiyle net şekilde belli olmaktadır.

Tablo 43: Yayaalara Her Zaman Saygılıyım Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	14	3,5
Katılmıyorum	10	2,5
Kararsızım	46	11,4
Katılıyorum	140	34,7
Kesinlikle katılıyorum	193	47,9
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Yayaalara her zaman saygılıyım” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %82,6’sı bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %6’tir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %11,4’tür. Bu önermeye verilen cevaplar değerlendirildiğinde, katılımcıların büyük çoğunluğu önermeye katıldıklarını beyan etmektedirler.

Tablo 44: Trafikte Her Zaman Sorumluluk Sahibi Bir Sürücüyümdür Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	15	3,7
Katılmıyorum	13	3,2
Kararsızım	36	8,9
Katılıyorum	174	43,2
Kesinlikle katılıyorum	165	40,9
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Trafikte her zaman sorumluluk sahibi bir sürücüyümdür” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %84,1’i bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %6,9’dur. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %8,9’dur. Katılımcıların çoğunluğu bu önermeye katıldıklarını belirterek, trafikte sorumluluk sahibi olabilmenin önemine değinmişlerdir.

Tablo 45: Her Zaman Dikkatli Araç Kullanırım Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	17	4,2
Katılmıyorum	10	2,5
Kararsızım	42	10,4
Katılıyorum	182	45,2
Kesinlikle katılıyorum	152	37,7
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Her zaman dikkatli araç kullanırım” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %82,9’u bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %6,7’dir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %8,9’dur. Katılımcıların çoğunluğu bu önermeye katıldıklarını belirterek, trafikte sorumluluk sahibi olabilmenin önemine değinmişlerdir.

Tablo 46: Trafikte Başka Araçlara Yol Veririm Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	14	3,5
Katılmıyorum	11	2,7
Kararsızım	43	10,7
Katılıyorum	178	44,2
Kesinlikle katılıyorum	157	39,0
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Trafikte başka araçlara yol veririm” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %83,2’si bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %6,2’dir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %10,7’dir. Katılımcıların verdikleri cevaplar ekseninde büyük oranda önermeye katılımın

yüksek olduğu görülmektedir. Bu sebepten ötürü, trafikte şoförlük yapanların, kurallara uyararak başka araçlara da yol vermesinin önemi daha çok öne çıkmaktadır.

Tablo 47: Trafikte Fedakârlık Yapabilirim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	15	3,7
Katılmıyorum	16	4,0
Kararsızım	42	10,4
Katılıyorum	174	43,2
Kesinlikle katılıyorum	156	38,7
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Trafikte fedakârlık yapabilirim” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %81,9’u bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %7,7’dir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %10,4’tür. Katılımcıların verdikleri cevaplar ekseninde büyük oranda önermeye katılımın yüksek olduğu görülmektedir. Böylelikle trafikte fedakârlık yaparak, sorun yaşamadan trafik akışının daha düzgün olması sağlanacaktır.

Tablo 48: Trafik Düzeni ve Güvenliği İçin Gerekliğinde Kendi Önceliğimi Başkasına Verebildiğim Zamanlar Olmuştur Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	23	5,7
Katılmıyorum	27	6,7
Kararsızım	52	12,9
Katılıyorum	150	37,2
Kesinlikle katılıyorum	151	37,5
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Trafik düzeni ve güvenliği için gerektiğinde kendi önceliğimi başkasına verebildiğim zamanlar olmuştur” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %74,7’si bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %12,4’tür. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %12,9’dur. Katılımcıların verdikleri cevaplar karşısında yarısından fazlası önermeye katıldıklarını beyan etmektedirler. Bu sonuç

itibariyle trafik akışı ve düzeninin sağlanabilmesi için, şoförlerin kendi önceliklerinden feragat edip başkalarının öncelikli olmasına yardımcı olmaktadır.

Tablo 49: Önümdeki Sürücü Park Etmeye Çalışırken, O Park Edene Kadar Sakince Beklerim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	26	6,5
Katılmıyorum	27	6,7
Kararsızım	47	11,7
Katılıyorum	192	47,6
Kesinlikle katılıyorum	111	27,5
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Önümdeki sürücü park etmeye çalışırken, o park edene kadar sakince beklerim” önermesi yöneltmiştir. Katılımcıların %75,1’i bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %13,2’dir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %11,7’dir. Bu önermeye verilen cevaplar değerlendirildiğinde, katılımcıların büyük çoğunluğu, önermeye katıldıklarını ve araba park ederken öndeki sürücünün park etmesini sabırla ve sakin şekilde beklediklerini belirtmişlerdir.

Tablo 50: Trafikte Her Zaman Hoşgörülü Davranırım Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	35	8,7
Katılmıyorum	27	6,7
Kararsızım	64	15,9
Katılıyorum	171	42,4
Kesinlikle katılıyorum	106	26,3
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Trafikte her zaman hoşgörülü davranırım” önermesi yöneltmiştir. Katılımcıların %68,7’si bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %15,4’tür. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise

%15,9'dur. Katılımcıların yarıdan fazlası bu önermeye katıldığını söyleyerek, trafikte hoşgörülü davranmanın önemine vurgu yapılmaktadır.

Tablo 51: Trafikte Yaya İa Öncelik Veririm Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	38	9,4
Katılmıyorum	29	7,2
Kararsızım	58	14,4
Katılıyorum	167	41,4
Kesinlikle katılıyorum	111	27,5
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Trafikte yaya İa öncelik veririm” önermesi yöneltiştir. Katılımcıların %68,9'u bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %16,6'dır. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %14,4'tür. Katılımcıların büyük çoğunluğu önermeye katıldıklarını söyleyerek, trafikte yaya İa öncelik verilmesi gerektiğinin önemini belirtmektedirler.

Tablo 52: Kısa Bir İşim Var ve Aracımı Park Edecek Yeri Bulamadıysam Yaya Kaldırımına Park Ederim Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	111	27,5
Katılmıyorum	91	22,6
Kararsızım	93	23,1
Katılıyorum	56	13,9
Kesinlikle katılıyorum	52	12,9
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Kısa bir işim var ve aracımı park edecek yeri bulamadıysam yaya kaldırımına park ederim” önermesi yöneltiştir. Katılımcıların %26,8'i bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %50,1'dır. Bu konuda

kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %23,1'dir. Katılımcıların yarısı bu önermeye katılmadığını belirtmektedir. Bu sonuçtan yola çıkıldığında, önerme de bahsedilen bu uygulamanın etik ve uygunsuz olduğu kanısına ulaşılabilir.

Tablo 53: Trafikte Kural İhlali Yapararak, Diğer İnsanlar İçin Tehlike Yaratan Bir Sürücüye Karışmam, Boş Veririm Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	65	16,1
Katılmıyorum	125	31,0
Kararsızım	101	25,1
Katılıyorum	54	13,4
Kesinlikle katılıyorum	58	14,4
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Trafikte kural ihlali yaparak, diğer insanlar için tehlike yaratan bir sürücüye karışmam, boş veririm” önermesi yöneltmiştir. Katılımcıların %27,8'i bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %47,1'dir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %25,1'dir. Bu önermeye verilen cevaplar neticesinde, önermeye katılmayan katılımcıların oranı yüksek olmakla beraber, önerme de bahsi geçen davranışın uygun olmadığı sonucuna varılabilir.

Tablo 54: Trafik Polisi, Radar vs. Yoksa Trafik Kurallarına Uymadığım Olur Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	77	19,1
Katılmıyorum	113	28,0
Kararsızım	93	23,1
Katılıyorum	61	15,1
Kesinlikle katılıyorum	59	14,6
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Trafik polisi, radar vs. yoksa trafik kurallarına uymadığım olur” önermesi yöneltmiştir. Katılımcıların %29,7'si bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %47,1'dir. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin

oranı ise %23,1'dir. Katılımcıların çoğunluğu bu önermeye katılmadığını beyan ederek, önermenin doğru ve uygun olmadığına önemine dikkat çekilmektedir.

Tablo 55: Trafikte Sabırsız Olduğumda Kural İhlali Yaparım Önermesine Yönelik Katılımcı Algısı

	Sayı	%
Kesinlikle katılmıyorum	78	19,4
Katılmıyorum	82	20,3
Kararsızım	115	28,5
Katılıyorum	63	15,6
Kesinlikle katılıyorum	65	16,1
Toplam	403	100,0

Katılımcılara, “Trafikte sabırsız olduğumda kural ihlali yaparım” önermesi yöneltilmiştir. Katılımcıların %31,7'si bu önermeye katıldıklarını ifade etmişlerdir. Önermeye katılmayanların oranı %39,7'tür. Bu konuda kararsız olduğunu ifade edenlerin oranı ise %28,5'tir. Katılımcıların büyük çoğunluğu önermeye katılmadıklarını belirterek, trafik içerisinde sabırlı davranarak, kural ihlali yapılmaması gerektiğine önem verilmektedir.

3.2.6. Kentlilik Bilinci ve Trafik Kültürü/Adabına Yönelik Fark Testleri

Araştırmaya katılanların çeşitli demografik özelliklerine göre hizmetkâr liderlik ve örgütsel bağlılık değişkenlerine yönelik algılarında farklılık olup olmadığını ortaya koyabilmek amacıyla bağımsız değişkenler t testi ve tek yönlü varyans analizi (ANOVA) kullanılmıştır.

Araştırmaya katılanların çeşitli demografik özelliklerine göre kentlilik bilinci ve trafik adabı/kültürü değişkenlerine yönelik algılarında farklılık olup olmadığını ortaya koyabilmek amacıyla bağımsız değişkenler t testi ve tek yönlü varyans analizi (ANOVA) kullanılmıştır.

Tablo 56: Cinsiyete Göre Kentlilik Bilinci ve Trafik Adabı/Kültürü Algısı Fark Testi

Değişken	Cinsiyet	N	Ortalama (X̄)	Std. Sapma	t değeri	P değeri
Kentlilik Bilinci	Erkek	208	3,4467	0,63779	1,610	0,108
	Kadın	195	3,3503	0,55874		
Trafik Adabı/Kültürü	Erkek	208	3,7028	0,60982	1,049	0,295
	Kadın	195	3,6415	0,55999		

Bağımsız değişkenler t testi sonuçlarına göre kadınların kentlilik bilinci algısı ortalamalarının erkeklerden görece daha düşük değerde olduğu belirlenmiştir. Ancak bu farkın istatistiksel açıdan anlamlı bir fark olmadığı ($p=0,108>0,05$) görülmüştür.

Diğer taraftan, erkeklerin trafik adabı/kültürü algısı ortalamalarının kadınlardan görece daha yüksek değerde olduğu belirlenmiştir. Ancak farkın istatistiksel açıdan anlamlı bir fark olmadığı ($p=0,295>0,05$) görülmüştür.

Tablo 57: Medeni Duruma Göre Kentlilik Bilinci ve Trafik Adabı/Kültürü Algısı Fark Testi

Değişken	Medeni Durum	N	Ortalama (X̄)	Std. Sapma	t değeri	p değeri
Kentlilik Bilinci	Evli	188	3,6214	0,53759	7,343	0,000
	Bekâr	215	3,2065	0,58959		
Trafik Adabı/Kültürü	Evli	188	3,7561	0,56509	2,675	0,008
	Bekâr	215	3,6007	0,59616		

Bağımsız değişkenler t testi ile katılımcıların medeni durumlarına göre kentlilik bilinci ve trafik adabı/kültürü algılarında gruplar arasında farklılık olup olmadığı incelenmiştir. Analiz sonuçlarına göre evli katılımcıların, bekâr katılımcılara göre hem kentlilik bilinci hem de trafik adabı/kültürü algısının daha yüksek olduğu, kentlilik bilinci algısının ($p=0,000<0,05$) ve trafik adabı/kültürü algısının ($p=0,008<0,05$) gruplar arasında istatistiksel olarak anlamlı şekilde farklı olduğu görülmüştür.

Tablo 58: Yaş Gruplarına Göre Kentlilik Bilinci ve Trafik Adabı/Kültürü Algısı Fark Testi

Değişken	Yaş	N	Ortalama	F değeri	p değeri
Kentlilik Bilinci	18-28	211	3,17	2,495	0,031
	29-39	71	3,61		
	40-50	71	3,61		
	51-61	39	3,70		
	62 ve üstü	11	3,89		
Trafik Adabı/Kültürü	18-28	49	3,59	0,550	0,738
	29-39	252	3,85		
	40-50	248	3,64		
	51-61	69	3,65		
	62 ve üstü	6	4,14		

Katılımcıların yaş gruplarına göre kentlilik bilinci ve trafik adabı/kültürü algısının gruplar arasında farklı olup olmadığını belirlemek amacıyla tek yönlü varyans analizi (ANOVA) yapılmıştır. Elde edilen bulgulara göre hem kentlilik bilinci hem de trafik adabı/kültürü algısının yaş gruplarına arasında anlamlı şekilde farklı olduğu ($p>0,05$) görülmüştür. Bu analiz sonuçlarından çıkan en belirgin sonuçlardan birisi de katılımcıların yaşları ile kentlilik bilinci ve trafik adabı/kültürü algısı arasında doğrusal yönlü bir ilişki olduğudur. Bir başka ifade ile katılımcıların yaşları arttıkça hem kentlilik bilinci hem de trafik adabı/kültürü algıları da artmaktadır.

Tablo 59: Eğitim Durumlarına Göre Kentlilik Bilinci ve Trafik Adabı/Kültürü Algısı Fark Testi

Değişken	Eğitim Düzeyi	N	Ortalama (X̄)	Std. Sapma	t değeri	p değeri
Kentlilik Bilinci	İlkokul	13	3,6589	0,85252	7,379	0,000
	Ortaokul	22	3,5494	0,76757		
	Lise	112	3,4589	0,62908		
	Ön Lisans	63	3,4527	0,53823		
	Lisans	182	3,2957	0,56082		
	Lisansüstü	11	3,6206	0,36795		
Trafik Adabı/Kültürü	İlkokul	13	3,8462	1,00625	0,993	0,436
	Ortaokul	22	3,7965	0,63245		
	Lise	112	3,6486	0,62615		
	Ön Lisans	63	3,6818	0,56414		
	Lisans	182	3,6486	0,51804		
	Lisansüstü	11	3,7576	0,69773		

Bağımsız değişkenler t testi sonuçlarına göre ilkokul düzeyindekilerin hem kentlilik bilinci hem de trafik adabı/kültürü algılarının daha yüksek olduğu, ancak bu farkın istatistiksel açıdan anlamlı bir fark oluşturmadığı ($p>0,05$) belirlenmiştir.

3.2.7. Kentlilik Bilinci ve Trafik Kültürü/Adabına Hipotez Testleri (Korelasyon ve Regresyon Analizleri)

Araştırmanın hipotezlerinin test edilmesi amacıyla Pearson Korelasyon Analizi ve Doğrusal Regresyon Analizi yapılmıştır.

Tablo 60: Pearson Korelasyon Analizi

Değişkenler	Kentlilik Bilinci	Trafik Adabı/Kültürü
Kentlilik Bilinci	1	0,527**
Trafik Adabı/Kültürü	0,527**	1

** 0,01 anlamlılık düzeyi

Pearson Korelasyon Analiz sonuçlarına göre; kentlilik bilinci ile trafik adabı/kültürü arasında pozitif yönlü, $r=0,527$ gücünde pozitif ve anlamlı bir ilişki olduğu ($p<0,05$) bulgusu elde edilmiştir.

Tablo 61: Basit Doğrusal Regresyon Analizi

Bağımlı Değişken: Trafik Adabı/Kültürü			
Kentlilik Bilinci	Beta	t değeri	p değeri
Trafik Adabı/Kültürü	0,527	12,405	0,000**
R=0,527	R²=0,277	F değeri=153,874	p değeri=0,000**

** 0,01 anlamlılık düzeyi

Bağımlı değişken trafik adabı/kültürü bağımsız değişken kentlilik bilinci değişkeni tarafından hangi yön ve kuvvette etkilendiğini belirlemek için basit doğrusal regresyon analizi yapılmıştır. Buna göre kentlilik bilinci trafik adabı/kültürü değişkenini $\beta=0,527$ gücünde pozitif yönde ve anlamlı şekilde ($p<0,05$) etkilemektedir. Bu analiz sonucunda ayrıca trafik adabı/kültürü değişkeninin %27,7'i kentlilik bilinci tarafından açıklanmaktadır. Ulaşılan bu sonuçlar uyarınca H2 hipotezi kabul edilmiştir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Kentlilik bilinci, kentte yaşayan vatandaşların o kente aidiyetlerinin farkına varılması, kente özgü davranış ve düşünce kalıplarının geliştirilmesiyle, yaşanan kentle belirli bağlantılar kurulmasıyla gelişebilmektedir. Bu gelişmeyle birlikte kentlilik bilinci daha da önem kazanmaktadır. İnsanın yaşadığı kentle bütünleşmesi, kentin korunması ve gelişmesi bağlamında birçok alanda sorumluluk ve duyarlılık göstermesi, yaşadığı kente özgü davranış, tutum ve algılar geliştirmesi kentlilik bilinci olarak değerlendirilebilir.

Kentte yaşayan vatandaşların kentsel aidiyetlerini, farkındalık düzeylerini arttırabilmek adına çalışmalar yapılması önemlidir. Bu bağlamda çalışmada da yer alan trafik kültürü alanı, kent kültürü yansımalarından birisidir. Kentte yaşayan vatandaşların kentlilik bilincine sahip olması yetmemekle beraber, trafik kültür ve adabının da bilincinde olmaları, buna uygun şekilde hareket etmeleri gerekmektedir.

Kentsel aidiyet duygusunun gelişmesi, kent kültürünün içselleştirilmesi ve kentlilik bilincinin artırılması adına akademik ve bilimsel araştırmaların yapılmasının önemi yadsınılmaz bir gerçektir. Bu çalışmada da kentlilik bilincine ve trafik kültürüne yönelik Karaman il merkezinde yaşayan vatandaşların algısının hangi yönde olduğu araştırılmıştır. Bu kapsamda Karaman ilinde yaşayan vatandaşlara yönelik alan araştırması gerçekleştirilmiş ve elde edilen bulgular yukarıda tablolar da görüleceği üzere analiz edilmiştir.

Alan araştırması sonucunda gerçekleştirilen analizlerle birlikte bazı önemli bulgular ortaya konulmuştur. Araştırmada ilk olarak vatandaşlardaki kentlilik bilinci algısının oranları ele alınmıştır. Araştırmaya katılan vatandaşların kentlilik bilinci algısının yüksek olduğu (Ort. 3,40) belirlenmiştir. Buradan hareketle, Karaman ili özelinde incelendiğinde vatandaşların kente olan aidiyetlerinin ve kentlilik bilinci düzeylerinin yüksek olduğu sonucu ortaya konulabilir.

Kentte yaşayan vatandaşların, kent kültürüne uyum göstermesi, kent ile bütünleşmesi ve en önemlisi kentlileşebilmesi toplumsal açıdan önem arz etmektedir. Kentte yaşayan bireyler, kente uyum gösterebilmek adına hem hak hem de yükümlülüklerini bilirse, daha yaşanabilir ve vatandaşların birbirine saygı gösterdiği, huzurlu ve mutlu kentler

oluşturulabilir. Kent kültürünün en önemli öğelerinden birisi de trafik kültürü ve trafik adabıdır. Araştırmada vatandaşların trafik kültürü ve adabına yönelik algıları ölçülmüştür. Araştırma sonucuna göre vatandaşların trafik adabı/kültürü algısı da yüksek olduğu sonucu ortaya çıkmıştır (Ort. 3,67). Trafik kültürünün kentte yaşayan vatandaşlar tarafından içselleştirilmesi, trafikte bireylerin birbirlerine saygı ve hoşgörü göstermesi, trafik adabına uygun hareket etmesi noktasında araştırmaya katılan vatandaşların ilgi ve farkındalık düzeyinin yüksek olduğu yönünde çıkarımda bulunulabilir.

Vatandaşların kentlilik bilinci algısından yola çıkarak trafik adabı/kültürü algısının ölçülmesi önem arz etmektedir. Bu noktada toplumun farklı kesimlerinin, kentlilik bilinci ve trafik kültürü/adabı konusunda farkındalık düzeyinin yüksek olması beklenmektedir. Araştırmada ankete katılan vatandaşların cinsiyetlerine, yaşlarına, eğitim durumlarına ve medeni durumlarına göre farklı demografik değişkenler üzerinden hareketle sonuçlar elde edilmiştir. Araştırma sonucunda demografik değişkenler üzerinden fark testleri uygulanmıştır. Fark testlerine göre elde edilen bulgular şu şekilde sıralanabilir:

- Fark testi sonuçlarına göre kadınların kentlilik bilinci algısı ortalamalarının erkeklerden görece daha düşük değerde olduğu belirlenmiştir. Ancak bu farkın istatistiksel açıdan anlamlı bir fark olmadığı görülmüştür.
- Diğer taraftan, erkeklerin trafik adabı/kültürü algısı ortalamalarının kadınlardan görece daha yüksek değerde olduğu belirlenmiştir. Ancak farkın istatistiksel açıdan anlamlı bir fark olmadığı tespit edilmiştir.
- Diğer araştırmalar incelendiğinde, Taşdemir (2020) araştırmasında farklı bir sonuç bulmuş, kadınların erkeklere oranla trafik kültürüne yönelik farkındalık düzeyinin yüksek olduğunu tespit etmiştir.
- Gerçekleştirilen analizler ile katılımcıların medeni durumlarına göre kentlilik bilinci ve trafik adabı/kültürü algılarında gruplar arasında farklılık olup olmadığı incelenmiştir. Analiz sonuçlarına göre evli katılımcıların, bekâr katılımcılara göre hem kentlilik bilinci hem de trafik adabı/kültürü algısının daha yüksek olduğu, kentlilik bilinci algısının ve trafik adabı/kültürü algısının gruplar arasında istatistiksel olarak anlamlı şekilde farklı olduğu görülmüştür. İlgili araştırmalar incelendiğinde bu çalışmayla benzer sonuçların çıktığı da görülmektedir. Acungil

(2012), yaptığı araştırmada evli katılımcıların kentlilik bilincinin daha yüksek olduğu sonucuna ulaşmıştır. Yine incelenen başka bir araştırma da ise trafik kültür/adabı konusunda farklı sonuçların çıktığı görülmüş Taşdemir (2020), bekâr katılımcıların, evli katılımcılara göre trafik kültür/adabı konusunda daha bilinçli olduğunu tespit etmiştir.

- Katılımcıların yaş gruplarına göre kentlilik bilinci ve trafik adabı/kültürü algısının gruplar arasında farklı olup olmadığını belirlemek amacıyla analiz gerçekleştirilmiştir. Elde edilen bulgulara göre hem kentlilik bilinci hem de trafik adabı/kültürü algısının yaş gruplarına arasında anlamlı şekilde farklı olduğu görülmüştür. Bu analiz sonuçlarından çıkan en belirgin sonuçlardan birisi de katılımcıların yaşları ile kentlilik bilinci ve trafik adabı/kültürü algısı arasında doğrusal yönlü bir ilişki olduğudur. Bir başka ifade ile katılımcıların yaşları arttıkça hem kentlilik bilinci hem de trafik adabı/kültürü algıları da artmaktadır. İlgili araştırmalar incelendiğinde, bu çalışmada elde edilen verilerle benzer sonuçlar tespit edilmiştir. Ünal (2011), trafik kültürü/adabına yönelik yapmış olduğu çalışmada, katılımcıların yaşlarının artmasıyla trafik kültürü/adabının da arttığı ortaya koyulmuştur. İncelenen başka araştırmada ise Acungil (2012) kentlilik bilinci farkındalığının yaşın artmasıyla doğrudan ilişkisi olduğu sonucuna ulaşmıştır.
- Katılımcıların eğitim düzeylerine göre kentlilik bilinci ve trafik kültürü/adabı konusundaki algı farklılıkları analiz edilmiştir. Gerçekleştirilen fark testi sonuçlarına göre ilkokul düzeyindekilerin hem kentlilik bilinci hem de trafik adabı/kültürü algılarının daha yüksek olduğu, ancak bu farkın istatistiksel açıdan anlamlı bir fark oluşturmadığı belirlenmiştir.

Pearson Korelasyon Analiz sonuçlarına göre; kentlilik bilinci ile trafik adabı/kültürü arasında pozitif yönlü, $r=0,527$ gücünde pozitif ve anlamlı bir ilişki olduğu ($p<0,05$) bulgusu elde edilmiştir. Yukarıda da ifade edildiği üzere, araştırmada belirtilen H1 hipotezi kabul edilmiştir. Bu sonuçtan hareketle, kentlilik bilinci ile trafik kültürü arasında doğrusal bir ilişki bulunmaktadır. Kentlilik bilincinin yüksek olduğu bireylerde, trafik kültürüne ve adabına yönelik farkındalık düzeyinin de yüksek olduğu sonucu ortaya konulabilir.

Bağımlı değişken trafik adabı/kültürü bağımsız değişken kentlilik bilinci değişkeni tarafından hangi yön ve kuvvette etkilendiğini belirlemek için basit doğrusal regresyon analizi yapılmıştır. Buna göre kentlilik bilinci trafik adabı/kültürü değişkenini $\beta=0,527$ gücünde pozitif yönde ve anlamlı şekilde ($p<0,05$) etkilemektedir. Bu analiz sonucunda ayrıca trafik adabı/kültürü değişkeninin %27,7'i kentlilik bilinci tarafından açıklanmaktadır. Ulaşılan bu sonuçlar uyarınca yukarıda da ifade edildiği üzere H2 hipotezi kabul edilmiştir.

Tüm bu sonuçlar göstermektedir ki, kent kültürünü benimseyen ve kentlilik bilinci gelişmiş bireyler aynı zamanda trafikte hoşgörü ve saygı ve trafik kültürü/adabı konusunda daha bilinçli olduğu yönünde çıkarımda bulunulabilir. Tüm bu hususlar değerlendirildiğinde, bundan sonra alanda çalışma yapacaklara yönelik öneriler şu şekilde sıralanabilir:

- Araştırma Karaman il merkezi ile sınırlı olduğundan diğer illerimizde de gerçekleştirilebilir.
- Bölgeler arası farklılıklardan yola çıkılarak, istatistiki bölge sınıflamalarına göre iller belirlenip farklı illerde yaşayan vatandaşlara yönelik karşılaştırmalı analizler gerçekleştirilebilir.
- Sosyo-demografik farklılıkların daha da belirginlik kazanması amacıyla katılımcıların herhangi bir özelliğine dönük çalışmalar yapılabilir.
- Özel sektör-kamu sektörü çalışanları arasında karşılaştırmalı bir analiz gerçekleştirilebilir.
- Nicel analizle birlikte, nitel analiz yönteminden de yararlanılarak, toplumun farklı kesimleri ile görüşmeler gerçekleştirilebilir. Bu şekilde karma araştırma yönteminden yararlanılabilir.

Alanda çalışma yapacaklar ile birlikte, politika belirleyicilere yönelik öneriler ortaya konulabilir. Belediyeler başta olmak üzere, farklı kurum ve kuruluşlara ve sivil toplum kuruluşlarına yönelik öneriler şu şekilde sıralanabilir:

- Kentlilik bilinci ve trafik adabı/kültürünün etkililiğinin ve kamuoyu tarafından bilinirliğinin artması için belediye özelinde politikalar geliştirilip, kent konseyleri üzerinden meclisler kurularak, eğitimler konferanslar verilebilir.
- Ayrıca belediye tarafından kamu spotları, reklam panolarına bilgilendirici afiş, broşürler asılması gibi çalışmalar geliştirilebilir.
- Kentlilik bilinci ve buna bağlı olarak trafik adabı/kültürü hususunda üniversite ve ilgili sivil toplum kuruluşlarıyla işbirliği yapılarak, bilgilendirici farkındalık oluşturabilecek politikalar izlenebilir.
- Üniversitelerle işbirliği sonucunda kentlilik bilinci ve trafik adabı/kültürüne dair seçmeli dersler konulabilir. Böylelikle öğrencilerin kentlilik bilincine sahip olması ve trafik adabı/kültürü konusundaki ilgi ve bilgi düzeyi artırılabilir.
- Üniversitelerde kentlilik bilincine dair öğrenci toplulukları kurulması teşvik edilebilir. İlgili eğitimler, konferanslar düzenlenebilir. Farkındalık oluşturulması sağlanabilir.
- Kentlilik bilinci ve trafik kültürüyle ilgili olarak ülke karşılaştırmaları yapılabilir. Böylelikle yapılan araştırmaların sonucunda avantajlar ve dezavantajlar ortaya konularak analizler değerlendirilebilir. Gerekirse karşılıklı iletişime geçilerek projeler üretilip, ülkeler arası diplomasi yoluyla kardeş şehir ilişkileri oluşturulabilir.

Sonuç olarak hem bu alanda çalışma yapacaklar hem de bu konulara yönelik politika üreteceklerin kentlilik bilinci ve trafik kültürü/adabı konularını birlikte değerlendirmeleri gerektiği üzerinde önemle durulması gereken bir konudur. Bu konuda kentlilik bilincinin artırılmasına yönelik farkındalık çalışmaları yapılması ve trafik kültürünün gelişmesi noktasında politikalar ortaya konulması önem arz etmektedir.

KAYNAKÇA

- Acungil, Y. (2012). Kentleşme sürecinde Tokatta kentlilik bilinci (Yüksek Lisans Tezi), Sosyal Bilimler Enstitüsü. Gaziosmanpaşa Üniversitesi. Tokat.
- Akbulut, F. (2016). Kentsel ulaşım hizmetlerinin planlanması ve yönetiminde sürdürülebilir politika önerileri. Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 11(1), 337-338.
- Aldur, M. S. (2020). Kentsel dönüşümün kent kültürüne ve kentlilik bilincine etkisi: Meram Belediyesi örneği. (Doktora Tezi), Necmettin Erbakan Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. Konya.
- Alevkayalı, A. (2019). Kent kimliği ve kentlilik bilincinin oluşmasında üniversite öğrencileri-yerel halk ilişkisi: Balıkesir kenti örneği. (Yüksek Lisans Tezi). Balıkesir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. Balıkesir.
- Altıparmak, B. (2016). Kent pazarlamasında kentlilik bilincinin geliştirilmesi. (Doktora Tezi). Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Altun, A., & Mazman, İ. (2020). Sosyal, siyasi ve sivil katılımın gelişiminde kentlilik bilincinin rolü. Ekonomi İşletme Siyaset ve Uluslararası İlişkiler Dergisi, 6(2), 237.
- Arslantekin, S. (2003). Teknokent ve Üniversitelerimiz. Elektronik Gelişmeler Işığında Araştırma Kütüphaneleri Sempozyumu Bildirileri.
- Avcı, S. (2023). Kentlilik bilinci ve kentli hakları: Batman ili örneği, (Yüksek Lisans Tezi), Batman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Batman.
- Aydın, S. (1998). Kimlik sorunu, ulusallık ve Türk kimliği, Ankara: Öteki Yayınevi.
- Bagley, C. (1986). The urban setting of juvenile pedestrian injuries: A study of behaviour ecology and social disadvantages. *Accidental Analysis and Prevention*; 24: 673-678.
- Balık, B. (2020). Üniversite öğrencilerinin kentlilik bilinci üzerine bir araştırma: Çanakkale Onsekiz Mart üniversitesi örneği, (Yüksek Lisans Tezi), Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Çanakkale.
- Başarmak, H. I. B., & Akpınar, İ. E. (2022). Kentlilik bilinci kavramını Ruşen Keleş'in kavramsal çerçevesi üzerinden okumak. *İdealkent*, 13(37), 1249.

- Batmaz, N. Y., & Gürer, A. (2016). Kırıkkale ilinin kentlilik bilinci bağlamında değerlendirilmesi üzerine bir araştırma. 4. Uluslararası Kentsel ve Çevresel Sorunlar ve Politikalar Kongresi.
- Bayhan, M. (2017). Kentleşme sürecinde kentlilik bilinci; Diyarbakır örneği (Yüksek Lisans Tezi), Bingöl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bingöl.
- Belli, A., & Aydın, A. (2017). Kent kültürü ve kentlilik bilincinin oluşumunda üniversitelerin rolü: Mustafa Kemal Üniversitesi örneği. *The Journal of Academic Social Science*, 39(39), 426.
- Beyazlı, D. (2005). Kent planlamada birey, kent, kentlilik ve kentlilik bilinci. (Doktora Tezi). Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Bıyıklar, B. (2024). Kentlilik bilinci ve engelliler meclisleri: Bozcaada belediyesi kent konseyi engelliler meclisi örneği. *Medeniyet Araştırmaları Dergisi*, 8(2), 46.
- Candan, H. & Kazak, G. (2018). Kentlilik bilinci ölçeğinin geçerlilik ve güvenilirlik çalışması. *International Journal of Social and Humanities Sciences Research (JSHSR)*, 5(22). 986-991.
- Çalışkan, Z. (2006). Türkiye’de şehirleşme ve gecekondulaşma, Fırat Üniversitesi Doğu Anadolu Bölgesi Araştırmaları Dergisi, 4 (2) 55-61.
- Çetin, M. (2023). Trafik kültürü, taşıt park bilinci, taşıt park problemleri ve çözüm önerileri. *The Journal Of Turk-Islam World Social Studies*, 10(39), 281.
- Dirlik, Ö. (2022). Denizli örneğinde kentlilik bilinci. (Doktora tezi) Pamukkale Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizli.
- Dirlik, Ö. Ü., & Yavuzçehre, P. S. (2023). Kentlilik bilincini etkileyen değişkenler: Denizli kenti örneği. *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (56), 310.
- Doğru, A.O. ve Şeker D.Z. (2009). Coğrafi bilgi sistemlerinde 3b kent modelleme olanaklarının irdelenmesi, TMMOB Coğrafi Bilgi Sistemler Kongresi, İzmir.
- Durguter, H. (2012). Kent modelleri ve sürdürülebilir kent yönetimi. *Electronic Turkish Studies*, 7(3). 1054-1057.

- Erdem, B. (2016). Kentlilik bilinci bağlamında çevre duyarlılığı: Burdur ili örneği. (Yüksek Lisans Tezi), Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çanakkale.
- Erkan, Rüstem (2002). Kentleşme ve Sosyal Değişme, Ankara: Bilimadamı Yayınları.
- Erkul, H., Kanten, P., & Seçtim, H. (2019). Kentlilik bilincinin oluşturulmasında kent konseylerinin rolleri üzerine nitel bir araştırma. *Management and Political Sciences Review*, 1(2), 58.
- Geyik, S. (2010). Kırdan kente göç sonrası kentlilik bilinci (Mevlana Mahallesi örneği) (Yüksek lisans tezi). Sakarya Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya.
- Göçer, A. (2012). Dil-kültür ilişkisi ve etkileşimi üzerine. *Türk Dili*, 729(1), 51.
- Gökler, L., Yenigül, S. B., Yalçın Ercoşkun, Ö., & Öcalır Akunal, E. V. (2020). Ankara'da kentlilik bilincini oluşturan değişkenlerin faktör analizi ile değerlendirilmesi. *Planlama Dergisi*, 30(2), 189.
- Gökulu, G. (2010). Kent güvenliği kentleşme ve suç ilişkisi. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 24(1), 212-213.
- Gümüştekin, N. (2007) "Kültür" Kavramı ve Osmanlı'dan Günümüze Kültürel Yapının İncelenmesi. *ICANAS Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları*.
- Güney, C. (2010). Megakent yönetimi ve mekansal veri altyapısı, TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu II. İstanbul Kent Sempozyumu 20-23 Mayıs 2010, İstanbul.
- Güven, Ahmet. (2016). Kent, Kentleşme ve Kentsel Yönetim İhtiyacı. *Journal of International Management, Educational and Economics Perspectives* 4(1) 21-30.
- Güvenç, B. (2002). İnsan ve Kültür. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Haşlak, İ., & Muharrem, E. S. (2019). Kentlilik bilincinin kazandırılmasında yerel siyasetin rolü. *Uluslararası Politik Araştırmalar Dergisi*, 5(3), 229-244.
- Hatipoğlu, S. ve Yasak, Y. (2019). Yol kullanıcılarında trafik adabı kavramı: pilot çalışma, Ankara örneği. *Toplum Bilimleri Dergisi*, (27), 487.

- Hayta, Y., & Nalbant, M. (2019). Kentlilik bilinci üzerine bir değerlendirme: Bitlis ili örneği. Uluslararası İşletme, Ekonomi ve Yönetim Perspektifleri Dergisi, (2), 91.
- Işık, Ş. (2005). Türkiye'de kentleşme ve kentleşme modelleri. Ege Coğrafya Dergisi, 14(1-2), 59-65.
- İrvan, S. ve Akın S.Ç, (2002). Türk Basınında Yayımlanan Trafik Haberlerinin Analizi. Ankara: EGM Matbaası.
- Kara, G. (2017). Lisans düzeyi öğrencilerinde kentlilik bilinci: Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi örneği (Yüksek lisans tezi), Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü. Çanakkale.
- Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) (2018), Trafik Kazaları Özeti. Ankara: KGM Matbaası
- Kartal, K. (1979). Kapitalist ve sosyalist ülkelerde yeni kent uygulamaları. Amme İdaresi Dergisi, (12), 3-30.
- Kaya, E. (2007). Kentleşme ve Kentleşme, İstanbul: Okutan Yayınları
- Keleş, R. (1998). Kentbilim Terimleri Sözlüğü, Ankara: İmge Yayınları.
- Keleş, R. (2010). "Kentleşme Politikası", İmge Kitapevi, İstanbul.
- Keleş, R. (2014). 100 Soruda Türkiye'de Kentleşme, Konut ve Gecekondu. Ankara: Cem Yayınevi.
- Keleş, R. (2021). Kentbilim Terimleri Sözlüğü, Ankara: İmge Yayınları.
- Kılıçarslan, M. (2018). Kente göçle gelenlerde kentlilik bilinci: Kaynaratepe mahallesi örneği (Yüksek Lisans Tezi), İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Malatya.
- Kubilay, M. (2022). Kentleşme ve kentleşmenin kentsel yaşama etkisi (Sultanbeyli örneği). (Doktora Tezi). Maltepe Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.
- Millî Eğitim Bakanlığı (MEB) (2018). Trafik Adabı. Millî Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü Trafik ve Sürücü Eğitimleri Daire Başkanlığı. Ankara.
- Millî Eğitim Bakanlığı (MEB) (2023). Sürücü Eğitim Rehberi. Ankara.
- Oğuz, E. S. (2011). Toplum bilimlerinde kültür kavramı. Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, 28(2). 132.

- Özcan K. (2006). Anadolu-Türk kent tarihinden bir kesit: Selçuklu döneminde Anadolu Türk kent model(ler)i. BİLİG. (38). 161-184.
- Özeren, S. (2022). 6360 sayılı büyükşehir yasasıyla köyden mahalleye dönüşen yerleşim birimlerinde kentlilik bilinci oluşumunun irdelenmesi: Konya örneği (Yüksek Lisans Tezi), Konya Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Konya.
- Pampal, S, Kaplan, H. Arıkan, E, Koçak, Hatipoğlu, N. Öcalır, E., (1997). Ulaşım planlama ve mühendisliğin bir dalı olarak trafik mühendisliği eğitimi, Ulaşım-Trafik Kongresi Bildiriler Kitabı, TMMOB Makina Mühendisleri Odası, Ankara.
- Park, R. E. ve Burgess, E. W. (2015). Şehir: Kent Ortamındaki İnsan Davranışlarının Araştırılması Üzerine Öneriler, Çeviren: Pınar Karababa Kayalığıl, Ankara: Heretik Yayıncılık.
- Pınarcı, G. A. (2014). Bir Kenti Tanımak, İstanbul: Atılım Üniversitesi Kadriye Zaim Kütüphanesi.
- Şan D.Ç (2010). Kent kültürü ve kentlilik bilincinin oluşmasında kent-yaşam dergilerinin etkisi ve İzmir örneği. (Yüksek Lisans Tezi). Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Şentürk, A, Gülersoy N. Z. (2019). Aidiyet, kent kimliği ve kentsel koruma bağlamında kullanıcı sürekliliğinin irdelenmesi: Kadıköy moda örneği. Megaron Dergisi, 14(1). 145-159.
- Talu, A. A. (2017). Balıkesir'de kentlilik bilinci, kentsel farkındalık ve kentsel algı: Bir ölçek geliştirme çalışması. (Yüksek lisans tezi). Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Balıkesir.
- Taşdemir, D. (2020). İmaj yönetiminin trafik kültürünün oluşumunda yaya, sürücü ve trafik polisleri üzerindeki etkisi: Gölbaşı örneği (Yüksek Lisans Tezi), Polis Akademisi Trafik Enstitüsü, Ankara.
- Tekeli, İ. (2011). Kent, Kentli Hakları, Kentleşme ve Kentsel Dönüşüm, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Turan, Ş. (1990), Türk Kültür Tarihi, Ankara: Bilgi Yayıncılık.
- Turhan, M. (1969), Kültür Değişimleri. 1000 Temel Eser, İstanbul: MEB Yayınları.

- Ulusoy, A., & Vural, T. (2001). Kentleşmenin Sosyo Ekonomik Etkileri. Belediye Dergisi, 7(12).
- Uralman, N. H. (2012). Müze halkla ilişkileri aracılığıyla kentlilik bilinci oluşturma: Çanakkale'deki müzelerin değerlendirilmesi. (Doktora tezi) Marmara Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Ünal, L. (2008). Ülkemizde yol güvenliği ve trafik kültürü. 1. Karayolu Ulusal Karayolu Kongresi 01-03 Nisan 2008. Bildiriler Kitabı. YTMK; Ankara: KGM Matbaası.
- Ünal, N. (2011). Toplumda bazı sürücülerde trafik kültürü. (Yüksek Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Yasak, Y., Durak Batıgün, A., Hatipoğlu, S. ve Aşçı, B. (2022). Bilgece farkındalıkla sürücülük tutumları ölçeği (BFSTÖ) geliştirme: Geçerlik ve güvenilirlik çalışması. Nesne, 10(3), 216-229.
- Yıldırım, M. (2014). Kavramsal çerçevesi içerisinde kent, kentleşme ve kentleşme. Toplum Bilimleri Dergisi, 8(15), 325-334.
- Yılmaz, E., Çitçi, S. (2011). Kentlerin ortaya çıkışı ve sosyal-politik açıdan Türkiye'de kentleşme dönemleri. Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, 10 (35); 252-267.

EKLER

Ek 1: Anket Formu

VATANDAŞLARIN KENTLİLİK BİLİNCİ VE TRAFİK ADABI/KÜLTÜRÜNE YÖNELİK ALGILARINI BELİRLEMeye İLİŞKİN ANKET ÇALIŞMASI

Değerli Katılımcı,

Bu anket ölçeği, "Vatandaşların Kentlilik Bilinci ve Trafik Adabı/Kültürüne Yönelik Algılarını Belirlemeye İlişkin Anket Çalışması" başlıklı araştırma kapsamında hazırlanmıştır. Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Etik Kurulundan gerekli etik izni alınmıştır. Anketten elde edilen veriler bilimsel araştırma dışında hiçbir amaçla kullanılmayacaktır. Katılımınız ve ilginiz için şimdiden teşekkür ederiz.

Prof. Dr. Sefa USTA

İsmail GÜLHAN

Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi- SBE- Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi ABD

1. Cinsiyetiniz? () Erkek () Kadın
2. Yaşınız? () 18-28 () 29-39 () 40-50 () 51-61 () 62 ve üstü
3. Öğrenim Durumunuz? () İlkokul () Ortaokul () Lise () Ön Lisans () Lisans () Lisansüstü
4. Medeni Durumunuz? () Evli () Bekar
5. Mesleğiniz () Ev Hanımı () Kamu Görevlisi () Esnaf () Emekli () İşçi
() Serbest Meslek () Öğrenci () Diğer..... (Lütfen belirtiniz)

KENTLİLİK BİLİNCİ ÖLÇEĞİ		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Aşağıdaki ifadelere katılma düzeyinizi belirten sütuna (X) işareti koyunuz.						
1.	Kentin gerçek sahibi kentte yaşayan herkeştir	1	2	3	4	5
2.	Kentin gerek fiziki gerekse sosyal açıdan gelişmesinde, daha düzenli ve yaşanabilir bir yer olmasında en büyük sorumluluk kentte yaşayanlara aittir	1	2	3	4	5
3.	Sokağa tükürülmesini, yerlere izmarit atılmasını yadırgarım	1	2	3	4	5
4.	Kent yaşamı gelenek ve göreneklere verilen değerleri arttırmaktadır.	1	2	3	4	5
5.	Trafik kurallarına uymaya, toplu taşıma araçlarında her zaman yaşlılara, özürülere, hamilelere yer vermeye özen gösteririm	1	2	3	4	5
6.	Kentin gerek fiziki gerekse sosyal açıdan gelişmesinde, daha düzenli ve yaşanabilir bir yer olmasında en büyük sorumluluk devlete ve belediyeye aittir	1	2	3	4	5
7.	Kendimi kentli olarak görüyorum	1	2	3	4	5
8.	Kentin gerçek sahibi kentte doğup büyüendir	1	2	3	4	5
9.	Karaman'dan mecbur kalırsam ayrılırım	1	2	3	4	5
10.	İlk fırsatını bulduğumda Karaman'dan ayrılırım	1	2	3	4	5
11.	Karaman'da yaşamaktan memnunum	1	2	3	4	5
12.	Başka bir yere gittiğimde Karaman'ı özledim	1	2	3	4	5
13.	Kendimi Karamanlı olarak görüyorum	1	2	3	4	5
14.	Karaman'da bulunan sosyal ve kültürel etkinliklere genellikle katılırım	1	2	3	4	5
15.	Karaman ile ilgili güncel gelişmeleri takip ederim	1	2	3	4	5
16.	Karaman ile ilgili güncel gelişmeleri yerel gazetelerden takip ederim	1	2	3	4	5
17.	Karaman ile ilgili güncel gelişmeleri radyo ve televizyondan takip ederim	1	2	3	4	5
18.	Karaman ile ilgili güncel gelişmeleri internetten takip ederim	1	2	3	4	5
19.	Karaman ile ilgili dernek, vakıf veya başka herhangi bir kuruluş faaliyetine katılırım	1	2	3	4	5
20.	Karaman'ın yöresel festivallerini, etkinliklerini takip ederim.	1	2	3	4	5
21.	Karaman tarihini ve coğrafi özelliklerini iyi bilirim	1	2	3	4	5

KENTLİLİK BİLİNCİ ÖLÇEĞİ Aşağıdaki ifadelere katılma düzeyinizi belirten sütuna (X) işareti koyunuz.		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsız	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
22.	Memleketime sıklıkla giderim.	1	2	3	4	5
23.	Memlekete daha ziyade tanıdık ve akrabaları görmek için giderim	1	2	3	4	5
24.	Memlekete daha ziyade erzak, eşya vb. getirmek için giderim	1	2	3	4	5
25.	Memleketteki tanıdık ve akrabaların düğün, hastalık, cenaze vb. olaylarına sıklıkla giderim	1	2	3	4	5
26.	Karaman hiçbir şekilde ayrılmayacağım bir şehirdir	1	2	3	4	5
27.	Çocuklarımın geleceğini Karaman'da kurmasını isterim	1	2	3	4	5

TRAFİK ADABI/KÜLTÜRÜ ÖLÇEĞİ Aşağıdaki ifadelere katılma düzeyinizi belirten sütuna (X) işareti koyunuz.		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsız	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
28.	Trafikte her zaman anlayışlı bir sürücüyümdür	1	2	3	4	5
29.	Trafikte her zaman sabırlıyım	1	2	3	4	5
30.	Emniyet kemerini takıp takmamak sadece beni ilgilendirir	1	2	3	4	5
31.	Trafikte hiçbir zaman kavga etmem	1	2	3	4	5
32.	Eğer uygun bir park yeri bulamadıysam, işim çok kısa bile olsa yaya kaldırımına park etmem	1	2	3	4	5
33.	Trafikte kural ihlali yaparak diğer insanlar için tehlike yaratan bir sürücüyü ilgili birime/kuruma/kişiye şikâyet ederim	1	2	3	4	5
34.	Trafik kurallarına uyarım	1	2	3	4	5
35.	Trafikte yardımlaşmanın önemli olduğuna inanıyorum	1	2	3	4	5
36.	Yayalara her zaman saygılıyım	1	2	3	4	5
37.	Trafikte her zaman sorumluluk sahibi bir sürücüyümdür	1	2	3	4	5
38.	Her zaman dikkatli araç kullanırım	1	2	3	4	5
39.	Trafikte başka araçlara yol veririm	1	2	3	4	5
40.	Trafikte fedakârlık yapabilirim	1	2	3	4	5
41.	Kaza yapmamak için sabırlı olmanın önemli olduğunu düşünüyorum	1	2	3	4	5
42.	Trafik düzeni ve güvenliği için gerektiğinde kendi önceliğimi başkasına verebildiğim zamanlar olmuştur	1	2	3	4	5
43.	Önümdeki sürücü park etmeye çalışırken, o park edene kadar sakince beklerim	1	2	3	4	5
44.	Önümdeki sürücü park etmeye çalışırken benim ilerlememi engellediğinde, kornaya basarım	1	2	3	4	5
45.	Emniyet kemerimi takmazsam araçtaki diğer kişilere de zarar verebilirim	1	2	3	4	5
46.	Trafikte her zaman hoşgörülü davranırım	1	2	3	4	5
47.	Trafikte yayalara öncelik veririm	1	2	3	4	5
48.	Kısa bir işim var ve aracımı park edecek park yeri bulamadıysam yaya kaldırımına park ederim	1	2	3	4	5
49.	Trafikte kural ihlali yaparak diğer insanlar için tehlike yaratan bir sürücüye karışmam, boş veririm	1	2	3	4	5
50.	Trafik polisi, radar vb. yoksa trafik kurallarına uymadığım olur	1	2	3	4	5
51.	Trafikte her zaman kendimi diğerlerinin yerine koyarak davranırım	1	2	3	4	5
52.	Trafikte sabırsız olduğumda kural ihlali yaparım	1	2	3	4	5
53.	Trafikte her zaman saygılıyım	1	2	3	4	5

Ek 2: Anket İzni

Evrak Tarih ve Sayısı: 26.01.2024-174987

T.C.

KARAMANOĞLU MEHMETBEY ÜNİVERSİTESİ

26.01.2024

SOSYAL VE BEŞERİ BİLİMLER

BİLİMSEL ARAŞTIRMA VE YAYIN ETİK KURULU KARARLARI

Toplantı Tarihi	Toplantı Sayısı	Karar Sayısı
23.01.2024	02	46

Üniversitemiz Sosyal ve Beşeri Bilimler Bilimsel Araştırma Yayın Etik Kurulu Prof. Dr. İbrahim COŞKUN başkanlığında 23.01.2024 günü toplanarak aşağıdaki kararı almıştır.

KARAR 02-2024/46 Üniversitemiz Sosyal Bilimler Enstitüsü Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı öğrencisi İsmail GÜLHAN'ın, Prof. Dr. Sefa USTA'nın danışmanlığında çalışacağı "Vatandaşların Kentlilik Bilinci ve Trafik Adabı/Kültürüne Yönelik Algılarını Belirlemeye İlişkin Karaman İlinde Bir Araştırma" başlıklı çalışmanın, çalışmaya ait uygulayacakları yöntemle yönelik gerekli izinlerin alınması kaydıyla fikri, hukuki ve telif hakları bakımından sorumluluğu başvuran kişilere ait olmak üzere etik olarak uygun olduğuna oy birliği ile karar verildi.

(e-imza)

Prof. Dr. İbrahim COŞKUN

Başkan

(e-imza)

Prof. Dr. Ercan OKTAY

Üye

(e-imza)

Prof. Dr. Özlem SADİ

Raportör

(e-imza)

Prof. Dr. Mehmet KURT

Üye

(e-imza)

Prof. Dr. Mehmet MERCAN

Üye

(e-imza)

Prof. Dr. Murat TEKİN

Üye

(e-imza)

Prof. Dr. Ali AYATA

Üye

Bu belge 5070 sayılı Elektronik İmza Kanununun 5. Maddesi gereğince güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

ÖZGEÇMİŞ

Ad Soyadı: İsmail GÜLHAN	
Eğitim Bilgileri	
Lisans	
Üniversite	Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi
Fakülte	İİBF
Bölümü	Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi
Kurum ve Görev Bilgiler	
Kurum	
Görev Yeri	
Görevi	