



**TÜRKİYE’DE KADINLARIN KENT İÇİ ULAŞIM DESENİNE YÖNELİK
BİR ARAŞTIRMA**

Betül ERTÖY SARIŞIK

**DOKTORA TEZİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANA BİLİM DALI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

HAZİRAN 2024

ETİK BEYAN

Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,

bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Betül ERTÖY SARIŞIK

06/06/2024

TÜRKİYE'DE KADINLARIN KENT İÇİ ULAŞIM DESENİNE YÖNELİK BİR
ARAŞTIRMA
(Doktora Tezi)

Betül ERTÖY SARIŞIK

GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

Haziran 2024

ÖZET

Kadınların kamusal alanda hareketliliğinin artmasıyla ihtiyaçlara yeterli yanıt veremeyen mevcut mekânsal düzenlemeler kadın ve erkeklerin farklı kentsel gereksinimlerini gündeme getirmiştir. Planlama eyleminin kurumsallaşmasıyla başlayan istatistiki çalışmalara zaman içerisinde cinsiyet değişkeni de eklenmiş ve planlama politikalarında toplumsal cinsiyet perspektifinin gerekliliği uzun yıllar tartışılmıştır. Kadın ve erkeklerin hane içi ve hane dışı farklılaşan sorumlulukları farklı dönemlerde farklı zorluklar barındırmaktadır. Kent içi ulaşım bu zorluklardan biridir ve kent içinde ulaşım hakkı her vatandaşa eşit olarak hizmet sunması gereken öncelikli haklardan biridir. Kadınların kamusal alanda daha fazla rol üstlendiği ve hareketliliklerinin artmakta olduğu son yıllarda cinsiyete göre farklı planlama kararlarının gerekliliği üzerine cinsiyete göre ayrıştırılmış veri seti kullanımı çalışmaları artmaktadır. Bu çalışmanın amacı; Türkiye’de kadınların kent içi ulaşım alışkanlıklarının demografik veriler ışığında erkeklerin ulaşım alışkanlıkları ile karşılaştırılması ve kadınların ulaşım alışkanlıklarına etki eden demografik değişkenlerin araştırılmasıdır. Bu çalışmanın özgün değeri; cinsiyete göre ayrıştırılmış veri seti kullanımı ile ulaşım alışkanlıklarının incelenmesi ve ulaşım politikalarının nasıl geliştirileceğini göstermeye yönelik bir yaklaşım sunmasıdır. Çalışmanın kavramsal çerçevesini kadınların değişen hareketlilik desenini anlamaya yönelik literatür araştırmaları ve bu araştırmaların ampirik sonuçları oluşturmaktadır. Çalışmaya Türkiye İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması Düzey-2 bölge birimlerinden 26 ilde yapılmış olan anket çalışması veri sağlamaktadır. Veriler istatistiki analiz yöntemleri ile irdelenmiş ve sonuçlar haritalandırılmıştır. Analiz sonuçları Türkiye ve 26 il ölçeğinde değerlendirilmiştir. Sonuçlar kadınların kent içi ulaşımında daha fazla yaya, otobüs, dolmuş, raylı sistemler kullanıcısı olduğunu, erkeklerin daha fazla özel araç kullanıcısı olduğunu göstermektedir. İllere göre sonuçlar ise; bu durumun oransal farklılıklarını sunmakta ve illere göre farklı planlama politikalarının gerekliliğini tartışmaya açmaktadır.

Bilim Kodu : 80211

Anahtar Kelimeler : Kent içi ulaşım, cinsiyet sistematiği, kadınlar

Sayfa Adedi : 193

Danışman : Prof. Dr. Ebru Vesile ÖCALIR

A RESEARCH ON WOMEN'S URBAN TRANSPORTATION PATTERN IN TURKEY

(Ph. D. Thesis)

Betül ERTÖY SARIİŞİK

GAZİ UNIVERSITY

GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCES

June 2024

ABSTRACT

The increase in women's mobility in the public space brings to the agenda the different urban needs of women and men in existing spatial arrangements that cannot adequately respond to their needs. The statistical studies that began with the institutionalization of planning have added gender variables over time and the necessity of a gender perspective in planning policies has been discussed for many years. The different responsibilities of women and men inside and outside the household carry different difficulties in different periods. Urban transportation is one of these difficulties, and the right to transportation in the city is one of the priority rights that should be served equally to every citizen. In recent years, when women have assumed more roles in the public space and their mobility has been increasing, studies on the use of gender-disaggregated data sets on the necessity of gender-differentiated planning decisions have been increasing. The aim of this study is to compare the urban transportation habits of women in Turkey with the transportation habits of men in the light of demographic data and to investigate the demographic variables affecting women's transportation habits. The unique value of this study is that it provides an approach to examine transportation patterns by using a gender-disaggregated data set and to show how transportation policies can be developed. The conceptual framework of the study is based on the literature and empirical results of these studies to understand the changing mobility pattern of women. The study is based on a survey conducted in 26 provinces from the Level-2 regions of the Statistical Regional Units Nomenclature. The data are analyzed with statistical analysis methods and the results are mapped. The results of the analysis are evaluated on the scale of Turkey and 26 provinces. The results show that women are more likely to use pedestrian, bus, minibuses and rail systems in urban transportation while men are more likely to use private vehicles. The results by provinces, on the other hand, present the proportional differences of this situation according to provinces and open the discussion on the necessity of different planning policies according to regions.

Science Code : 80211

Key Words : Urban transportation, gender systematic, women

Page Number : 193

Supervisor : Prof. Dr. Ebru. Vesile ÖCALIR

TEŞEKKÜR

Öncelikle yoğun akademik eğitim sürecimde birlikte çalışma şansı bulduğum çok değerli danışmanım Prof. Dr. Ebru Vesile ÖCALIR'a teşekkür etmek istiyorum. Yüksek lisans ve doktora eğitimim boyunca hiçbir zaman desteğini esirgemediği, her zaman yol gösterici, cesaretlendirici ve kolaylaştırıcı olduğu için, tez konumun mimarı ve duruşunu örnek aldığım güçlü bir kadın olan kıymetli Hocam'a minnettarım. Tez izleme toplantılarında çalışma sürecime katkı sağlayan ve değerli görüşleri ile yol gösteren hocalarım Prof. Dr. Ela BABALIK ve Doç. Dr. Hayri ULVİ'ye yapıcı değerlendirmeleri ve destekleri için çok teşekkür ederim. Tez çalışmasının saha araştırmasına katkı sağlayan Kent Araştırmaları Enstitüsü'ne bu çalışmanın yürütülmesi için gerekli anket görüşmeleri yardımları için çok teşekkür ederim.

Tüm eğitim hayatıma sonsuz destek veren, koşulsuz yanımda olan canım babacığım Ayhan ERTÖY'a ve anneciğim Saliha ERTÖY'a doktora sürecimde de yoluma ışık oldukları için çok teşekkür ederim. Son olarak doktora sürecime sabırla destek verdiği için sevgili eşim Salih SARIİŞİK'a ve bana ilham kaynağı olan, ders ve tez sürecimdeki sonsuz anlayış ve sabrından dolayı 8 yaşındaki biricik kızım Liva'ya çok teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET	iv
ABSTRACT.....	v
TEŞEKKÜR.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
ÇİZELGELERİN LİSTESİ.....	ix
ŞEKİLLERİN LİSTESİ.....	xiv
SİMGELER VE KISALTMALAR.....	xviii
1. GİRİŞ.....	1
2. METODOLOJİ	11
2.1. Örneklem Belirleme.....	14
2.2. Alan Çalışmasına Yönelik Anket Tasarımı	20
2.3. Yöntem Kurgusu.....	23
3. KAVRAMSAL ÇERÇEVE.....	33
3.1. Kadınların Tarihsel Süreçte Değişen Hareketlilik Desenleri.....	34
3.2. Kapitalizm, Ataerkillik ve Feminizmin Kadınların Coğrafyalarına Etkileri	41
3.3. Uluslararası Sözleşmelerde “Kadın”	51
3.4. Bibliyometrik Analiz	57
3.5. Toplumsal Cinsiyet ve Kent içi Ulaşım Planlama	75
3.6. Toplumsal Cinsiyet ve Bölgesel Gelişmişlik.....	96
3.7. Bölüm Değerlendirmesi.....	105
4. ARAŞTIRMA BULGULARI	109
4.1. Türkiye Geneli Cinsiyete Göre Kent İçi Ulaşım Alışkanlıkları	109
4.1.1. Cinsiyete göre türel dağılım.....	110
4.1.2. Cinsiyete göre seyahat süresi dağılımı	116

Sayfa

4.2. 26 İl Düzeyinde Cinsiyete Göre Kent içi Ulaşım Alışkanlıkları	120
4.2.1. Cinsiyete göre türel dağılım.....	120
4.2.2. Cinsiyete göre seyahat süresi dağılımı.....	131
4.3. Kadınların Ulaşım Alışkanlıkları Karşılaştırmaları	137
4.3.1. Kadınların gelir durumları ve eğitim düzeylerine göre ulaşım türü tercihleri ve seyahat süresi ile ilişkisi	137
4.4. Bölüm Değerlendirmesi.....	156
5. SONUÇ VE ÖNERİLER	161
KAYNAKLAR	173
EKLER.....	183
Ek-1. Anket Soruları	184
Ek-2. Etik Kurul Onayı Ekran Görüntüsü.....	188
Ek-3. İBBS Düzey-2 Bölgelerindeki İllere Göre Güvenilirlik Analizi- Cronbach Alfa Katsayıları	189
Ek-4. Hipotez Testleri: Ki-Kare Testleri-1	190
Ek-5. Hipotez Testleri: Ki-Kare Testleri-2	191
ÖZGEÇMİŞ	192

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 2.1. İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması (İBBS).....	15
Çizelge 2.2. Saha çalışmasında anket uygulanan il, ilçe, bulundukları bölge ve anket sayıları	17
Çizelge 2.3. Cronbach Alfa analizi yorumlama metodu.....	18
Çizelge 2.4. İllere göre anket sonuçlarının Cronbach Alfa katsayıları	18
Çizelge 2.5. İllere göre anket çalışmasına katılan kadın ve erkek sayıları	20
Çizelge 2.6. Aktivite türüne göre ulaşım alışkanlıklarının sorgulanması için tasarlanan anket çalışması	21
Çizelge 3.1. Anahtar kelimelerin küme dağılımı: Kentsel ulaşım.....	63
Çizelge 3.2. Anahtar kelimelerin küme dağılımı: Bölgesel gelişmişlik	74
Çizelge 3.3. GSNI'ye göre ülkeler ve Türkiye'nin konumu.....	99
Çizelge 4.1. İl düzeyinde iş-okul seyahatleri amacıyla kent içi ulaşım türü dağılımının cinsiyete göre çapraz tablosu.....	121
Çizelge 4.2. İllere göre kadınların ulaşım türü tercihleri ve demografik verileri (eğitim, gelir, seyahat süresi).....	159

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 2.1. Tez çalışmasının iş/zaman çizelgesi	12
Şekil 2.2. Anket sayısı 30'un üzerinde ve 30'un altında olan iller.....	19
Şekil 2.3. Analizlerde kullanılacak olan anket verileri	22
Şekil 2.4. Tez çalışmasının yöntem kurgusu.....	23
Şekil 2.5. Aktivite türüne göre ulaşım türü tercihleri gösterimi.....	24
Şekil 2.6. Türkiye geneli sonuçların üretilmesinde kullanılan anket verileri.....	25
Şekil 2.7. İl düzeyinde sonuçların üretilmesinde kullanılan anket verileri	26
Şekil 2.8. Kadın kullanıcıların ulaşım alışkanlıklarının karşılaştırılmasında kullanılan anket verileri	27
Şekil 2.9. Araştırma soruları, Hipotezler ve Yöntem önerileri	28
Şekil 2.10. Uyum analizinin aşamaları	30
Şekil 3.1. Kavramsal çerçeve konuları.....	33
Şekil 3.2. Web of Science taramasına göre toplumsal cinsiyet, kent içi ulaşım ve ulaşım davranışı konulu yayın türleri ve sayıları	58
Şekil 3.3. Web of Science taramasına göre toplumsal cinsiyet, kent içi ulaşım ve ulaşım davranışı konulu yayın ve atıf analizi grafiği.....	59
Şekil 3.4. Yayınların ülkelere göre dağılışı- Kentsel ulaşım	60
Şekil 3.5. Web of Science taramasına göre anahtar kelime analizi-Kentsel ulaşım.....	61
Şekil 3.6. Anahtar kelimelerin yıllara göre gösterimi-Kentsel ulaşım	62
Şekil 3.7. Anahtar kelimelerin küme yoğunluk dağılımı-Kentsel ulaşım.....	62
Şekil 3.8. Web of Science taramasına göre toplumsal cinsiyet ve bölgesel kalkınma konulu yayın türleri ve sayıları	71
Şekil 3.9. Web of Science taramasına göre toplumsal cinsiyet ve bölgesel kalkınma konulu yayın ve atıf analizi grafiği	71
Şekil 3.10. Web of Science taramasına göre anahtar kelime analizi-Bölgesel gelişmişlik.	72
Şekil 3.11. Anahtar kelimelerin yıllara göre gösterimi-Kentsel ulaşım	73
Şekil 3.12. Anahtar kelimelerin küme yoğunluk dağılımı-Bölgesel gelişmişlik.....	73

Şekil	Sayfa
Şekil 3.13. Toplumsal cinsiyet ve hareketlik ilişkisini anlamak için bir çerçeve	80
Şekil 3.14. Cinsiyete göre istihdam oranları-2011 (15-64 yaş arası)	89
Şekil 3.15. Cinsiyete göre yarı zamanlı çalışanlar-2011 (15-64 yaş arası)	90
Şekil 3.16. Viyana'da insanların seyahat amaçları-cinsiyete göre	91
Şekil 3.17. Batı Avrupa'da bir kadın ve bir erkek için normal bir gün hareketliliği	92
Şekil 3.18. Viyana kenti: Cinsiyete bağlı ulaşım türü seçimi	93
Şekil 3.19. Hannover bölgesi: Demografik özelliklere bağlı ulaşım türü seçimi	94
Şekil 3.20. Avrupa'da ulaşım sektörü çalışanlarının cinsiyete göre oranları	95
Şekil 3.21. Kadın ve erkeklerin günlük hareketlilik alışkanlıkları şeması	96
Şekil 3.22. Küresel Cinsiyet Uçurumu Endeksi-Türkiye (UNDP, 2023)	98
Şekil 3.23. Toplumsal Cinsiyet Eşitliği Endeksi aralıkları- Türkiye'nin 81 ili	103
Şekil 3.24. Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması- Türkiye'nin 81 ili	104
Şekil 4.1. Türkiye genelinde kadınların kent içi ulaşımında türel dağılımı	110
Şekil 4.2. Türkiye genelinde erkeklerin kent içi ulaşımında türel dağılımı	111
Şekil 4.3. Türkiye geneli cinsiyete ve aktiviteye göre kent içi ulaşımında türel dağılım.....	112
Şekil 4.4. Türkiye geneli aktiviteye-cinsiyete ve çocuk sahipliliğine göre kent içi ulaşımında türel dağılım	114
Şekil 4.5. Aktiviteye göre ulaşım türü-Kadın (%)	115
Şekil 4.6. Aktiviteye göre ulaşım türü-Erkek (%)	115
Şekil 4.7. Türkiye geneli aktiviteye ve cinsiyete göre kent içi ulaşımında seyahat süresi dağılımı	117
Şekil 4.8. Türkiye geneli aktiviteye-cinsiyete-çocuk sahipliliğine göre kent içi ulaşımında seyahat süresi dağılımı	119
Şekil 4.9 İllerin kent içi ulaşımında cinsiyete göre türel dağılımı	123
Şekil 4.10. İş-okul seyahatlerinde toplu taşıma kullanımının cinsiyete göre mekânsal gösterimi	125
Şekil 4.11. İş-okul seyahatlerinde yaya kullanımının cinsiyete göre mekânsal gösterimi..	126

Şekil	Sayfa
Şekil 4.12. İş-okul seyahatlerinde özel araç kullanımının cinsiyete göre mekânsal gösterimi	127
Şekil 4.13. Alışveriş seyahatlerinde toplu taşıma sistem kullanımının cinsiyete göre mekânsal gösterimi	128
Şekil 4.14. Alışveriş seyahatlerinde yaya kullanımının cinsiyete göre mekânsal gösterimi	129
Şekil 4.15. Alışveriş seyahatlerinde özel araç kullanımının cinsiyete göre mekânsal gösterimi	129
Şekil 4.16. İş-okul seyahatlerinde erkeklerin ulaşım türü tercihlerinin karşılaştırmalı gösterimi	130
Şekil 4.17. İş-okul seyahatlerinde kadınların ulaşım türü tercihlerinin karşılaştırmalı gösterimi	131
Şekil 4.18. İş-okul seyahatlerinde cinsiyete göre seyahat süresi dağılımı	132
Şekil 4.19. Alışveriş seyahatlerinde cinsiyete göre seyahat süresi dağılımı	134
Şekil 4.20. İş-okul seyahatlerinde cinsiyete göre seyahat süresi dağılımının mekânsal gösterimi	135
Şekil 4.21. Kadın ve erkeklerin iş-okul seyahatlerinde seyahat sürelerinin karşılaştırmalı mekânsal gösterimi	136
Şekil 4.22. Karşılaştırılan illerde kadınların gelir durumları	138
Şekil 4.23. Karşılaştırılan illerde kadınların eğitim düzeyleri	139
Şekil 4.24. Karşılaştırılan illerde kadınların istihdam durumları.....	140
Şekil 4.25. İstanbul, İzmir ve Ankara illeri ile kadınların alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi	141
Şekil 4.26. Van, Gaziantep ve Şanlıurfa illeri ile kadınların alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi	141
Şekil 4.27. İstanbul ilinde kadınların eğitim durumu ile alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi	143
Şekil 4.28. İstanbul ilinde kadınların gelir durumu ile alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi.....	143
Şekil 4.29. İstanbul ilinde kadınların alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihleri ve seyahat süresinin uyum analizi	144
Şekil 4.30. İzmir ilinde kadınların gelir durumu ile alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi.....	145

Şekil	Sayfa
Şekil 4.31. İzmir ilinde kadınların eğitim durumu ile alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi.....	146
Şekil 4.32. İzmir ilinde kadınların alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihleri ve seyahat süresinin uyum analizi	146
Şekil 4.33. Ankara ilinde kadınların eğitim durumu ile alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi	147
Şekil 4.34. Ankara ilinde kadınların gelir durumu ile alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi.....	148
Şekil 4.35. Ankara ilinde kadınların alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihleri ve seyahat süresinin uyum analizi	149
Şekil 4.36. Van ilinde kadınların gelir durumu ile alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi.....	150
Şekil 4.37. Van ilinde kadınların eğitim durumu ile alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi.....	151
Şekil 4.38. Van ilinde kadınların alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihleri ve seyahat süresinin uyum analizi	151
Şekil 4.39. Gaziantep ilinde kadınların eğitim durumu ile alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi	152
Şekil 4.40. Gaziantep ilinde kadınların gelir durumu ile alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi	153
Şekil 4.41. Gaziantep ilinde kadınların alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihleri ve seyahat süresinin uyum analizi	153
Şekil 4.42. Diyarbakır ilinde kadınların eğitim durumu ile alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi	154
Şekil 4.43. Diyarbakır ilinde kadınların gelir durumu ile alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi	155
Şekil 4.44. Diyarbakır ilinde kadınların alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihleri ve seyahat süresinin uyum analizi	155

SİMGELER VE KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış simgeler ve kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Kısaltmalar	Açıklamalar
BM	Birleşmiş Milletler
CEDAW	Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination Against Women
CIVITAS	Clean and Better Transport in Cities
ECOSOC	The Economic and Social Council
GGPI	Global Gender Parity Index
GM	Gender Mainstreaming
GSNI	Gender Social Norms Index
ILO	International Labour Organization
İBBS	İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması
NUTS	The Nomenclature of Territorial Units for Statistics
SPSS	Statistical Package for the Social Sciences
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
UN	United Nations
UNDP	United Nations Development Programme
WEF	World Economic Forum

1. GİRİŞ

Kadınların kamusal alan kullanımları ve hareketliliği konuları planlamada eşitlik ilkesi kapsamında uzun yıllardır tartışılmakta olan önemli bir konudur. Ulaşım planlaması kamusal bir hizmettir ve tüm insanlar bu hizmetten eşit şekilde faydalanma hakkına sahiptir. Kadınlar, çocuklar ve toplumun bütün kırılgan grupları bu kapsama girmektedir. Kentsel mekanlarda ulaşım araçlarının erişebilirliği ve insanların hareketlilik desenleri toplumu oluşturan tüm bireyler için aynı değildir. Bazı gruplar ulaşım ve erişim yoksulluğu ile mücadele ederken bazı gruplar kırılgan özelliklerinden dolayı kısıtlılıklar yaşamaktadır. Kadınlar sadece belirli bir kırılgan grup değil dünyanın yarısını oluşturan nüfus çoğunluğudur. Kırılgan demografik grupların (engelli, yaşlı, çocuk, kadın vb.) toplumsal fırsatlara erişiminin sağlanması planlanırken insanların kadın ve erkeklerden oluşan bir topluluk olduğu göz önünde bulundurulmalıdır. Tez çalışmada kadın ve erkek kullanıcıların kent içi ulaşımında hareketlilik seçimleri ve farklı demografik grupların fırsat ve erişim eşitsizlikleri araştırılmaktadır.

Problem durumu

1960'ların sonlarında ABD'de geliştirilen kentsel ulaşım planlama süreci kurumsallaştırılmıştır (Dimitriou, 1992). Ulaşım planları için yasal gereklilikler ortaya çıktıkça, danışmanlık firmaları gelişmiş ve seyahat talebini tahmin edecek modeller geliştirilmiştir (Law, 1999). 1970'lere gelindiğinde bazı ulaşım plancıları (Hillman ve diğerleri, 1973, Falcocchio ve Cantilli, 1974) "ulaşım açısından dezavantajlı gruplar" kavramını ortaya çıkaran nüfusun alt gruplarının (yaşlı, engelli vb.) hareketlilik ihtiyaçlarını anlamaya çalıştılar (Law, 1999). Kentsel alanda hareketlilik ve erişebilirlik konularına ilgi artmaya başlamıştır. Bu süreçte bazı feminist bilim insanları (Tivers, 1978) insan coğrafyasında "insanlığının yarısı" kavramının eksikliğini vurgulamışlardır (Law, 1999). Bu kavram ulaşım planlamasının altında yatan varsayımları sorgulamaya açmıştır.

1970'lerde gelişen kentsel teoriler ve feminist planlama eleştirileri, şehir plancılarının ağırlıklı olarak erkeklerin ihtiyaçlarına uygun ortamlar yaratıldığını öne çıkarmıştır (Beebejaun, 2016). Law (1999), 1978'de Sandra Rosenbloom'un ve 1979'da Genevieve Giuliana'nın "neuter commuter" varsayımını reddederek kadınların kentsel alandaki hareketlilik desenlerinin erkeklerden farklı olduğunu ileri süren ilk araştırmalar olduğunu

söylemektedir. 1980’lerde ulaşım planlamasının cinsiyete körü yaklaşımlarına eleştiriler yayınlanmaya başladı ve bu yayınlar toplumsal cinsiyet ilişkilerinin, ulaşım sistemlerini, kamusal ve özel alanlar tartışmasını, erişebilirlik ve insan faaliyetlerinin mekânsal organizasyonları bağlamları ilişkilerini gündeme getirmiştir (Law, 1999). Sonrasında birinci dünya ülkeleri tarafından seyahat davranışındaki cinsiyet farklılıkları konusunda deneysel araştırmalar yapılmıştır ve ilki kadınların seyahat ihtiyaçları konusudur (Law, 1999).

Kadınların kent içinde seyahat ederken karşılaştıkları zorluklar ulaşım desenlerinin erkeklerinkinden farklı hale getirmektedir. Kadınların temel gereksinimlerine doğru seyahat etmeleri gerektiğinde sahip olduğu seçenekler ve yaptığı seçimler desenlerin oluşmasında önemli rol oynamaktadır. Çalışma; cinsiyet faktörünün hareketi şekillendirdiği üzerinde temellenmektedir ve kadınların kentsel alanlarda hareketlilik desenlerinin erkeklerinki ile aynı olup olmadığının sorgulanmasına dayanmaktadır.

Araştırmanın amacı, kapsamı ve soruları

Çalışmanın amacı; Türkiye’de kadınların sosyo-ekonomik durumlarına göre kent içi ulaşım tercihlerini araştırmak, erkekler ve kadınlar arasındaki kent içi ulaşım erişim eşitsizliklerinin anlaşılmasını sağlamak ve cinsiyet duyarlı ulaşım planlaması konusuna katkı sağlamaktır. Çalışmada, cinsiyete göre ulaşım alışkanlıklarının incelenmesi ile ulaşım politikalarının nasıl geliştirileceği araştırılmaktadır. Araştırmada sosyal ve demografik özelliklerine göre farklılık gösteren kadınların hareketliliği incelenmektedir. Çalışmanın bir başka amacı da kadınların erkeklerden farklı olarak gerçekleştirdikleri hareketlilik desenlerini mekânsal olarak üretmektir. Çalışma, toplumsal cinsiyet konusunun kent içi ulaşım uygulamalarına entegre ederken temel alınması gereken öneri bir yaklaşım sunmaktadır.

Bu çalışmada; kadın ve erkeklerin kent içi ulaşımında tercih ettikleri ulaşım araçları araştırılırken Türkiye genelinde kadın ve erkeklerin kent içi ulaşım türü tercihlerinin ortaya koyulması hedeflenmektedir. İBBS Düzey 2’de yer alan çekirdek illere göre kadın ve erkeklerin ulaşım tercihleri sosyo-demografik özellikleri ile birlikte değerlendirilerek çıkarımlar yapılmaktadır.

Araştırma 4 bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde tez çalışmasında takip edilen metodoloji, tez çalışmasının tasarımı ve iş-zaman çizelgesi açıklanmaktadır. Bu tez çalışması Türkiye’de 26 ilde uygulanmış olan bir anket çalışmasına dayanmaktadır. Anket sorularının hazırlanması, örneklem seçimi, anket sonuçlarının analiz yöntemleri ve araştırma sorularına yönelik yapılan testler ve analizler bu bölümde açıklanmaktadır. Anket sonucu elde edilen 1851 adet yanıt SPSS paket programı aracılığı ile analiz edilmiştir. Metodoloji bölümünde tez çalışmasının veri analiz basamakları ve uygulanan yöntemlerin açıklamaları yer almaktadır.

İkinci bölüm konu ile ilgili kapsamlı bir literatür araştırmasını içeren kavramsal çerçevedir. Bu bölümde öncelikle kadınların mekân kullanımını irdeleyen uluslararası literatür araştırmaları ve toplumsal cinsiyete duyarlı veri analizleri açıklanmaktadır. Daha sonra kadınların mekân kullanımını etkileyen düşünce akımları ve kadınların hareketliliğini etkileyen toplumsal dönüşümlerin dayanağı olan uluslararası anlaşmaların tanımlamaları açıklanmaktadır. Ekonomik sistemler ve toplumu yeniden üreten sistemler insanlığın yaşam pratiklerini etkilediğinden, kapitalizm, ataerkillik ve feminizm bağlamlarında kadın hareketliliği incelenmiştir. Son olarak toplumsal cinsiyet ve ulaşım planlamasını konu edinen çalışmalar ve uygulamalara yer verilmiş, dünyada kadınların iş hayatına girmesiyle değişen hareketlilikleri konu edinen örnek araştırma sonuçlarına yer verilmiştir.

Üçüncü bölümde araştırma bulguları ele alınmaktadır. İlk olarak Türkiye geneli sonuçlara yer verilmiş, kadınların ve erkeklerin kent içi ulaşımında türel dağılım grafikleri ve seyahat süresi dağılım grafikleri açıklanmaktadır. İBBS Düzey 2 bölgelerinin merkez illerine göre (26 il) kadınların ve erkeklerin kent içi ulaşımında kullandıkları ulaşım türü seçimleri demografik özellikleri ile çapraz sorgulamalar ışığında açıklanmaktadır. Seyahat süreleri dağılımı il düzeyinde ve demografik bilgiler ile çapraz sorgulamalar yaparak çıkarımlarda bulunmaktadır. Cinsiyet, çocuk sahipliliği, eğitim, gelir düzeyi ve sahip olunan iş veya meslek durumuna göre ulaşım desenleri bu bölümde tartışılmaktadır. Bu bölümün sonunda kadınların kendi aralarında birbirlerinden farklı olarak gerçekleştirdiği ulaşım desenlerini anlamak üzere kadın kullanıcılar arasında çapraz sorgulamalar ve uygunluk analizleri sunulmaktadır. Bu analizlerin sonuçları bölüm değerlendirmesi olarak tartışılmıştır.

Dördüncü bölümde tez çalışmasının sonuçları sunulmakta ve toplumsal cinsiyet bağlamında tartışılmaktadır. Çalışmanın çıkış noktası olan toplumsal cinsiyetin hareketi şekillendirmesi

üzerine yanıt aranan araştırma soruları açıklanmakta ve kurulan hipotezlerin sonuçları bu bölümde değerlendirilmektedir. Sürdürülebilir kalkınma hedefleri çerçevesinde kadınların güçlendirilmesi ve kadınların erişebilirliğinin artırılması üzerine geliştirilen öneriler tartışılmaktadır. Çalışmanın sonuç bölümünde toplumsal cinsiyete duyarlı planlama ve politika önerilerinde bulunulmuş ve öneriler geliştirilmiştir.

Yapılan literatür araştırmaları sonucunda; Türkiye ölçeğinde, kadın kullanıcıların durumunu ortaya koyularak ulaşım eşitsizliklerinin anlaşılmasına ve adil ulaşım planı çalışmalarında fayda sağlayacak bir yaklaşım önerisi geliştirmeye yönelik araştırma soruları ve hipotezler belirlenmiştir:

Araştırma soruları:

AS1. Kadınların ve erkeklerin ulaşım alışkanlıkları birbirinden farklı mıdır?

AS2. Farklı ulaşım alışkanlıklarına neden olan eşitsizlikler nelerdir?

AS3. Farklı ulaşım türü kullanan kadınların demografik değişken ilişkisi nasıldır?

AS4. Farklı şehirlerde kadınların ulaşım alışkanlıkları farklılık gösterir mi?

Araştırma soruları; makro araştırma konularından mikro araştırma konularına doğru ve hiyerarşik bir tutum içerisinde tasarlanmıştır. Kadınların ve erkeklerin ulaşım alışkanlıkları tarihsel süreç içerisinde ve evrensel bir çerçevede araştırılmış daha sonra yerel düzeyde yapılan alan çalışmaları incelenmiştir. Farklı ulaşım alışkanlıklarına neden olan eşitsizlikler araştırılırken; kadınların ve erkeklerin sahip olduğu farklı sosyo-politik durumlar üzerine araştırmalar yapıldıktan sonra ulaşım da yoksunluk konusu çerçevesinde araştırma derinleştirilmiştir. Kadın kullanıcıların ulaşım tercihleri, demografik durumları ve bu durumların farklı coğrafyalara göre değişimi araştırmasında; dünya üzerinde farklı coğrafyalarda yaşayan farklı ulaşım sorunları üzerine araştırmalar yapıldıktan sonra alan çalışması özelinde bulgular tartışılmıştır. Literatürden elde edilen bulgular soruların temel düzeyde varsayımlarını oluşturmaktadır. Bu varsayımlar üzerine ortaya konmuş ampirik çalışmaların sonuçları ile hipotezler olgunlaştırılmıştır:

Hipotezler

Çalışmanın hiyerarşik yapısı göz önünde bulundurularak ana hipotezler ve alt hipotezler olarak tasarlanmıştır. Alt hipotezler nitel veri analizi yöntemleri ile açıklandığında ana hipotezleri destekleyecek nitelikte ve gösterge aracı olarak kurgulanmıştır.

H1: Kadınlar erkeklerden farklı ulaşım alışkanlıklarına sahiptir.

H1.1: Kadınların günlük seyahat süreleri erkeklerin seyahat sürelerine göre daha kısadır.

(Alt hipotez)

H1.2: Çocuk sahibi olmak kadınların ulaşım alışkanlıklarını daha çok etkilemektedir.

(Alt hipotez)

H2: Cinsiyete göre ulaşım türü dağılımı değişmektedir.

H2.1: Erkekler kadınlardan daha fazla özel araç kullanmaktadır. (Alt hipotez)

H2.2: Kadınlar daha fazla toplu taşıma kullanmakta ve yürümektedir. (Alt hipotez)

H2.3: Çocuk sahipliliği kadınların ulaşım türü tercihlerini etkilemektedir. (Alt hipotez)

H3: Farklı coğrafyalarda farklı demografik özelliklere sahip kadınların ulaşım alışkanlıkları birbirlerinden farklıdır.

H3.1: Farklı coğrafyadaki illerde kadınların ulaşım türü tercihleri farklıdır. (Alt hipotez)

H3.2: Farklı coğrafyadaki illerde demografik özellikler ulaşım desenlerini etkilemektedir. (Alt hipotez)

Araştırmanın önemi

Türkiye’de konu ile ilgili sistematik bir istatistiksel bilgi ve bu bilgiye kaynak sağlayacak veri olmadığından yeni toplumsal cinsiyet bakış açılı ulaşım politikaları belirlemenin veya mevcut politika uygulamalarını anlamının mümkün olmadığı görülmektedir. Farklı sosyal ve demografik özelliklere sahip olan kadınların hareketlilik desenlerini ortaya çıkarmak ve bu hareketlilik desenlerinin toplu ulaşım sistemleri ile bağlantısını kurmak, sürdürülebilir kalkınma ve adil planlama konuları bakımından önemlidir. Kent içinde dolaşım gerçekleştiren kadınların kent içi ulaşım sistemlerinden nasıl faydalandıklarını anlamak; planlama disiplinine ve kadınların günlük hayatta karşılaştıkları-maruz kaldıkları eşitsizliklerin anlaşılmasına önemli bir katkıdır. Planlama politikaları ve stratejileri

toplumsal cinsiyet temelli analizler ve toplumsal cinsiyet perspektifi ile entegre düşünölmelidir ve bu çalışma kadönlara ve toplumsal cinsiyete duyarlı veri analizinin önemini vurgulamaktadır. Farklı grupların farklı ihtiyaçlarına yanıt veren adil ulaşım planlama konusunda farkındalık yaratma amacı ve bir yaklaşım önerisi olması nedeniyle önem taşımaktadır.

Tez çalışması araştırma konusu Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri 5, 10 ve 11 için önemli katkı sağlamaktadır. Çalışmanın olası katkıları sonuç bölümünde tartışılmaktadır. SKH5 “Cinsiyet eşitliğini sağlamak ve tüm kadınlar ile kız çocuklarını güçlendirmek” teması altında kadönlara ve kız çocuklarına yönelik her türlü ayrımcılığa her yerde son vermek (5.1) hedefi cinsiyet temelinde eşitliği teşvik etmek, uygulamak ve izlemek için yasal çerçevelerin yürürlükte olup olmaması (5.1.1.) göstergesi ile ölçölmektedir. Kadınların siyasi, ekonomik ve sosyal hayattaki karar alma süreçlerinin her seviyesinde tam ve etkili katılımı ile liderlik için eşit fırsatlara sahip olması (5.5.) hedefi, Türkiye Büyük Millet Meclisi ve yerel yönetimlerdeki kadınların sandalye oranı (5.5.1.) ile yöneticilik pozisyonlarındaki kadınların oranı (5.5.2.) göstergeleri ile ölçölmektedir. SKH10 “Ölkelerin içinde ve arasındaki eşitsizlikleri azaltmak” teması altında 2030 yılına kadar yaş, cinsiyet, engellilik, ırk, etnik köken, din, ekonomik ya da başka bir durumuna bakılmaksızın herkesin sosyal, ekonomik ve siyasi olarak kapsanmasını sağlamak ve güçlendirmek hedefi (10.2.) cinsiyet, yaş ve engellilik durumuna göre medyan gelirin yüzde 50 düzeyinin altında yaşayanların oranı ile ölçölmektedir. SKH11 “Şehirleri ve insan yerleşimlerini kapsayıcı, güvenli, dayanıklı ve sürdürülebilir kılmak” teması altında 2030 yılına kadar herkes için, özellikle kırılgan durumda olan insanların, kadınların, çocukların, engellilerin ve yaşlıların ihtiyaçlarına özel önem gösterilerek, yol güvenliğinin artırılması, başta toplu taşıma sisteminin geliştirilmesiyle herkesin güvenli, ekonomik olarak karşılanabilir, erişilebilir ve sürdürülebilir ulaşım sistemlerine erişimini sağlamak (11.2.), 2030 yılına kadar, tüm ölkelerde kapsayıcı ve sürdürülebilir kentleşmeyi ve katılımcı, bütünleşik ve sürdürülebilir yerleşim planlaması ve yönetimi için kapasiteleri geliştirmek (11.3.), 2030 yılına kadar, özellikle kadınlar, çocuklar, yaşlılar ve engelliler için güvenli, kapsayıcı ve ulaşılabilir, yeşil ve kamusal alanlara genel erişim sağlamak (11.7) hedefleri; cinsiyet, yaş ve engellilik durumuna göre, toplu taşıma araçlarına kolay erişimi olan nüfusun oranı (11.2.1.), kentsel planlama ve kent yönetimine, sivil toplumun düzenli ve demokratik katılımını temin eden şehirlerin oranı (11.3.2.), cinsiyet, yaş ve engellilik durumuna göre kamu kullanımına açık, yapılaşmış alanların şehirlerdeki ortalama payı (11.7.1.) göstergeleri ile ilişkilidir.

Bu çalışma farklı yerleşmelerde kadınların ve erkeklerin ulaşım tercihlerindeki farklılıklarını ortaya koymaktadır. Söz edilen yerleşmeler düzeyinde kadınlar grubunda farklılaşan ulaşım pratikleri sunulmaktadır. Yerleşmeler arası kıyaslanmanın yapılabildiği bu çalışmada aynı zamanda kadın kullanıcılar arası kıyaslama yapılmaktadır. Böylelikle toplumsal cinsiyete dayalı eşitsizlikler anlaşılırken kadınların sahip olduğu fırsat ve eşitsizliklerin coğrafya ile ilişkisi kurulmaktadır. Bu yönüyle tez çalışması farklı coğrafyalarda yaşayan kadınların sahip olduğu farklı ulaşım pratiklerini açıklamaktadır.

Varsayımlar

Tez çalışması toplumun kadın ve erkek olmak üzere iki cinsiyetten oluştuğunu varsaymaktadır. Kadınların ulaşım alışkanlıklarının sorgulanmasına dayalı olan çalışmada cinsiyet sorgulamasında iki seçenek sunulmuş çalışmanın anlamlı sonucuna ulaşmak için bu varsayım kabul edilmiştir. Tez çalışması Türkiye’de kadınların ulaşım alışkanlıkları araştırılmaktadır. Bu araştırma toplumsal cinsiyet faktörünü “kadınlar” ve “erkekler” bağlamında ele almaktadır. Geleneksel olarak kullanılan “biyolojik cinsiyet” farklılığını ifade etmek için cinsiyet ve toplumsal cinsiyet terimleri birbirleri yerine kullanılmaktadır. Anket çalışmalarında katılımcılara cinsiyet seçeneği olarak iki seçenek sunulmuş çalışmanın “kadınlar” özelinde bir sonuç verebilmesi amacıyla “erkekler” ile kıyas yapılması uygun görülmüştür. Bu yanıtlar çalışmanın kavramsal varsayımı olarak kabul edilmektedir.

Çalışma bir saha araştırmasına dayanmakta, anket çalışmalarında kadınların ve erkeklerin kent içi ulaşımında günlük kullandıkları ulaşım araçları ve bu ulaşım araçları ile geçirdikleri seyahat süreleri sorgulanmaktadır. Bu sorgulama; iş, okul, alışveriş, çocuk, yaşlı, aile ve bireysel amaçlı etkinliklerde başlangıç noktası “ev” olarak bitiş noktası “aktiviteye varış” olarak kurgulanmıştır. Yanıtlar da bu bağlamda “ev tabanlı” olarak değerlendirilmektedir.

Sınırlılıklar

Tez çalışmasına yönelik yapılan saha çalışmasında örneklem ve elde edilen yanıtlar yöntem uygulamalarının sınırlılığı olarak kabul edilmektedir. Tezin araştırma deseninin örneklemden evrene genelleme yapmak amacıyla anket verileri kullanılarak gerçekleştirilen kesitsel tarama çalışması olması ve bilgisayar destekli telefonda anket yöntemi ile tek seferde yapılan kişi görüşmesinin veri toplama aracı olarak kullanılması tezin metodolojik

sınırlılığını oluşturmaktadır. Kişi görüşmeleri belirlenen tarih aralığında ve tek seferde gerçekleştirilmiştir. Bazı yerleşmeler kişi görüşmeleri sınırlılığı nedeniyle bulgular bölümünde değerlendirme dışında bırakılmıştır. Alt gruplarda örnek büyüklüğünün en az 30 olması metodolojik sınırlılık olarak kabul edilmiş ve anket sayısının 30'un üzerinde olduğu gruplar üzerinden çalışmaya devam edilmiştir. Cronbach alfa analizinde sınırlılık; düşük-orta-yüksek güvenilirlikte kabul edilmesidir. Anket çalışmalarının yürütüldüğü illerden güvenli olanlar seçilmiş ve Metodoloji bölümünde tematik harita yöntemi ile gösterilmiştir.

Anket çalışması İBBS Düzey 2 bölgelerindeki 26 adet çekirdek ilde yapılmıştır. Bu iller; İstanbul, Tekirdağ, Balıkesir, İzmir, Aydın, Manisa, Bursa, Kocaeli, Ankara, Konya, Antalya, Adana, Hatay, Kırıkkale, Kayseri, Zonguldak, Kastamonu, Samsun, Trabzon, Erzurum, Ağrı, Malatya, Van, Gaziantep, Şanlıurfa, Mardin illeridir.

Tanımlar

Toplumsal cinsiyet: Toplumsal cinsiyet, cinsler arasındaki farklılıklara dayalı olan toplumsal ilişkilerin kurucusudur (Scott, 2007). Kavram; biyolojik cinsiyet kavramını değil toplumsal ilişkiler üreten, aynı toplumda etkileşim halinde olan ancak yaşam pratiği farklılıkları bulunan kişilerin pratik farklılıklarını ifade etmektedir.

Ulaşım alışkanlıkları: Kent içi ulaşım sisteminde en fazla tercih edilen ulaşım türünü ifade etmektedir. Bu çalışmada ulaşım alışkanlığı; tercih edilen ulaşım türü ve seyahat süresi ile tanımlanmaktadır. Ulaşım alışkanlığını; toplumsal cinsiyet, demografik durum, coğrafi ve kültürel etmenler etkilemektedir.

Ulaşım deseni: Bu çalışmada aktivite türüne göre ulaşım türü tercihi ve seyahat süresi bulgularının harita üzerinde mekânsal gösterimi ve ülke/il düzeyinde grafiksel anlatımlar ulaşım deseni olarak ifade edilmektedir.

Kırılgan/dezavantajlı tanımlaması: Coğrafi ve kültürel engeller, istihdam koşullarının sınırlılığı, ekonomik nedenler, sosyo-demografik farklılıklar, yasal sorumluluklar ve benimsenen ideolojiler kadınların kırılgan veya dezavantajlı durumlarını şekillendirmektedir. Çalışma kapsamında kadınların kırılganlıklarını; bulundukları coğrafya, çocuk sahipliliği, gelir ve eğitim düzeyleri oluşturmaktadır.

Feminist coğrafya: Kadınları göz önünde bulunduran coğrafi yaklaşımı ifade eden ve kadınların yer aldığı ilk bilim dalı (Özgüç, 1998). Kadınların kamusal alanda varlığının kabul edilmesi ve erkekler ile eşit koşullarda kamusal alanda var olabilmeleri için mücadelede bulunmuş coğrafya alanı olarak çalışmada kullanılmaktadır.

Seyahat süresi: “Ev” başlangıcından hedefe varılana kadar ulaşım türünde geçirilen süre olarak kullanılmaktadır.

İBBS Düzey 2: İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması (İBBS) (The Nomenclature of Territorial Units for Statistics (NUTS)): Avrupa Birliği’nde, bölgesel istatistiklerin tek bir mekânsal sınıflandırmaya göre üretilmesini sağlamak amacıyla Avrupa Topluluğu İstatistik Ofisi (Eurostat) tarafından geliştirilmiş bir istatistiki sınıflandırma yöntemidir.

Flanör: Şehirlerde etrafı gözlemleyerek gezinen kişi demektir ve eril bir tanımdır (Elkin, 2018).

Flanöz: Elkin (2018): Flanör kelimesinin Fransızca dilinde dişil karşılığı olmadığından “Şehirlerde etrafı gözlemleyerek gezinen kadın” anlamına gelen Flanöz kelimesini üretmiştir.



2. METODOLOJİ

Toplumsal cinsiyet yaklaşımı; demografik farklılıklara göre politika üretilmesi gerektiğini savunmaktadır. Bu farklılıkların yaşam pratiğine nasıl yansıdığını bilimsel olarak ortaya koymak politika üretimi için atılacak olan ilk adımdır. Bu tez çalışması şehir planlama ve ulaşım planlama disiplinleri içerisinde cinsiyete duyarlı planlama konusunu detaylandırmaktadır. Literatür araştırmaları cinsiyete duyarlı çalışmalarda ulaşım verilerinin ve demografik verilerinin birlikte kullanıldığını göstermektedir. Çalışmanın ortaya çıkışından itibaren literatür araştırmaları kavramsal ve metodolojik kapsamda irdelenerek derinleştirilmiştir.

Çalışma 2020-2021 akademik yılı bahar döneminde ortaya çıkmıştır. 2021 Mart ayı itibariyle araştırma konusu ile ilgili alan yazın taraması yapılmaya başlamıştır. Web of Science veri tabanı kullanılarak “gender” ve “transportation” anahtar kelimeleri ile arama yapılarak çalışmanın genel çerçevesi tanımlanmıştır. Kadınların tarihsel süreçte geçirdiği sosyal, toplumsal, ekonomik ve demografik değişimlerin mekânsal pratikler üzerinde oldukça etkili olduğu görülmüştür. Tarihsel süreçte kadınların mekân kullanımları ve hareketliliği üzerine çalışma derinleştirilmiştir. Toplumsal yapıda ve yönetimde yer alan “eril” düşünce tarzının kaynağı olarak görülen tarihsel süreçteki aile yapısı, iş bölümü ve istihdam tercihleri, bugünkü düşünce pratiklerini ve belleği oluşturduğu düşünülmektedir. Bu süreçle ilgili detaylı kavramsal bilginin sunulması, gelecek araştırmalar ve olası çözüm önerileri için sürecin anlaşılmasını ve geleceğe ışık tutmasını sağlayacaktır.

Kadınların iş hayatına girmesi ile sarsılmaya başlayan eril mekân anlayışı sonrası ortaya çıkan cinsler arası “hak, adalet, eşitlik” söylemleri başlamış ve bu mücadeleyi temel alan bildiriler ve sözleşmeler ile ilgili araştırmalar yapılmıştır. Küresel ve yerel ölçekte izlenen süreçler literatür araştırması kapsamında derlenmiştir. Kadınların ulaşım alışkanlıklarıyla ilgili literatür araştırmasında Web of Science dışında; Google Akademik, Gazi Üniversitesi kütüphane veri tabanı ve Orta Doğu Teknik Üniversitesi veri tabanı dijital literatür ve uluslararası kitaplar taranmıştır. Araştırma konusu; kadın çalışmaları, toplumsal cinsiyet yaklaşımı, ulaşım planlamada eşitlik, adil planlama, kent hakkı, feminist coğrafya, ulaşım yoksunluğu konuları ekseninde genişletilmiştir. Uluslararası literatürde yer alan ve saha çalışması sonuçlarının cinsiyete göre ayrıştırılarak analiz edildiği çalışmalar kavramsal ve

metodolojik bağlamda irdelenmiş böylece metodolojinin temellendirilmesi sağlanmıştır (Şekil 2.1).



Şekil 2.1. Tez çalışmasının iş/zaman çizelgesi

Çalışmanın ilk 6 ayında anket çalışmasına zemin oluşturması amacıyla literatür incelemelerinden elde edilen sonuçlar ışığında anket soruları hazırlığı yapılmıştır. Aynı süreçte etik kurul onayı için başvuruda bulunulmuştur. Ekim 2021 tarihinde telefonda anket yöntemi ile saha çalışması Kent Araştırmaları Enstitüsü tarafından başlatılmıştır ve tamamlanması 2 ay sürmüştür. Kent Araştırmaları Enstitüsü; karmaşık nedenlerden meydana gelen kentsel sorunların tespit edilmesini ve çözüm önerileri geliştirilmesini misyon olarak benimseyip bu bağlamda çalışmalar yürüten bir düşünce kuruluşudur (Kentaraştırmaları websitesi).

Bilgisayar destekli telefonda anket yöntemi ile kişisel görüşmeler belirlenen örneklem içerisinde tek seferlik görüşme şeklinde tamamlanmıştır. Anket çalışmalarının derlenmesi ve sonuçların istatistiki analiz çalışmaları ile eş güdümlü olarak literatür araştırmaları ve hipotezlerin olgunlaştırılması üzerine çalışılmıştır. 2022 yılının ilk yarısında; demografik veriler ve ulaşım verileri IBM SPSS 22.0 paket programı aracılığıyla kodlanmış ve analizlere uygun hale getirilmiştir. Sonuçlar istatistiki sonuç bağlamında “nitel veri” olarak tanımlandığından; kategorik ve sıralama sınıflandırması olarak kodlanmış demografik ve hareketlilik verileri arasında ilişki olup olmadığının test edildiği ki-kare analizleri ve cinsiyete göre ulaşım alışkanlıklarının detaylandırılabilceği çapraz sorgulamalar üzerinde durulmuştur. İstatistiki analiz sonuçlarının mekânsal gösterimi için Map Info programında üretilen tematik harita üretme yöntemine başvurulmuştur. Çalışmada analizlerin uygulanması süreci analiz yöntemlerinin geliştirilmesi süreci ile aynı sürede ilerlemiştir. Yöntem önerileri sürekli geliştirilen bir iş modeli olarak tez sürecinde yer almıştır. Birden fazla yöntem denemeleri sonucunda araştırma sorularına en uygun yanıt verebilecek yöntem seçimi amaçlanmıştır. Bu nedenle hipotezlerin doğrulanması ve araştırma sorularına uygun yanıtlar bulmak amacıyla istatistiki analiz yöntemlerine başvurulmuştur. Kavramsal okumalar ile ortaya çıkan çalışmanın devam eden akademik çalışma süreci; literatür araştırmaları, anket sorularının hazırlanması, saha çalışmasının gerçekleştirilmesi, analizlerin üretilmesi ve sonuçları ile birlikte yazılması beş akademik dönem sürmüştür.

Araştırmanın deseninin oluşturulmasına rehberlik eden dünya görüşü “postpozitivizm”dir. Araştırılan problemler; sonuçlar üzerinde etkisi olan sebeplerin belirlenip değerlendirilmesi gereksinimine (nedensellik), fikirlerin küçük parçalara bölünerek test edilmesine (indirgemecilik), var olan objektif bir gerçekliğin ölçülmesine (deneysel gözlem ve ölçüm) ve mevcut kuramlar üzerinden araştırma bulgularının değerlendirilmesine (kuram doğrulama) dayanmaktadır (Creswell, 2017). Nicel yaklaşımlar; postpozitivist varsayımlara dayanan, tarama ve deneysel çalışmalar ile yürütülen, kapalı uçlu sorular yöneltilen, kuram ya da açıklamaların ve değişkenlerin hipotezler ile test edildiği, geçerlilik ve güvenilirlik standartlarının kullanıldığı istatistiksel işlemler ile sonuçlara gidilen tarafsız bir yaklaşımdır (Creswell, 2017).

Araştırma deseni nicel veri analizi yöntemleri ile oluşturulmuş; örneklemde evrene genelleme yapmak amacıyla anket verileri aracılığıyla yapılan kesitsel çalışmaları içermekte olan tarama çalışması (Fowler, 2008) yapılmıştır. Araştırmanın evreni Türkiye İstatistiki

Bölge Birimleri Sınıflandırması (İBBS) 2. Düzeydeki 26 ildir ve yapılan tarama çalışmasının amacı, örneklemden elde edilen sonuçların evrene genellenmesi olduğundan örneklem ile evrendeki karakteristik özellikler, tutum veya davranışlar hakkında çıkarımlar yapılması (Creswell, 2017) hedeflenmektedir. Çalışmanın veri toplama aracı anket uygulamalarıdır. Bunun nedeni; daha ekonomik ve daha hızlı veri toplamaya olanak sağlaması ve örnekleme evrene genellemeler yapılabilecek olan tarama deseninin oluşturulması için anket çalışmalarının gerekliliğidir. Tarama deseni kesitsel olarak yapılmış veri toplamak için bilgisayar destekli telefonda anket yöntemi kullanılmıştır, veriler kişi görüşmelerinden tek seferde elde edilmiştir.

Bu bölümde ilk olarak örneklemin belirleme yöntemi ve basamakları sunulmaktadır. İkinci olarak, anket çalışmasının bilimsel dayanağı ve anket sorularının tasarımı detaylandırılmaktadır. Son olarak Türkiye’de kadınların kent içi ulaşım desenleri ile ilgili yapılan araştırma çalışması için öngörülen analizlerin detayları paylaşılmakta ve seçilen yöntemlerin uygulama araçlarına değinilmektedir.

2.1. Örneklem Belirleme

Tez çalışması bir alan çalışması ile Türkiye’de kadın ve erkeklerin yaygın olarak kullanmakta olduğu ulaşım türlerini, seyahat sürelerini, seyahat amaçlarını demografik özellikleri ile ilişki bağlamında incelemektedir. Araştırmanın, ulaşım alışkanlıklarını farklı coğrafyalarda değerlendirmek amacı ile, Türkiye İBBS Düzey-2 bölge biriminde bulunan 26 ilde yapılması uygun görülmüştür.

Tarama benzeri araştırmalarda örneklem büyüklüğünü belirlemede birden fazla yol izlenebilir. Fowler (2009) örneklem büyüklüğünün çalışma verilerinin analiz planı doğrultusunda belirlenmesini tavsiye etmektedir. Analiz yapılacak alt gruplar belirlendikten sonra kabul edilebilecek hata sınırı, hata sınırı içerisinde güvenilirlik düzeyi ve bireylerin belirli bir yönde cevaplama yüzdeleri (genelde %50 olarak alınır) bilgileri ile her grup için ihtiyaç duyulan örneklem büyüklüğü hesaplanabilmektedir (Creswell, 2017).

En uygun örnek büyüklüğü, hedeflere ve sınırlandırıcı faktörlere göre değişmektedir (Arıkan, 2021);

- . Önceden belirlenen sabit bir örnekleme oranına göre örnek hacminin belirlenmesi,
- . Zaman veya maliyet faktörüne göre örnek hacminin belirlenmesi,
- . Örnekleme anketinde çalışacak personel sayısına göre örnekleme hacminin belirlenmesi,
- . Sonuçların güvenilirliğini sınırlayıcı unsur olarak alarak; kabul edilen hata payı ve güven aralığının esas alınması.

Örnekleme seçimi il düzeyinde rasgele örnekleme yöntemi ile bilgisayar destekli telefonda anket görüşmeleri aracılığıyla ve evreni belli olan örnekleme hesabına göre (Fowler,2009); %95 güven aralığında $\pm 2,14$ hata payı, %99 güven aralığında $\pm 2,81$ hata payı dikkate alınarak hesaplanmıştır.

Türkiye İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması (İBBS) 2. Düzeydeki 26 ilde 1852 kişi ile CATI (Bilgisayar Destekli Telefonda Anket) görüşme yoluyla Kent Araştırmaları Enstitüsü tarafından veri toplama işlemi gerçekleştirilmiştir. Bilgisayar destekli telefonda anket yöntemi; kısa sürede ve sınırlı bilgilere ihtiyaç duyulduğunda kullanılan, düşük maliyetli ve hızlıca net, kısa bilgilere cevap alınabilen bir bilgi toplama aracıdır (Arıkan, 2021). Araştırma, Türkiye'nin 18 yaş üstü yetişkin nüfusunu temsil edecek örneklemin demografik bilgilerini, seyahat alışkanlıkları ve memnuniyet durumları ile ilgili tercihlerini belirleyecek şekilde tasarlanmıştır. Çalışma ile ilgili anket bölümleri; demografik bilgiler, seyahat alışkanlıkları ve memnuniyet durumu şeklindedir.

Türkiye İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması (İBBS) geleneksel olarak kullanılan yedi coğrafi bölge ayırımına ilave olarak 2002 yılından itibaren Avrupa Birliğine uyum süreci kapsamında Devlet Planlama Teşkilatı ve Türkiye İstatistik Enstitüsü üç ayrı düzeyde İBBS bölgesi oluşturulmuşlardır (Çizelge 2.1). İstatistiki bölgelerin tanımlanmasında kullanılan temel faktörler; coğrafya, nüfus, temel istatistiki göstergeler, bölgesel kalkınma planları ve illerin sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamaları olmuştur.

Çizelge 2.1. İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması (İBBS) (TÜİK,2023)

İBBS Düzey-1	İBBS Düzey-2	İBBS Düzey-3 (Düzey 2 Bölgelerinin Kapsadığı İller)
TR1 İstanbul	TR10 (İstanbul alt bölgesi)	İstanbul

Çizelge 2.1. (devam) İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması (İBBS) (TÜİK,2023)

TR2 Batı Marmara	TR21 (Tekirdağ alt bölgesi)	Tekirdağ, Edirne, Kırklareli
	TR22 (Balıkesir alt bölgesi)	Balıkesir, Çanakkale
TR3 Ege	TR31 (İzmir alt bölgesi)	İzmir
	TR32 (Aydın alt bölgesi)	Aydın, Denizli, Muğla
	TR33 (Manisa alt bölgesi)	Manisa, Afyonkarahisar, Kütahya, Uşak
TR4 Doğu Marmara	TR41 (Bursa alt bölgesi)	Bursa, Eskişehir, Bilecik
	TR42 (Kocaeli alt bölgesi)	Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova
TR5 Batı Anadolu	TR51 (Ankara alt bölgesi)	Ankara
	TR52 (Konya alt bölgesi)	Konya, Karaman
TR6 Akdeniz	TR61 (Antalya alt bölgesi)	Antalya, Isparta, Burdur
	TR62 (Adana alt bölgesi)	Adana, Mersin
	TR63 (Hatay alt bölgesi)	Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye
TR7 Orta Anadolu	TR71 (Kırıkkale alt bölgesi)	Kırıkkale, Aksaray, Niğde, Nevşehir, Kırşehir
	TR72 (Kayseri alt bölgesi)	Kayseri, Sivas, Yozgat
TR8 Batı Karadeniz	TR81 (Zonguldak alt bölgesi)	Zonguldak, Karabük, Bartın
	TR82 (Kastamonu alt bölgesi)	Kastamonu, Çankırı, Sinop
	TR83 (Samsun alt bölgesi)	Samsun, Tokat, Çorum, Amasya
TR9 Doğu Karadeniz	TR90 (Trabzon alt bölgesi)	Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane
TRA Kuzeydoğu Anadolu	TRA1 (Erzurum alt bölgesi)	Erzurum, Erzincan, Bayburt
	TRA2 (Ağrı alt bölgesi)	Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan
TRB Ortadoğu Anadolu	TRB1 (Malatya alt bölgesi)	Malatya, Elâzığ, Bingöl, Tunceli
	TRB2 (Van alt bölgesi)	Van, Muş, Bitlis, Hakkâri
TRC Güneydoğu Anadolu	TRC1 (Gaziantep alt bölgesi)	Gaziantep, Adıyaman, Kilis
	TRC (Şanlıurfa alt bölgesi)	Şanlıurfa, Diyarbakır
	TRC3 (Mardin alt bölgesi)	Mardin, Batman, Şırnak, Siirt

Örneklemin alt gruplara ayrılması durumunda her kategoriden örnek büyüklüğünün en az 30 olması gerekir (Altunışık vd., 2012). Alt gruplarda örnek büyüklüğünün en az 30 olması

metodolojik sınırlılık olarak kabul edilmiş ve anket sayısının 30'un üzerinde olduğu gruplar üzerinden çalışmaya devam edilmiştir (Çizelge 2.2).

Çizelge 2.2. Saha çalışmasında anket uygulanan iller, bulundukları bölge ve anket sayıları

Anket uygulanan iller	Bulunduğu Düzey-2 bölgesi	Anket Sayısı
İstanbul	TR10	487
Tekirdağ	TR21	26
Balıkesir	TR22	43
İzmir	TR31	139
Aydın	TR32	29
Manisa	TR33	50
Bursa	TR41	109
Kocaeli	TR42	80
Ankara	TR51	179
Konya	TR52	82
Antalya	TR61	89
Adana	TR62	82
Hatay	TR63	50
Kırıkkale	TR71	6
Kayseri	TR72	57
Zonguldak	TR81	16
Kastamonu	TR82	15
Samsun	TR83	46
Trabzon	TR90	22
Erzurum	TRA1	27
Ağrı	TRA2	17
Malatya	TRB1	26
Van	TRB2	34
Gaziantep	TRC1	58
Şanlıurfa	TRC2	60
Mardin	TRC3	23

Türkiye’de kadınların kent içi ulaşım deseninin araştırıldığı tez çalışması için Ekim 2021 tarihinde sahaya çıkılmış ve veri toplama süreci 2 ay boyunca devam etmiştir. Anket çalışması Kent Araştırmaları Enstitüsü tarafından gerçekleştirilmiş, sonuçlar ham veri halinde teslim alınmıştır. Kent Araştırmaları Enstitüsü, karmaşık nedenlerin ortaya çıkartmış olduğu kentsel sorunların tespit edilmesini ve çözüm önerileri geliştirilmesini en temel misyon olarak benimseyip bu bağlamda çalışmalar yürüten bir düşünce kuruluşudur (Kent araştırmaları websitesi). Analizler ve araştırmalar yaparak kamuoyunun doğru bilgilenebilmesi amacıyla; siyasal eğilim, ekonomi, sağlık, kent araştırmaları ve kurumsal alanlarda kamuoyu araştırmaları yapmaktadır ve tez için gerekli anket soruları Ekim 2021 tarihinde yapılmış olan kamuoyu araştırması sorularına eklenerek yanıtlar elde edilmiştir.

Toplanan veriler SPSS programına kodlanarak tanımlayıcı istatistiki analiz yöntemleri ile irdelenmiş daha sonra Cronbach alfa analizi uygulanmıştır. Cronbach alfa katsayısı, ölçekte yer alan “k” maddenin varyansları toplamının genel varyansa oranlanması ile bulunan bir ağırlıklı standart değişim ortalamasıdır (Kılıç, 2016). Güvenilirlik; elde edilen verinin ölçmek istediğimiz şeyi her defasında ölçebilmesi ve bu ölçümlerin tutarlılık ve istikrar içinde sürdürebilmesidir, aynı şartlarda tekrar eden ölçümlerin benzer sonuçlar vermesi beklenir (Arıkan, 2021). Bu sonuçları sağladığında ölçümler güvenilir kabul edilmektedir. Literatürde aşağıdaki sınıflamaya göre katsayı yorumlanabilmektedir (Özdamar, 2002) (Çizelge 2.3).

Çizelge 2.3. Cronbach Alfa analizi yorumlama metodu (Özdamar, 2002)

Güvenilirlik katsayısı (Cronbach alfa)	Yorum
$0,81 < \alpha < 1,00$	Ölçek yüksek güvenilirliktedir.
$0,61 < \alpha < 0,80$	Ölçek orta güvenilirliktedir.
$0,41 < \alpha < 0,60$	Ölçek düşük güvenilirliktedir.
$0,00 < \alpha < 0,40$	Ölçek güvenilir değildir.

Veri setinin SPSS programına kodlanmasından sonra Cronbach alfa analizi uygulanmıştır. Sonuçlar Özdamar’ın (2002) katsayı yorumlamalarına göre sınıflandırılmıştır. Cronbach alfa analizinde sınırlılık; düşük-orta-yüksek güvenilirlikte kabul edilmesidir. İBBS Düzey-2 bölgeleri çekirdek illerinde yapılan güvenilirlik analizinde 89 adet nitelik taranmıştır ve hiç güvenilir olmayan bir adet il saptanmıştır (Çizelge 2.4). Ancak çalışmanın sınırlılığı yukarıda söylendiği gibi alt grup örneklemelerinde en az 30 adet anket yapılmış olmasıdır. Bu nedenle görüşme sayısı 30’un altında olan diğer illerin güvenilirlik düzeyleri de incelenmiş ve illerin büyük çoğunluğunun düşük güvenilirlik aralığında olduğu görülmüştür. Çalışmaya 30’un üzerinde görüşme yapılan illerin verileri geçerli sayılacak şekilde devam edilmiştir.

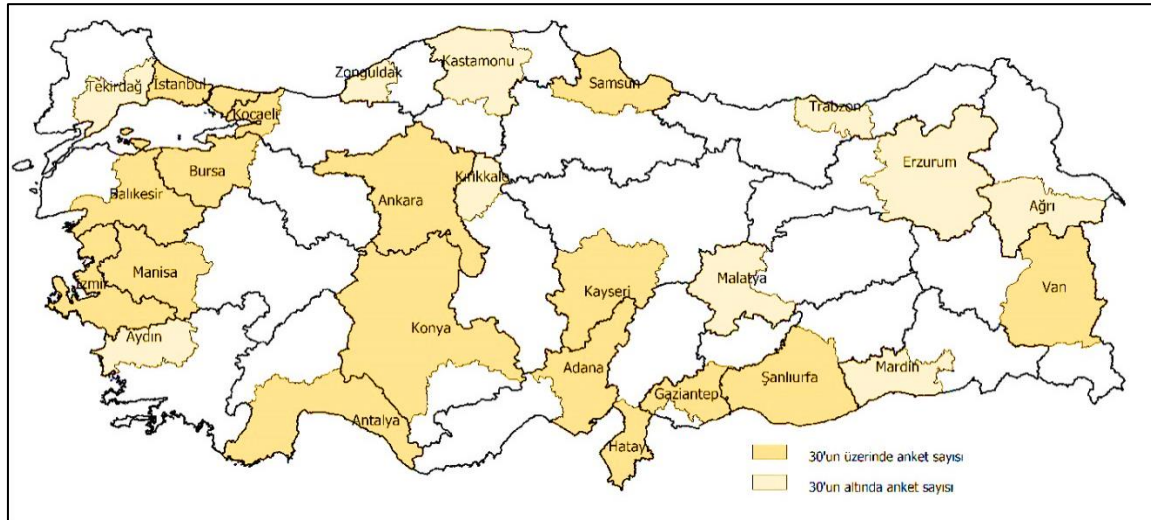
Çizelge 2.4. İllere göre anket sonuçlarının Cronbach Alfa katsayıları

Güvenilirlik Analizi		
İller	Cronbach Alpha	Nitelik
İstanbul	0,704	89
Tekirdağ	0,648	89
Balıkesir	0,715	89
İzmir	0,704	89
Aydın	0,491	89
Manisa	0,810	89
Bursa	0,702	89
Kocaeli	0,687	89
Ankara	0,658	89

Çizelge 2.4. (devam) İllere göre anket sonuçlarının Cronbach Alfa katsayıları

Konya	0,761	89
Antalya	0,648	89
Adana	0,712	89
Hatay	0,672	89
Kırıkkale	-17,904	89
Kayseri	0,633	89
Zonguldak	0,660	89
Kastamonu	0,496	89
Samsun	0,515	89
Trabzon	0,748	89
Erzurum	0,665	89
Ağrı	0,811	89
Malatya	0,519	89
Van	0,686	89
Gaziantep	0,750	89
Şanlıurfa	0,811	89
Mardin	0,721	89

Analiz çalışmalarında veri seti tüm iller adına kullanılmakta değerlendirmeye alınacak iller güvenilir kabul edilecektir. Tekirdağ, Aydın, Kırıkkale, Zonguldak, Kastamonu, Trabzon, Erzurum, Ağrı, Malatya, Mardin illeri yorumlamalarına yer verilmeyecek, diğer iller özelinde değerlendirmeler ve kıyaslamalar yapılacaktır. Harita üzerinde anket sayısına göre iller görülmektedir (Şekil 2.2).



Şekil 2.2. Anket sayısı 30'un üzerinde ve 30'un altında olan iller

Anket yapılan tüm illerde görüşme sağlanan kadın ve erkek sayıları Çizelge 2.5'te görülmektedir.

Çizelge 2.5. İllere göre anket çalışmasına katılan kadın ve erkek sayıları

İller/Kadın-Erkek		Kişi sayısı	İller/Kadın-Erkek		Kişi sayısı
İstanbul	Kadın	279	Kırıkkale	Kadın	6
	Erkek	208		Erkek	0
	Toplam	480		Toplam	6
Tekirdağ	Kadın	13	Kayseri	Kadın	21
	Erkek	13		Erkek	36
	Toplam	26		Toplam	57
Balıkesir	Kadın	22	Zonguldak	Kadın	7
	Erkek	21		Erkek	9
	Toplam	43		Toplam	16
İzmir	Kadın	73	Kastamonu	Kadın	9
	Erkek	66		Erkek	6
	Toplam	139		Toplam	15
Aydın	Kadın	15	Samsun	Kadın	22
	Erkek	14		Erkek	24
	Toplam	29		Toplam	46
Manisa	Kadın	17	Trabzon	Kadın	11
	Erkek	33		Erkek	11
	Toplam	50		Toplam	22
Bursa	Kadın	48	Erzurum	Kadın	11
	Erkek	61		Erkek	16
	Toplam	109		Toplam	27
Kocaeli	Kadın	23	Ağrı	Kadın	9
	Erkek	57		Erkek	8
	Toplam	80		Toplam	17
Ankara	Kadın	93	Malatya	Kadın	12
	Erkek	86		Erkek	14
	Toplam	179		Toplam	26
Konya	Kadın	26	Van	Kadın	13
	Erkek	56		Erkek	21
	Toplam	82		Toplam	34
Antalya	Kadın	52	Gaziantep	Kadın	29
	Erkek	37		Erkek	29
	Toplam	89		Toplam	58
Adana	Kadın	30	Şanlıurfa	Kadın	28
	Erkek	52		Erkek	32
	Toplam	82		Toplam	60
Hatay	Kadın	14	Mardin	Kadın	10
	Erkek	36		Erkek	13
	Toplam	50		Toplam	23

2.2. Alan Çalışmasına Yönelik Anket Tasarımı

Anket tasarımı; çalışmanın amacına, araştırma konularına ve kurulan hipotezlere göre hazırlanmış aynı zamanda benzer temada çalışmaların da irdelenmesi ile oluşturulmuştur. Örneğin; Pakistan’da yapılan bir çalışmada Adeel, Yeh ve Zhang (2017) cinsiyete dayalı hareketlilik kalıplarındaki farklılığı ortaya koymanın yolunun bireylerin demografik özellikleri ile günlük aktiviteleri ve bu aktiviteler amacıyla yapılan hareketliliği sorgulamak olduğunu söylemektedir.

Değişen hareketlilik koşullarıyla başa çıkmak için çeşitli kültürleri ve farklı kültürlerdeki cinsiyete dayalı varyasyonları haritalamak önemli bir konudur (Uteng ve Turner, 2019). Cinsiyete dayalı hareketlilik varyasyonlarını açıkça ortaya koyabilmek amacıyla öncelikle demografik veriler daha sonra hareketlilik verileri detayları sorgulanmıştır (Çizelge 2.6). Demografik sorgulamalar; kadın ve erkeklerin eğitim, gelir, istihdam, çocuk sahipliliği ve yaşlı sahipliliği durumlarını açıklamak aynı zamanda mevcut kısıtlılıkları (gelir, işsizlik, bakım hizmetleri gibi) ortaya koymak amacıyla tasarlanmıştır. Türkiye geneli kadın ve erkeklerin ulaşım alışkanlıkları sonuçları için günlük aktivite türleri ve bu aktivitelere katılırken kullanılan ulaşım türü sorgulaması yapılmıştır. Her aktivite türü için hangi ulaşım türü ile gerçekleştirildiği sorgulanmış böylelikle kadın ve erkeklerin aktivitelere göre ulaşım tercihlerindeki eğilimi ortaya koymak amaçlanmıştır. Ulaşım sistemlerinde (otobüs, dolmuş, raylı sistemler, yaya, özel araç) geçirilen seyahat süresi sorgulamaları da aktiviteler özelinde yapılmış böylece kadın ve erkeklerin seyahat amaçlarına göre seyahat süreleri sorgulaması amaçlanmaktadır.

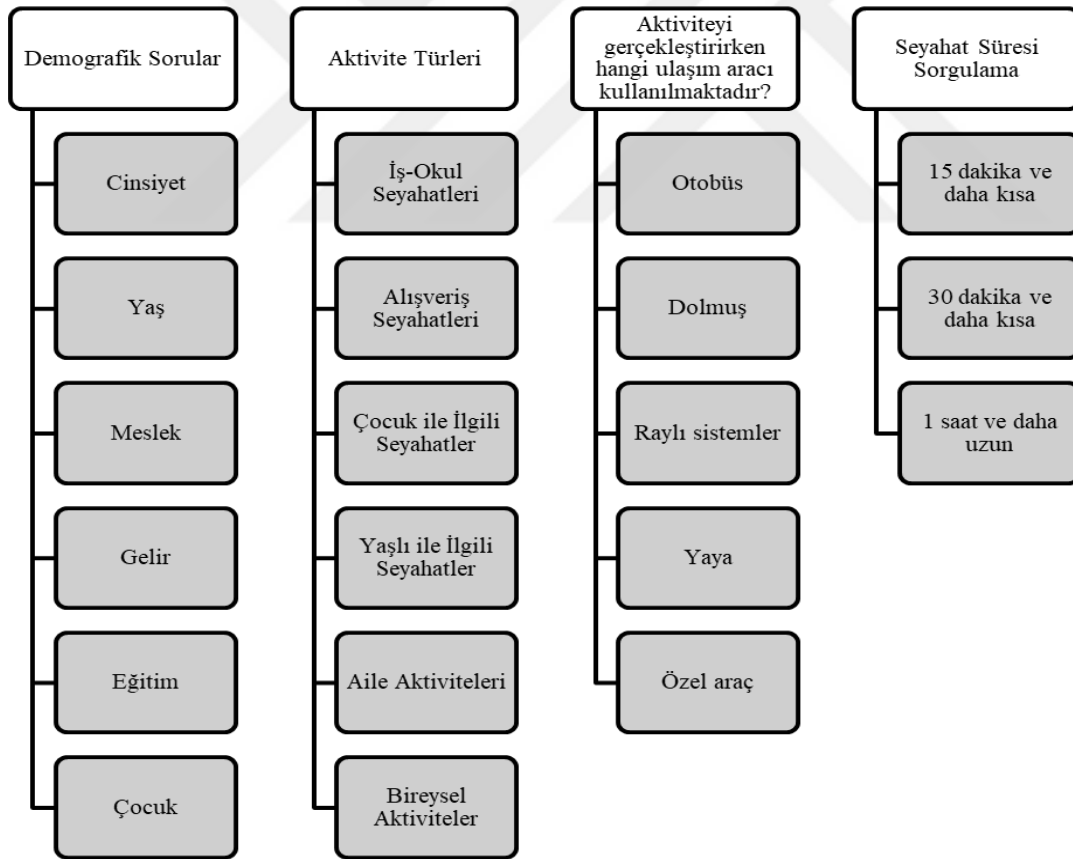
Çizelge 2.6. Aktivite türüne göre ulaşım alışkanlıklarının sorgulanması için tasarlanan anket çalışması

Aktivite Türüne Göre Ulaşım Tercihleri		Ulaşım Tercihlerinde Seçenekler	
İş-okul seyahatleri	Seyahat sıklığı Seyahat aracı Seyahat süresi Seyahat saatleri (gidiş/dönüş)	Seyahat sıklığı	Haftanın her günü Sadece hafta içi Sadece hafta sonu Haftada 1 veya 2 kez
Alışveriş	Seyahat sıklığı Seyahat aracı Seyahat süresi	Seyahat aracı	Otobüs Dolmuş Raylı sistem Yürüyüş Özel araç-taksi Deniz
Çocuk ile ilgili seyahatler	Seyahat sıklığı Seyahat aracı Seyahat süresi	Seyahat süresi	15 dk veya daha az 30 dk veya daha az 1 saat ve üzeri
Yaşlı ile ilgili seyahatler	Seyahat sıklığı Seyahat aracı Seyahat süresi	Seyahat saatleri (iş-okul gidiş)	6:00-7:00 7:00-8:00 8:00-9:00 9:00-10:00

Çizelge 2.6. (devam) Aktivite türüne göre ulaşım alışkanlıklarının sorgulanması için tasarlanan anket çalışması

Aile etkinlikleri seyahatleri	Seyahat sıklığı Seyahat aracı Seyahat süresi	Seyahat saatleri (iş- okul dönüş)	16:00-17:00 17:00-18:00 18:00-19:00 19:00-20:00
Bireysel aktivite seyahatleri	Seyahat sıklığı Seyahat aracı Seyahat süresi		

Ulaşım deseni; günlük aktivite bağlamında, kullanılan ulaşım türü ve gerçekleştirilen seyahat süresi sonuçları ile tanımlanmaktadır. Cinsiyete göre ayrıştırılmış verilerin toplanması ve analizi amacıyla aşağıdaki anket şeması kurulmuştur (Şekil 2.3). Bu şemadaki soruların yanıtları ile çalışma yürütülmüştür. Anket soruları Ekler bölümünde verilmektedir.



Şekil 2.3. Analizlerde kullanılacak olan anket verileri

Anket sorularından demografik sorgulamalar ile; kadın ve erkeklerin yaş, meslek, gelir, eğitim ve çocuk sahipliliği ile ilgili bilgi edinilmiştir. Bu bilgiler farklı kombinasyonlar kullanılarak ulaşım verileri ile birlikte sorgulanmıştır. Aktivite türleri; çalışan veya

öğlenciler için iş-okul seyahatleri, evin temel ihtiyaçları amacıyla yapılan alışveriş seyahatleri, evde bakım hizmeti sağlanan çocuk veya yaşlı varsa çocuk ile ve yaşlı ile ilgili seyahatler, ailece gerçekleştirilen faaliyetler amacıyla gerçekleştirilen aile ile ilgili seyahatler ve arkadaş buluşması, spor salonu, yürüyüş ve kişisel gelişim faaliyetleri amacıyla gerçekleştirilen bireysel seyahatler şeklinde sorgulanmıştır. Kullanılan ulaşım araçları; otobüs, dolmuş, raylı sistemler, yaya ve özel araç şeklinde sınırlandırılmıştır. Seyahat süreleri ise; 15 dakika ve daha kısa, 30 dakika ve daha kısa ve 1 saat ve daha uzun olacak şekilde sınıflandırılarak sorgulanmıştır.

2.3. Yöntem Kurgusu

Tez çalışmasının yöntemi; toplumsal cinsiyet ve planlama konulu literatür araştırmalarında fazlaca görüldüğü üzere ulaşım pratiklerinin demografik veriler ile kesişiminin irdelenmesine dayanmaktadır. Bu irdelenmenin tez akış sırasıyla yapılabilmesi için öncelikle ulusal ve uluslararası planlama, kent çalışmaları, coğrafya, sosyoloji ve felsefe alanlarında üretilmiş toplumsal cinsiyet perspektifli çalışmalar ve yöntemleri kavramsal çerçeve bölümünde açıklanmıştır. İkinci basamak olan saha çalışması, belirlenen anket soruları yöntemi ve Türkiye geneli çıkarımlar yapılabilmesini sağlayan kesitsel tarama çalışması yapılmıştır. Çalışmanın hipotezleri doğrultusunda, saha çalışması sonuçlarının uygun yöntem ve teknikler ile analizi bu bölümde kurgulanmıştır (Şekil 2.4).



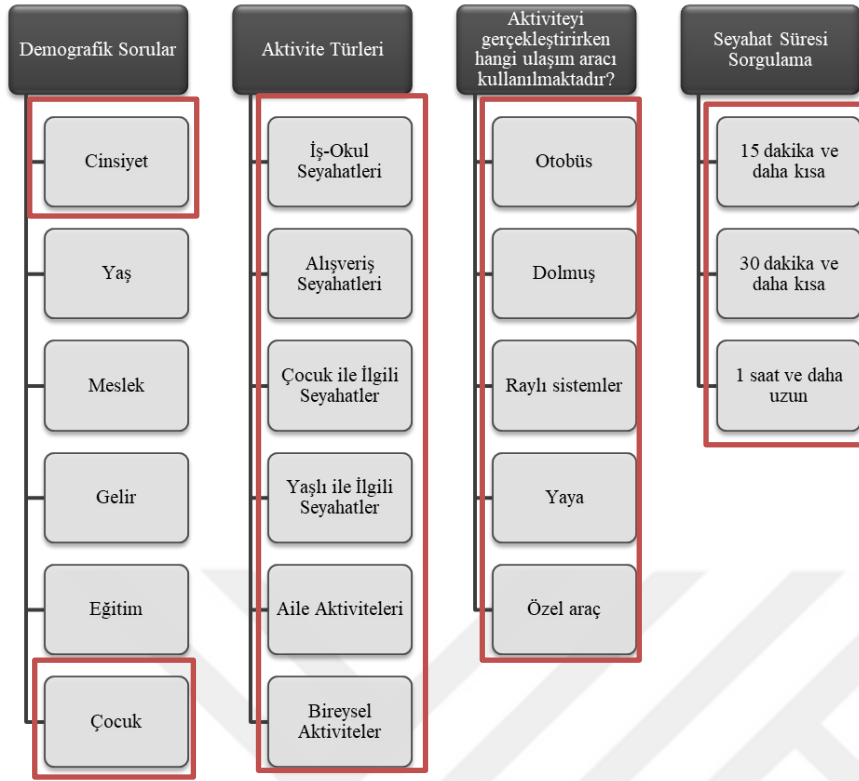
Şekil 2.4. Tez çalışmasının yöntem kurgusu

Anket çalışmaları; Türkiye'nin sosyo-ekonomik ve bölgesel gelişmişlik düzeyleri bakımından benzer olan bölgelerden seçilen 26 ilde yapılmış ve toplam sonuçların Türkiye geneli çıkarımlar yapılmasına olanak sağlamaktadır. Türkiye ölçeğinde sonuçların elde edilmesinde; cinsiyet verileri, çocuk sahipliliği, aktivite türleri, seçilen ulaşım türü ve seyahat süresi verileri kullanılmaktadır (Şekil 2.5).

İş-Okul seyahatleri	Alışveriş seyahatleri	Çocuk ile ilgili seyahatler	Yaşlı ile ilgili Seyahatler	Aile aktiviteleri seyahatleri	Bireysel aktivite seyahatleri
• Otobüs • Dolmuş • Raylı sistem • Yaya • Özel araç	• Otobüs • Dolmuş • Raylı sistem • Yaya • Özel araç	• Otobüs • Dolmuş • Raylı sistem • Yaya • Özel araç	• Otobüs • Dolmuş • Raylı sistem • Yaya • Özel araç	• Otobüs • Dolmuş • Raylı sistem • Yaya • Özel araç	• Otobüs • Dolmuş • Raylı sistem • Yaya • Özel araç

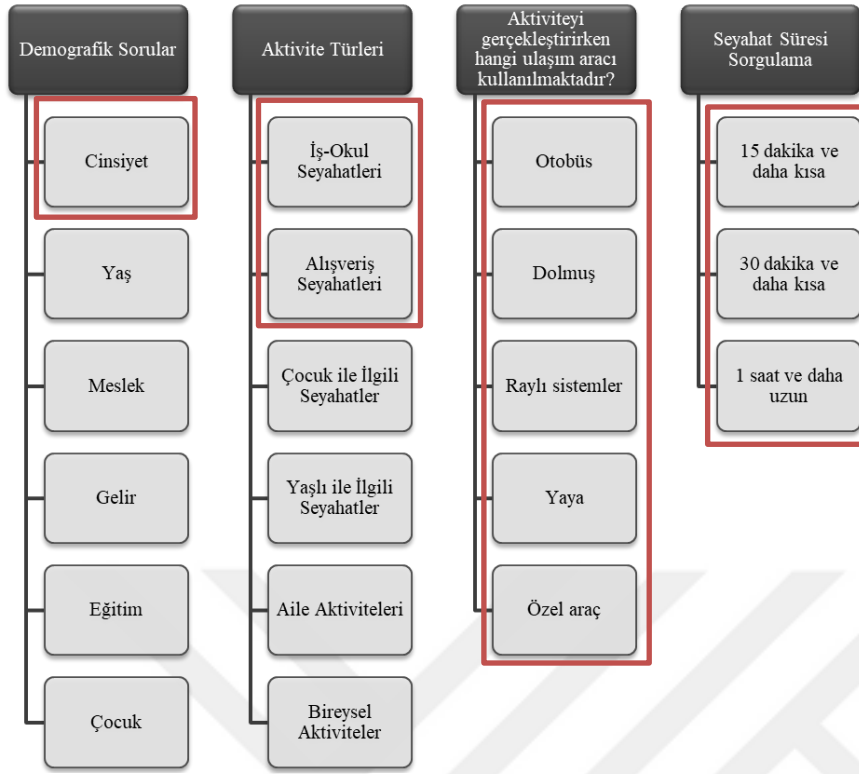
Şekil 2.5. Aktivite türüne göre ulaşım türü tercihleri gösterimi

Türkiye geneli sorgulamalarda; cinsiyete göre ulaşım türü dağılımı, cinsiyete ve yapılan aktiviteye göre ulaşım türü dağılımı ve cinsiyete, yapılan aktiviteye ve çocuk sahipliliğine göre ayrıştırılmış veriler ile ulaşım türü dağılımı elde etmek amaçlanmaktadır. Çocuk sahipliliğine göre ayrıştırılmış veri seti ile ulaşım türü sorgulamasında yalnızca iş-okul, alışveriş ve bireysel seyahatler dikkate alınmıştır. Bunun nedeni; çocuk sahibi olan ve olmayan yani bakım hizmeti veren ve vermeyen bireylerin ayrıştığı durumlarda yaptıkları seçimleri ortaya koymak istenmesidir. Çocuk sahibi olan ve çocuk sahibi olmayan bireylerin çocuk ile ilgili seyahatleri, yaşlı ile ilgili seyahatler (yine bir bakım hizmeti yaratacağından), aile ile ilgili seyahatler değerlendirme dışında tutulmuştur. Türkiye geneli sonuçların analizinde kullanılacak olan veriler anket kurgusu üzerinden aşağıda verilmektedir (Şekil 2.6).



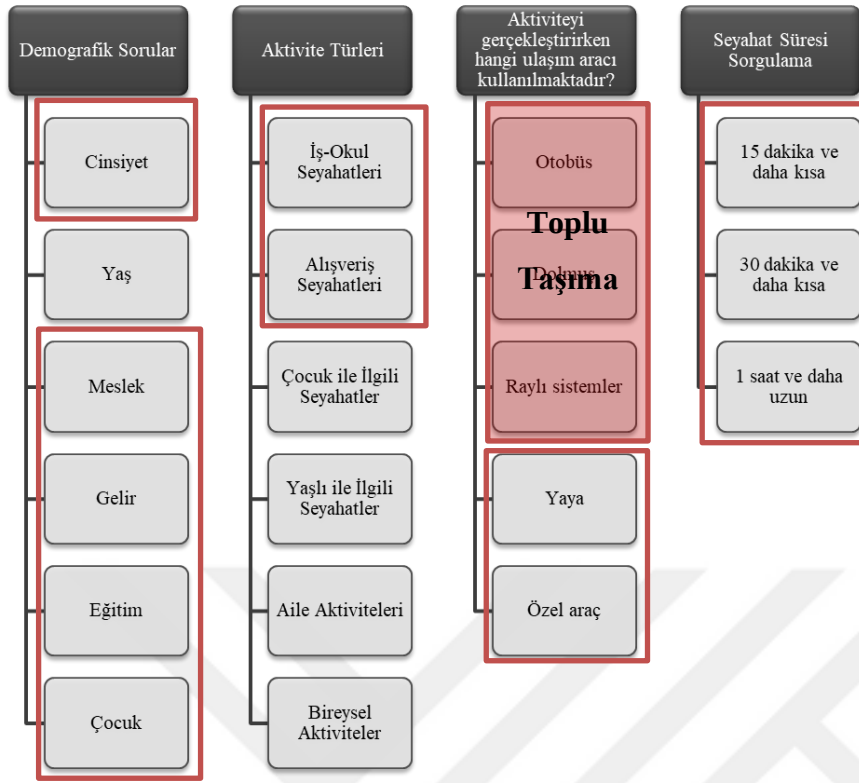
Şekil 2.6. Türkiye geneli sonuçların üretilmesinde kullanılan anket verileri

26 ilde cinsiyete göre kullanılan ulaşım türünü ortaya koymak amaçlanmaktadır. İllere göre kadın ve erkeklerin en fazla kullandığı ulaşım seçeneğini ortaya koymak tez çalışmasının önemli çıktılarından biridir. Bu sonuçlar iller arası yorumlamalarda bulunabilmek amacıyla oldukça önemli görülmektedir. Ulaşım türü seçimini aktivite temelinde değerlendirmek amacı ile iş-okul seyahatleri ve alışveriş seyahatleri seçilmiştir. Bu seçimin yapılmasında; günlük aktivite temelinde daha yaygın gerçekleştirilen seyahatler olması etkili olmuştur. Seyahat eden halkın yaptığı gezilerin önemli bir kısmını alışveriş seyahatleri oluşturmaktadır (Skinner ve Borlaug, 1980). İşe gidip gelme seyahatleri ise demografik veriler ile önemli ölçüde ilişkilidir (Gimenez-Nadal ve Molina, 2016; Campana ve Gimenez-Nadal, 2023). İş-okul ve alışveriş amacıyla gerçekleştirilen kent içi seyahatlerde kullanılan ulaşım türü incelenmektedir. Cinsiyete göre seyahat sürelerini ortaya koymak da tez çalışmasının önemli bir sonucudur (Şekil 2.7).



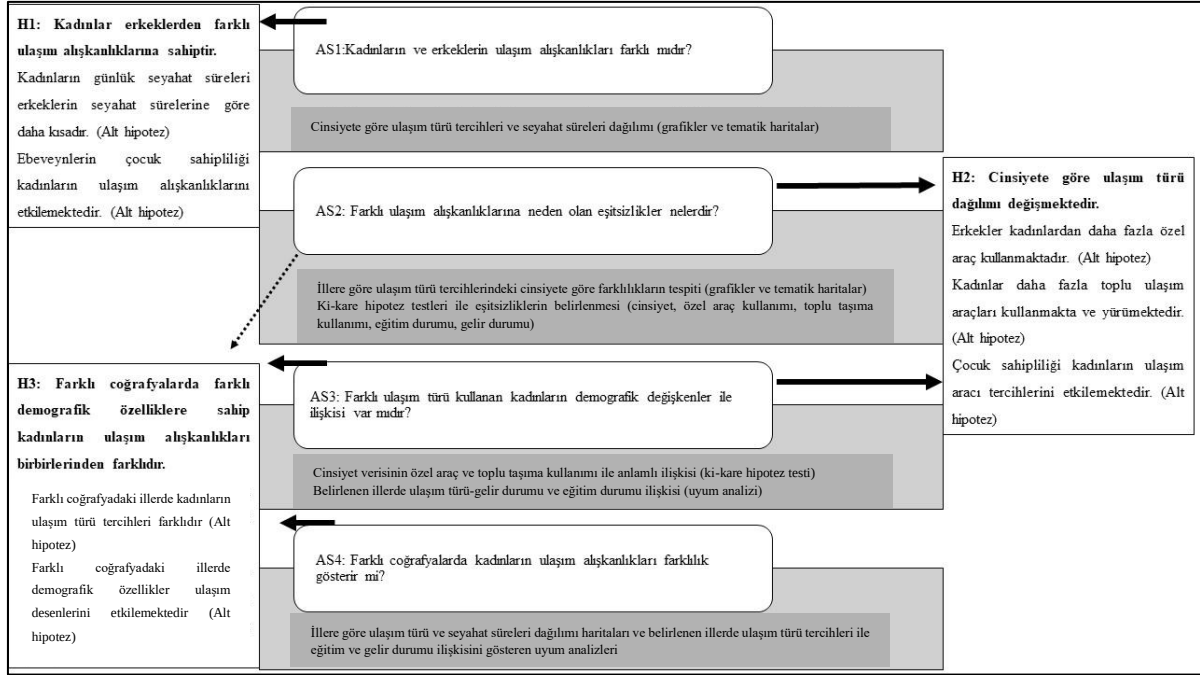
Şekil 2.7. İl düzeyinde sonuçların üretilmesinde kullanılan anket verileri

Yapılan anket çalışmalarının sonuçları; il düzeyinde değerlendirmeler ve il düzeyinde karşılaştırmalar yapabilmek amacı ile demografik verilerden meslek sahipliği, gelir düzeyi ve eğitim durumu; hareketlilik verilerinden iş-okul ve alışveriş seyahatlerinde kullanılan ulaşım türü verilerinin birlikte analizi yapılmıştır. Kadınların farklı coğrafyalardaki durumunun incelenmek istediği analizde; kadın katılımcılar içerisinde iş-okul ve alışveriş seyahatlerinde otobüs, dolmuş ve raylı sistem kullanıcıları “toplu taşıma” altında birleştirilmiş, yaya ve özel araç kullanıcıları ayrıştırılmış olarak analize dahil edilmiştir (Şekil 2.8).



Şekil 2.8. Kadın kullanıcıların ulaşım alışkanlıklarının karşılaştırılmasında kullanılan anket verileri

Anket sonuçlarının SPSS programında kodlanması ve analiz uygulamalarına hazır hale getirilmiş daha sonra izlenecek olan analiz yöntemlerine karar verilmiştir. Verilerin kategorik ve sıralı veriler şeklinde kodlanması nedeniyle SPSS üzerinde kategorik veriler üzerinden yapılabilecek analiz yöntemleri incelenmiştir. Demografik veriler ve ulaşım verileri ile ilgili hipotez testlerinin ki-kare bağımsızlık testleri sorgulanmasına, çapraz tablo yöntemi ile hedeflenen nüfus grubunun sayısal değerini elde etmeye ve bu sayısal değerlerin grafik ve harita üretiminde kullanılmasına, kadın katılımcıların iller arası ulaşım alışkanlıklarının demografik özellikleri ile değerlendirilmesi için uyum analizi yapılmasına karar verilmiştir (Şekil 2.9).



Şekil 2.9. Araştırma soruları, Hipotezler ve Yöntem önerileri

Şekil 2.9’da araştırma sorularının yanıtları ve desteklediği hipotezler görülmektedir. Yöntem önerileri araştırma sorularına yanıt verecek şekilde kurgulanmıştır. AS1’in yanıtları H1 hipotezini desteklemekte, AS2’nin yanıtları H2 hipotezini desteklemekte ve H3 hipotezine temel oluşturmaktadır. AS3’ün yanıtları H3 ve H2 hipotezlerine destek vermekte ve AS4 yanıtları H3 hipotezini desteklemektedir.

Çapraz tablo üretimi ve Ki-kare testi

Çapraz tablolar (cross tabulation) iki değişkenin karşılıklı alt seçeneklerini (kategori, sınıf, değer) birlikte gösteren tablolardır (Özdamar, 2015). Çapraz tabloların varsayımı değişkenlerin normal dağılım göstermemesi ve örneklem sayısının küçük olmasıdır (Uçar, 2006). İki kategorik değişkenin arasındaki ilişkiyi incelemede kullanılan yaygın bir istatistikî yöntemdir. Çapraz tablo amaçlarından biri; değişkenlerin birbirleri üzerinde olan etkisini saptamaktır (Darcy ve Rohrs, 1995).

Tez çalışmasında demografik veriler ve ulaşım verileri kategorik veri sınıflandırmasına girmektedir. Bu nedenle bu çalışmada parametrik olmayan hipotez testlerinden ki-kare testi uygulanmıştır. Ki-kare bağımsızlık testi çapraz tablolarda uygulanır ve iki veya daha fazla kategoriye sahip değişkenlerin kategorilerinde birbirleri ile bağımlı-bağımsız olup olmadıklarını test eder (Özdamar, 2015). İki kategorik verinin birbirleri arasında bir ilişki

olup olmadığını test etmek için ki-kare değerinin istatistiksel anlamlılığına bakılır (Özbay, 2008). Eğer ki-kare değeri anlamlı bir sonuç veriyorsa iki kategorik veri arasında bir ilişki var denebilir. Bu çalışmada anlamlı ilişkilerin var olduğu ya da olmadığı üzerine ki-kare testleri yapılmıştır.

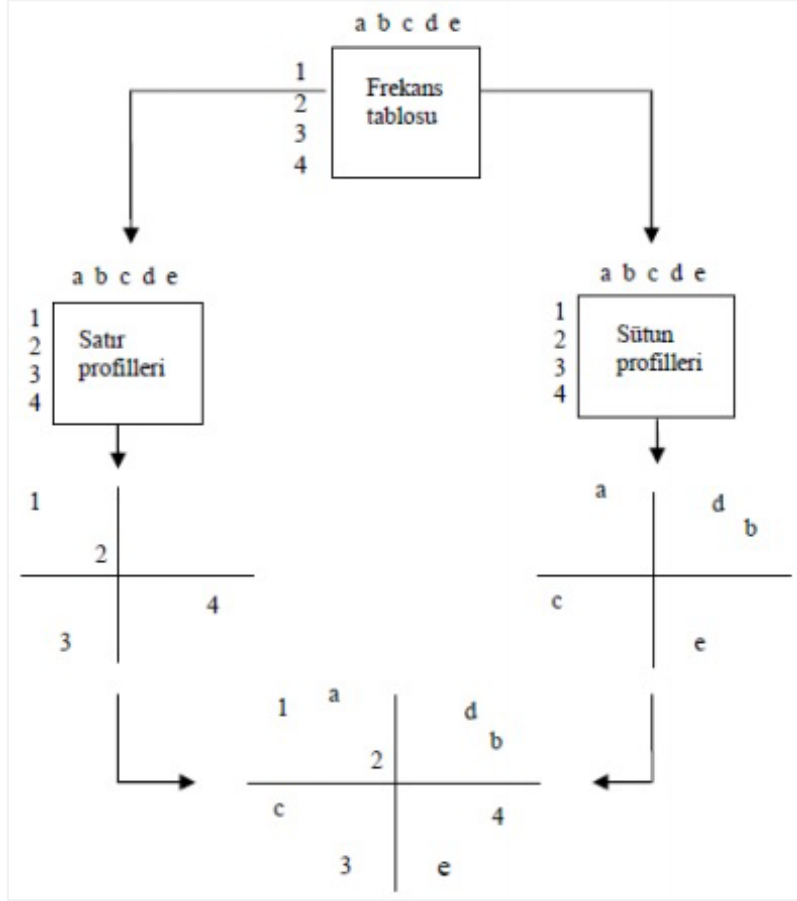
Yöntem kurgusu; toplumsal cinsiyet ve hareketlilik üzerine yapılan literatür araştırmalarında yaygın olarak kullanıldığı görülen çapraz tablolara ve ki-kare testlerine dayanmaktadır. Çapraz tablolar; demografik değişkenlerin hareketlilik değişkenleri ile üst üste geldiği gözlerde kaç kişinin bu çakışmada yer aldığını açıkça göstermektedir. Çok sayıda değişken içeren bu çalışmada hangi değişkene göre ayrıştırma yapılacağı belirtildiğinde çapraz tablolar oldukça detaylı ve ayrıştırılmış sonuçlar vermektedir. Örneğin; illere göre, geliri çok düşük, eğitim düzeyi ilkököl, çocuk sahibi olan kadın sayısı illere göre üretilebildiği gibi bu değişkenlerden sadece bir tanesinin değiştirilmesiyle sonuçlar değişmektedir. Bu nedenle çalışmanın temeli çapraz sorgulamalar üzerine kurgulanmaktadır.

Uyum analizi (Uygunluk analizi- Correspondance analysis)

Uyum analizi kategorik olarak elde edilmiş ya da kategorize edilerek kotenjans tablosu durumuna getirilmiş değişkenlerin frekans tipindeki verilerin sıra ve sütunlarının birlikte değişimlerini, değişkenler arasındaki uyumluluğu ortaya koymak, bu uyumu daha az boyutlu bir uzayda grafiksel olarak göstermek için uygulanan çok değişkenli analiz yöntemidir (Özdamar, 2015). Çapraz tablolara ve iç içe tablolara uyum tabloları adı verilmektedir, uyum analizi bu tablolarda sıra ve sütunlar arasındaki ilişkiyi göstermeye yardımcı olan bir analizdir (Özdamar, 2015). Bu analiz kategorik verilerin analizinde sıklıkla faydalanan bir analiz yöntemidir. Kategorik veriler arasındaki ilişkilerin anlamlı olduğu test edildiği zaman kullanılmaktadır. Uyum analizi iki kategorik değişkenin çapraz sorgulamasında frekansların bir kotenjans tablosunda gösterimi için üretilen grafik tekniğidir, ikiden fazla değişkenin kotenjans tablosunda gösterimi analizi ise çoklu uyum analizidir (Tüzüntürk, 2017). Tez çalışmasında uyum analizi iki kategorik değişken olan ulaşım türü seçeneği ve demografik veriler arasında yapılmaktadır. İllere göre kadınların seyahat eğilimlerinin saptanması hedeflenmektedir.

Uyum analizinin aşamaları aşağıdaki şemada gösterilmektedir (Şekil 2.10) (Clausen, 1998). Kategorilere göre frekans tabloları üretilmektedir ve satırlar ile sütunlar hesaplanarak elde

edilen koordinatlar yardımı ile kategoriler koordinat düzleminde yer alır, son olarak satır ve sütunlar aynı düzlemde yer alır ve yorumlar geliştirilebilir.



Şekil 2.10. Uyum analizinin aşamaları (Clausen, 1998)

Uyum analizi ve ki-kare testleri, temelde çapraz tablolardan faydalanarak SPSS programı tarafından üretilen analiz yöntemleridir. Kategorik ve sıralı veriler kullanılarak, aralarındaki ilişkinin varlığından kaynak alan uyum analizi yöntemi verilerin ilişkisini grafiksel olarak ortaya koyarken ki-kare testleri ise sayısal olarak anlamlılık kanıtı üretmeyi sağlamaktadır.

Tematik harita üretme

Tematik haritalar genelde bir konuyu ele alarak onu istatistiksel olarak haritalandırmayı hedefler (Başarsoft, 2022). MapInfo Pro, yaygın olarak kullanılan bir coğrafi bilgi sistemleri programıdır (CBS). Veri entegrasyonu, veri modelleme ve görselleştirme işlemlerinin yapılabildiği MapInfo Pro bir CBS yazılımıdır ve Türkiye distribütörü olan Başarsoft'tan tez hazırlığı döneminde eğitim ve destek alınmıştır. MapInfo Pro yazılımı ile; anket yapılan illerin tematik haritası hazırlanarak elde edilen çapraz tabloların sonuçlarının sayısal verileri

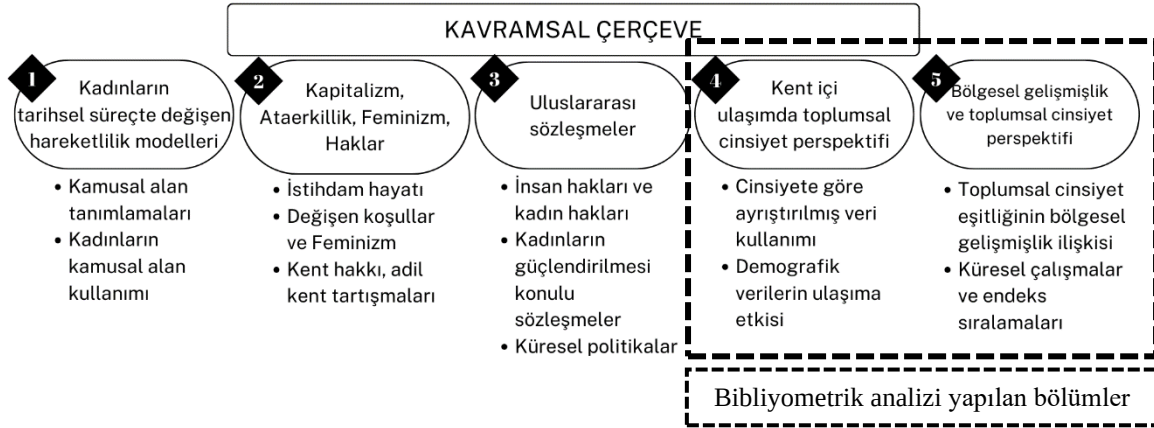
haritanın veri tabanına işlenmiştir. Böylece il düzeyinde tematik haritalar ve grafikler üretilmektedir. Tematik harita, vektörel veri üzerinde mekânsal bilgilerin sınıflandırılması ya da grafiksel anlatımla gösterilmesi demektir, veri analizinin en anlaşılır en güçlü yöntemlerinden biridir (Başarsoft, 2022). Tez çalışmasında tematik haritalar, verilerin güvenilirliğinin iller haritası üzerinde gösterimi ve cinsiyete ve illere göre ulaşım türü tercihlerini göstermek amacıyla kullanılmaktadır.





3. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Bu bölümde kadınların kamusal alan kullanımları ve hareketlilik örüntülerindeki değişim ile ilgili ulusal ve uluslararası literatür araştırması yapılmış ve aşağıdaki konular başlığında sunulmaktadır (Şekil 3.1).



Şekil 3.1. Kavramsal çerçeve konuları

Kavramsal çerçevenin ilk bölümünde kadınların mekân kullanımına ve kamusal mekân ile olan ilişkisine ilişkin tarihsel süreç araştırılmış, günümüz hareketliliğine ve toplumsal cinsiyet bakış açısına temel oluşturan süreçlerin anlaşılması sağlanmıştır. Kamusal alan kavramının algılanışı ve deneyimlenişi üzerine tarihsel kaynaklar ve güncel literatür bilgileri paylaşılmaktadır. İkinci bölümde kadınların hareketliliğini doğrudan veya dolaylı olarak etkileyen kapitalizm, ataerkillik ve feminizm kavramlarının kentsel alan kullanımlarında meydana getirdiği değişiklikler kadınların hareketliliği bağlamında araştırılmıştır. Aynı zamanda feminizm akımının gerçekleştiği dönemlerde tartışılmaya başlanan “hak” kavramı “kent hakkı” ve “adil erişim hakkı” konularına da bağlantı sağlamak amacıyla dönem araştırmaları irdelenmiştir. Üçüncü bölümde değişen toplumsal cinsiyet rolleri üzerine geliştirilen tanımlamaların ve güvencelerin yer aldığı uluslararası sözleşmelere yer verilmiştir. Uluslararası sözleşmeler, insan hakları ve kadın hakları konularında ülkelere belirli sorumluluklar ve roller atfetmektedir Her yıl eşitsizliklerin giderilmesi bakımından yenilenen ve yeni açılımlar geliştirilen bu sözleşmeler, kadınların istihdam olanakları, kentsel alanda daha fazla var olma ve görülme gibi konularına ışık tutmaktadır. Dördüncü bölümde “toplumsal cinsiyet” anahtar kelimesi ile “ulaşım davranışı” ve “bölgesel gelişmişlik” anahtar kelimeleri ile iki aşamada bibliyometrik analiz çalışması

gerçekleştirilmiştir. Üretilen anahtar kelimeler ile analiz sonuçları derinleştirilmiştir. Beşinci bölümde toplumsal cinsiyet perspektifinde yapılan önemli bilimsel çalışmalara yer verilmiştir. Bu çalışmalar; kadınların ve erkeklerin ulaşım alışkanlıklarını incelemeleri bakımından ortak payda taşımaktadır. Cinsiyete göre ayrıştırılmış verilerin kullanıldığı ve demografik veriler ile ulaşım verilerinin birlikte sorgulandığı çalışmalar çalışmaya metodolojik olarak da katkı sağlamaktadır. Altıncı bölümde ise toplumsal cinsiyet eşitliği ile bölgesel gelişmişlik ilişkisine dayanan derinleştirilmiş literatür araştırmasına yer verilerek farklı coğrafyalardaki çalışmaların katkısı açıklanmaktadır. Toplumsal cinsiyet ile ilgili endeksler, Dünya ve Türkiye ölçeğinde hazırlanmış rapor sonuçları ve Türkiye'nin de içinde olduğu sıralamalara yer verilmiştir. Bölüm sonunda kavramsal çerçevenin genel değerlendirilmesi yapılarak metodolojiye olan katkısı ve araştırma soruları ve hipotezlerin açıklanması amacıyla olası yaklaşımlar tartışılmaktadır.

3.1. Kadınların Tarihsel Süreçte Değişen Hareketlilik Desenleri

Mekân; deneyimlenen ve her toplum tarafından farklı bir şekilde üretilen dinamik bir olgudur. Kentsel mekanlar; hakların kullanıldığı alanları ifade etmektedir (Bal, 2006). 1970'li yılların ortalarında Lefebvre, Castells ve Harvey gibi isimlerin radikal kent kuramları ile kent ve mekân çalışmalarında “cinsiyet körü” yaklaşımlar yerini, mekânı toplumsal süreçlerden ayrı tutulamayacak bir ürün tanımına bırakmış ve kentsel alanlarda cinsiyet eşitsizliğinin azaltılmasına yönelik çalışmaların geliştirilmesine ortam hazırlamışlardır (Geniş ve Köse Akkırman, 2020). Bu çalışma kapsamında hareketlilik amacı olan mekanlar ve hareketliliğin gerçekleştiği kentsel alanlar önemli sayılmaktadır. Bireylerin hareket noktası olan ev mekanları ve hareket edilmek istenen kentsel alanlar arasında yer değiştirmenin gerçekleştirildiği çalışmada cinsiyete dayalı farklılıklar araştırılmaktadır.

Kadınların hareketliliğinin mekân kullanımı ile doğrudan ilişkili olduğu ve Fransız Devrimi'ne kadar geçen sürede erkek egemen istihdam koşullarının mevcut olduğu dünya düzeninde, kadınların harekete geçmesi ile birçok değişiklik meydana gelmiştir. Kadınların iş hayatına girmesi ile ortaya çıkan yeni ihtiyaçlar, sosyal ve mekânsal dünyada oldukça fazla değişiklik ihtiyacını gündeme getirmiştir. Bunlarla birlikte kadınların iş dünyasında erkeklerle aynı haklara sahip olmayışı ve kamusal alanda maruz kaldığı eşitsizlik konuları Dünya gündemine taşınmış ve 8 Mart 1908 tarihinde New York'ta “eşit işe eşit ücret” istemi ile başlatılan gösteri ilk kadın hareketi sayılmaktadır. Bu hareketle başlayan kadınların var

olduğunun kabul edilmesinin istenmesi “feminizm” akımı ile devam ettirilmiştir. Çalışma; konunun tarihsel sürecini teorik çerçeve kısmında ele almakta ve kadınların bugünkü hareketlilik desenlerinin üzerinde geçmiş akımların da etkisini önemli saymaktadır.

Kapitalizmden ve liberalizmden önce de ev içi-ev dışı ayrım olduğu Eski Yunan’da Aristophanes’in *Lysistrata* komedyasında görülmektedir; bu oyunda Hellen kadınları barış için evlerini terk eder ve Polis ’in en önemli kamusal mekanlarından biri olan Akropolis ’i işgal eder, bu kadınlara da cadı denir (Alkan, 2000). Eski Yunan kadınları Polis’te erk sahibi olmadıkları gibi Agora’da söz sahibi de değildir ve kamusal alana ilişkin bir tartışmada fikir veremedikleri gibi yurttaş olarak da sayılmazlar (Alkan, 2000). Eski Yunan’da kamusal alana çıkabilen kadınlar hetereler, Arap toplumunda kamusal alandaki ilk kadınlar cariyeler, Nijerya’da eşi olmadan yalnız yaşayan kadınlar karuwa (rahat kadın) olarak damgalanmaktadır (Alkan, 2000). Eski Yunan’da kadınlara agora yasağı konulmuş, bu yasak kadınlara verilen tarihsel gözdağı ile yapılan baskının paradigması olan agorafobiyi açıklamaktadır (Alkan, 2000). Freud agorafobiyi (açık alan kokusu) sokakta serbest dolaşmaya yapılan toplumsal baskı ile açıklamaktadır.

Tarihte ilk kamusal alan Antik Çağ’da Yunan sitelerinde görülmüş ve bu ayrımın ilk şekillendirilmesi Agoraların erkek mekanları olarak görülmesi ile başlamıştır denebilir. Erkeklerin görevi ihtiyaçlar üzerine yapılandırıldığı, kadınların görevlerinin ise nesil üretmek olduğu birçok kaynakta belirtilmektedir. Erkeğin kadın üzerinde siyasi hakimiyet kurması gerektiğine inanan Aristoteles aynı zamanda kadınların doğaları gereği eksik erkeğin doğası gereği üstün olduğunu da söylemektedir. Buna karşılık Platon ise kadınların güç bakımından erkeklerle eşit olmadığını ancak rasyonel kapasite açısından erkeklerle eşit olduğunu söylemiştir. Aristoteles’e göre vatandaş; siyasi ve yönetime dair görevler alabilen, mahkemeye gidip dava açabilen, oy hakkına sahip ve Atinalı bir anne ve bir babaya sahip kişiye verilen bir haktır (Baysal, 2022). MÖ 5. Yüzyıl Atina topluluğunda kadınlar vatandaş olarak sayılsa bile hiçbir zaman vatandaşlık haklarını kullanamamışlar, kadın ve erkek arasında mevcut olan bu ayrışmaların kent planlarına da yansıdığı görülmüştür (Koç Başar, 2021). Atina’da özel alan kamusal alan ayrımının yapılanmasına bu durum temel oluşturmuştur. Demokrasinin yerleşmeye başladığı dönemlerde bile ev alanı içerisinde kalması gerektiğine inandırılan kadınlar erkekler gibi kamusal alan kullanımına izin verilmediğinden zaman içerisinde bu düşünceler bazı inançlara dayandırılarak kendi nesillerinin devamlılığı için yasal çocuklar dünyaya getirmeleri gerekliliğine inandırıldılar

(Baysal, 2022). Antik Yunan’da Polis yaşantısı; rekabetçi ve bireysel olmayan temeller üzerine kurulu, erilik ve güç merkezli bir karaktere sahiptir ve bu durum kadın ve erkeğin dünyasını ciddi bir şekilde ayırmaktadır (Gözlü, 2018). MÖ 5. Yüzyılda demokrasinin gelişmesiyle bu ayrım daha da derinleşmiş ve demokrasi adı altında erkeklere siyasi ve politik yaşamda önem artarken kadınları vatandaş dahi saymayarak sosyal yaşamdan dışlanmıştır (Gözlü, 2018).

Hegel siyaset felsefesi içinde öteki ve ötekileşmek kavramlarını açıklamıştır (Üste, 2015). Hegel kadını aile içinde formüle ederken sivil toplum ve kamusal alan kullanıcılarını erkekler olarak tanımlar. Hegel’e göre kadın duygusal, erkek akıllı bir varlık olarak yaratılmıştır ve kadın evin bekçisi iken erkek kamusal alanın motor görevini üstlenir (Üste, 2015). Hegel kadınla erkeğin ilişkisini hayvan ile bitki arasındaki ilişkiye benzetmiştir; sürekli dolaşan hayvan ve toprakta sabit kalan bitki. Hegel’e göre kadın erkeğinden bağımsız kendini geliştiremeyeceğinden dolayı kamusal alanda yer alma ve tarihte bir obje olma şansı yoktur dolayısıyla kadınlar tarihin dışında kalmaya devam edeceklerdir. (Üste, 2015). Hegel özgürlüğün erkeğin doğasından kaynaklandığını ve kadının itaate uygunluğunu belirtmektedir (Üste, 2015) ancak Hegel’in köle-efendi diyalektiğinde aslında işçi sınıfının özgür olduğunu iddia eder.

19. yüzyılda sokakların neye benzediğini ancak erkekler tarafından üretilmiş kaynaklardan öğrenilebildiğini söyleyen Elkin “Flanöz: Şehirde Yürüyen Kadınlar” kitabının yazarıdır. Flanör kelimesi; şehirlerde etrafı gözlemleyerek gezinen kişi demektir ve eril bir tanımdır, yazar bir kadın olarak kendini Fransız dilinde Flanör’ün dişi versiyonu anlamına gelen Flanöz olarak tanımlamaktadır. Şehirde yürümenin erkekler kadar kadınların da hakkı olduğunu söyleyen Elkin bir Flanörün dişi versiyonu olamayacağını söyleyenlere şöyle bir yanıt vermektedir:

“Erkeklerin şehirle etkileşime girebildiği yolları kadınlar için sınırlamak anlamına gelir. Gelenekler ve toplumsal kısıtlamalar ile ilgili konuşabiliriz ancak mevcudiyetini yadsıyamayız; onlar için şehirde yürümenin ne anlama geldiğini anlamaya çalışmalıyız. Muhtemelen cevap kadını eril bir anlayışa hapsedmeye çalışmaktansa o anlayışı yeniden tanımlamak olacaktır (Elkin, 2018: 22-23).”

Flanöz; kadınların sokağa çıkmasının, özellikle burjuva sınıfına mensup olanlar için şeref ve haysiyetlerini riske atmak olarak tanımlandığını veya üstü açık araba ile gezinmelerine ya da yanlarında yardımcıları eşliğinde belirli alanlarda bulunmalarının uygun görüldüğünü aktarmaktadır. Kadınların tek başına dışarı çıkmaya, mağaza vitrinlerine bakmaya, kilise ve

müzelere girmeye ve serbestçe dolaşmaya hasret olduklarını da eklemektedir. 19. Yüzyılın sonlarına gelindiğinde her sınıftan kadının Londra, Paris ve NewYork gibi şehirlerde ve halka açık alanlarda keyif yapıyor olmalarına dikkat çekmektedir. Çünkü 1850-1860'larda büyük mağazaların yükselişi kadınların halka açık yerlerde görülmesini normalleştirmiş ve 1970'lerde ise şehir rehberlerinde "hanımların alışveriş için şehre geldiklerinde, yanlarında bir beyefendi yokken dahi güven içinde yemek yiyebilecekleri yer" yazıları görülmeye başlamıştır (Elkin, 2018). 1890'larda dilediği yerde bisiklet sürebilen "Yeni Kadın" artık mağaza ve ofislerde çalışabiliyor ve ekonomik özgürlüğünü elde edebiliyordu (Elkin, 2018). 20. Yüzyıl başlarında sinema ve diğer serbest zaman etkinlikleri ünlenmiş, Birinci Dünya Savaşı sürerken kadınlar iş gücü ihtiyaçlarına daha geniş çapta katkı sağlamış ve artık kadınların sokaktaki varlığı inkâr edilemez hale gelmiştir (Elkin, 2018).

Kadın ve mekân ilişkisinin gündeme gelmesinin en önemli nedeni kadınların iş gücüne katılmasıdır. Bu değişim kadınların yaşam pratiklerini ve toplumdaki rolünü değiştirmeye başladı. Özel alanlarında-ev ve avlularda yaşayan kadınlar çalışan birey olarak kamusal alan kullanmaya başladı. Hareketlilikleri kısıtlı olan kadınların hareketlilik desenleri değişmeye başladı. Kadınların özel alanlarında bulunduğu dönemlerde kamusal alanlar oldukça hegemonik erkeklik normları ile düzenlenmiştir. Hegemonik erkeklik, sosyal kurumlarda erkeklerle ilişkilendirilen bir dizi norm ve uygulamalardır (Connell, 1995). Büyük ölçüde erkekler tarafından yönetilen kurumlar, erkekler ile ilgili normlar ve uygulamalar üreterek bu kurumlar yeniden üretildi. Hegemonik erkeklik kurumları erkeklerin tekeline alınmış ve normları erkek bedenleri ve eril pratikler temelinde tanımlanmıştır (Kronsell, 2011). Hegemonik olmak için kültürel normlar kurumsal güç tarafından desteklenmelidir. Örneğin askeri kurumlar erkek hegemonyası altındadır ve kültürel ideal ile kurumsal güç arasında bir örtüşme söz konusudur (Kronsell, 2011).

1960'lar sonlarından bu yana toplumsal ve ekonomik yaşamı biçimlendiren temel etmenlerden biri toplumsal cinsiyet rollerindeki değişimler olmuştur ve bu dönem kadın hareketleri söz konusu değişimlere eklenerek süreci hızlandırmışlardır (Mackenzie, 2002). 19. yüzyılının sonlarında kapitalizmin gelişmesi ve Karl Marx'ın endüstriyel kapitalizm ilişkilerine yönelik açıklamaları ile "kamusal" kavramı ekonomik faaliyetleri de kapsayacak şekilde genişlemiştir. Politik ilişkiler ekonomik ilişkilerin uzantısıdır söylemi kamusal alanları Pazar alanlarını kapsar hale getirmiştir. Hannah Arendt; insanın emek, çalışma ve eylem olmak üzere üç etkinlik alanı olduğunu söylemektedir ve özel alanın

insanın varlığını sürdürmesi için gerekliliğini ancak özgürlüğü ise kamusal alanda gerçekleştirebileceğini söylemektedir (Biçer Olgun, 2017). Arendt insanı var eden şeyin görünürlük olduğunu ve kamusal etkinliklerin zorunlu olduğunu savunmaktadır. Bu bakış açısıyla “mahremiyet” ayrıcalık değil bir yoksunluktur (Biçer Olgun, 2017).

Kadınlar varoluşlarından beri çalışmakta ve üretmektedir. Ekonomik-politik sistemler ve yeni oluşan toplumsal-kültürel yapılar sonucunda kadınların çalışma mekanları ve erkeklerin çalışma mekanları olarak kentsel alanda yeniden işlevlendirmeler meydana gelmiştir. Kadınların çalışma mekanları özel alanlara mahsus tutulmuştur. Özel alanlar, coğrafi olarak erkeklerden kesin olarak ayrıştırılmış mekanlardır. Kadınların kamusal alanda çalışmaya başlaması ve özel alanlarından ayrılmaları sonrası toplumsal ilişkiler bazı yönlerden dönüşüme uğramıştır. 1950’lerde hane içindeki bakım faaliyetleri sosyal mesele haline gelirken demografik sorunlar da kamu politikası haline gelmiştir (Mackenzie, 2002). Kadınların iş hayatına girmesiyle evde bakım hizmeti ihtiyacı duyan çocuk, yaşlı, dezavantajlı bireylerin kim tarafından bakılacağı ilk kez konuşulmaya başlandı. Kadınların doğurganlık oranlarındaki düşüşler ile artan yaşlı nüfus oran ile yaşlı bakımı insanlığın toplumsal sorunu haline gelmiştir (Mackenzie, 2002). Boşanmaların meydana gelmesi ve bekar annelerin de iş hayatına katılması ile hane halkı algıları kökten bir değişime uğramıştır. 1960’larda bir aile geçimini sağlayabilmek için bir gelirin yetersiz kalması ve ikinci gelire ihtiyaç duyulması kadınları mecburen ücretli çalışma hayatına teşvik etmiştir ve 1950’lerde tek gelirli çekirdek aile formu artık yaygın olarak görülmemeye başlamıştır (Mackenzie, 2002).

Kadınlar hem evde hem iş hayatında çalışmak zorunda kaldıklarından yükleri ve rolleri aslında iki kat artmıştır. Kadınlar kamusal alanda erkekler ile aynı koşullara sahip iş bulamadıkları gibi erkeklerle aynı ücreti de kazanamamışlardır. Uzun bir süre kadınların çoğu düşük ücretli, düşük statülü, sosyal güvenlik sağlanmayan dışıl sayılabilecek mesleklerde çalışmak zorunda bırakılmıştır (Mackenzie, 2002). Kadınlar uzun bir süre “gerçek çalışan” olarak görülmemiş, hala önce özel alan bireyleri olarak görülmüşlerdir. Kadınların devamlı iş hayatları ve özel hayatları arasında mekik dokumaları dışında aslında işlerini zorlaştıran başka bir etmen daha vardır. Mevcut yapıları çevre ve kentsel organizasyon kadınların bu gidiş gelişlerinde hiç işlerini kolaylaştırmıyor aksine zorlaştırıyordu. Ücretli iş mekanlarının yer seçimi ve kent içerisindeki organizasyonu çalışanların evle ilgili çok az sorumluluğa sahip olduğu varsayımına dayanmaktaydı (Mackenzie, 2002). Çocuk, yaşlı ya

da engelli bireylerin bulunduğu hanelerde kadının işe gitmesiyle bakım hizmeti açığı oluşmaktaydı. Ancak mevcut düzende kadınların erişebileceği, erişebilse de karşılayabileceği bir bakım merkezi bulunmamaktaydı. Kadınlardan önce çalışan erkekler için oluşturulmuş ulaşım sistemi güzergahları genelde ışınsal formdaydı (Mackenzie, 2002), dolayısıyla kadınlar iş çıkışında alışveriş, bakım hizmetleri gibi durak noktalarında inemiyorlardı. Kadınların iş hayatına girmesi ile alışveriş alanları çalışma saatlerini daha geç saatlere çekmeye başlamıştır. Mevcut merkezi iş alanları belirlenen daha erken bir saatte kapanırken kadınlar o saatlerde henüz işten çıkmamış oldukları için günlük alışveriş pratikleri de değişime uğramıştır. Çağdaş feminist hareket yeni yaşam döngüsünde kadınların hayatını kolaylaştırmaya yönelik çalışmalarda bulunmuştur.

Kadınlar ve erkeklerin yaşantısında ortaya çıkan çok yönlü değişimi bilimsel olarak araştırmak isteyen bilim insanlarının çoğu erkek olan akademisyenlerden oluşmaktaydı ve ilk defa coğrafya bilimi ile kadınların coğrafyası konusu açıldı (Mackenzie, 2002). Kadınların coğrafyası tanımlanırken; mevcut hareketlilik durumları, seyahat süreleri, seyahat sıklıkları gibi sorgulamalar temel alınmıştır. Elde edilen sonuçlar daha az seyahat eden daha az kaynağa erişimi olan ve mekânsal kısıtlamaları bulunan bireyler oldukları için bilim insanları bu gruba “eril ilkeden sapan kentsel alt grup” olarak tanımlamayı uygun görmüşlerdir (Mackenzie, 2002). Bu tanımlama kadınların varlığını uzun bir süre görmeyi engelleyen bakış açısının temelini oluşturmaktadır. “Cinsiyet körü” olarak tanımlanan bazı araştırmalar ise kadınları “eril ilkeden sapan kentsel alt grup” olarak gören araştırmacılar ile aynı perspektiftedir. Harvey (2002); Feministlerin, pozitivist analizin geldiği son noktada sadece sorunun ne olduğunu ama asla çözüme gidilmediğini anladıklarını söylemektedir. Asıl yanıtlanması gereken sorular kadınların kısıtlanan yaşam pratiklerinin altında hangi toplumsal süreçlerin yattığıdır ve Harvey bunun pozitivism ile anlaşılmasının mümkün olmadığını söylemektedir. Hatta pozitivismin ötesine geçilerek mekânsal değil toplumsal süreçlerin köklerinin araştırılması gerekliliğini öne sürmektedir.

Cinsiyete dayalı iş bölümü ve cinsiyet normları da dahil olmak üzere toplumsal cinsiyet ilişkilerinin kurumsal süreci, kadınların üzerindeki rolleri, sorumlulukları ve kısıtlamaları şekillendirir (Booth, Hanmer and Lovell, 2000). Bryceson’un (1993) dediği gibi “ulaşım sorumluluğu öncelikle evdeki cinsiyete dayalı iş bölümüne ilişkin yerel uzlaşmaya dayanmaktadır”. Kadınların ulaşım faaliyetlerini ve ihtiyaçlarını belirleyen şey, kültürel olarak inşa edilmiş olan cinsiyete dayalı iş bölümüdür (Booth vd., 2000). Ne var ki,

geleneksel, cinsiyete dayalı hane-içi iş bölümü değişmediğinden, hem kadınların ücretli çalışma yaşamında, özellikle genişleyen kentsel hizmetler kesiminde üstlendikleri roller, büyük ölçüde, ev-içi rollerinin bir tür devamı oldu (Mackenzie, 1989), hem de kentsel politikaya ya da ücretli çalışma yaşamına katılan kadının yükü genellikle en az ikiye katlandı.

Kadın incelemelerinin eğitim ve öğretim alanları arasına katılması ve bu incelemelerin bilim dallarının yöntemlerine göre yapılması ve kadın bakış açısıyla olaylara bakılarak kadın hareketiyle ortaya çıkan kadın incelemeleri ancak 1960'ların sonlarına bir akademik eğilim kazanarak kadın hareketi akademik bir ifade olarak kullanılmıştır (Özgüç, 1998). Kadın çalışmaları 1960'lı yıllarda Amerika Birleşik Devletleri'nde yayılırken gelişmiş ülkelerden İngiltere, Kanada, Avusturalya, Yeni Zelanda, Almanya ve Hollanda kadın hareketlerinin yaygınlaştığı ülkeler olmuştur (Özgüç, 1998). Kadın incelemelerinin gelişmekte olan ülkelere yayılmasında en önemli rol Birleşmiş Milletler 'in 1975-1985 yılları arasını Kadın On yılı olarak belirlemesi olmuştur (Özgüç, 1998).

Kadınların rollerindeki değişimler yeni kentsel organizasyon formlarına ve yeni kentsel hizmetlere yönelik bir gereksinim yaratmıştır. Kadınlar yeni rollerini üstlenirken; yeni kentsel hareketlilikler, yeni ücretli çalışma örüntüleri, yeni kamusal hizmet talepleri, yeni çalışma saati programları, evle ilgili sorumluluklarının bir bölümünü yerine getirdikleri alışveriş ve hizmet merkezlerinin yeni çalışma saati düzenlemeleri- erişilebilirlikleri, konularını ortaya çıkardı (Mackenzie, 2002). Hak ve alan mücadelesi bu değişimlerle başlamıştır. Haklar ve eşitlik dili 1980'lerde ve 1990'ların başında yaygın olmasına rağmen planlamanın cinsiyetçi boyutları son yıllarda gündemdedir (Beebejaun, 2016). Feminist planlama biliminin gelişmesine rağmen toplumsal cinsiyete dayalı bakış açılarının mesleki uygulamalara entegrasyonu sınırlı kalmaktadır (Beebejaun, 2016). Kadınların toplumda eşit olmayan konumlar; kadınların ücretsiz emeğinin yükü, kadınların yetersiz temsili ve kadına yönelik şiddetin yaygınlığı olarak tanımlanmaktadır (Beebejaun, 2016). Planlama, kalkınma politikalarına aracılık eden ve gelecekteki kalkınma modelleri için vizyon üreten yaklaşımlar ilişkisi içerisinde kurumsal bir süreçtir (Beebejaun, 2016). Katılım hakkı herhangi bir ölçekte kentsel alanların üretiminin kararında önemli bir rol alma hakkını ifade etmektedir ve her vatandaşın hakkıdır (Fenster, 2006). Genelde katılım gerçeği; güç ve iktidar ilişkileri içerisinde sağlanmaktadır ve kadınların, siyahların, diğer renkli insanların, işçi sınıfının ve yoksul insanların daha az temsil edildiği bir eylem olarak görülmektedir

(Fenster, 2006). İnsanlar ne kadar çok seçeneğe sahip olursa aidiyet duyguları o kadar güçlü olur; karar vermek ve seçim yapmak hakları vatandaşlık haklarının temelidir (Fenster, 2006).

Kadınlar ile erkekler kentleri farklı ve eşitsiz olarak deneyimlemektedirler. Kadınların ihtiyaçları doğrultusunda planlanan kentsel hizmetler kadınların kent yaşamlarını destekleme bakımından önem taşımaktadır. Kadınların ihtiyaçları doğrultusunda ortaya çıkan hareketlilik desenlerini dikkate alacak ve güvenli seyahat alanı sağlayacak kamusal hizmetlerin tasarlanması kadınların güçlendirilmesi bakımından elzemdir (Geniş, Köse Akkırman, 2020). Yeni kent kuramı açılımları ile kent çalışmalarının; kentsel deneyimi, ataerkil cinsiyet normlarını ve iktidar ilişkilerini göz ardı ederek yürütülmesinin mümkün olmadığı vurgulanmaktadır (Geniş vd., 2020). Kentsel mekânın yeni toplumsal yapı ile birlikte yeniden organize edilmesinin ardından eşitsizliklerin de her defasında yeniden üretildiğini söylemek mümkündür.

3.2. Kapitalizm, Ataerkillik ve Feminizmin Kadınların Coğrafyalarına Etkileri

Kapitalizm, ataerkillik ve feminizm akımları kadınların mekân kullanımlarında etkili sonuçlar üretmiş olan düşünce evrimlerini beraberinde getirmişlerdir. Mekân kullanımı, bireylerin yaşam pratikleri sonucuymuş gibi görünse de yaşam pratikleri de mekân kullanımının bir sonucudur. Lefebvre'nin (2018) teorisine göre kent; mekân, gündelik hayat ve kapitalizm olmak üzere birbiriyle ilişkili üç kavramı içermektedir. Gündelik hayat mekânı üretmekte ve mekân da gündelik hayatı yeniden üretmektedir. Kadınların "hareketlilik" bağlamları önceki bölümde incelenmiş, tarihsel süreç içerisinde kadınların ve erkeklerin mekânsal pratiklerinin farklılığına değinilmiştir. Kadınların ulaşım alışkanlıklarının araştırıldığı çalışmanın bu bölümünde; kadınların kamusal alan kullanımı ve gidecek bir yere sahip olmaları sonucu ulaşım ihtiyacı duymaları üzerinde teorik olarak durulmaktadır.

Kapitalizm; kâr ve bu kârı elde etmek için kullanılan aracın (sermayenin), "malı, mal üretimi için kullanmak", malların alım ve satımını sağlamak veya hizmete dayalı işgücünü arz etmek ve satmak suretiyle birikimini sağlayan toplumların işleyiş tarzıdır (Fulberth, 2018). Werner Sombart ilk kez kapitalizm kavramını ekonomik bir sitem olarak değil de toplumsal bir sitem olarak ortaya atmıştır. Weber ise kâr amacıyla yapılan faaliyetlerin etkisi altında bulunan toplumsal yapının karakteristiğini göstermek için tanımlamalar yapmaktadır. Weber kapitalizmi; teknolojik ve ekonomik şartlarla ilişkili, makineleşen üretim sürecine bağlı olan

modern dönem iktisat düzeni, sadece çalışanların değil aynı zamanda bireylerin yaşam tarzını da kendi girdabına çeken ve fosil yakıtları tüketmek zorunda kalacak bir sistem olarak tanımlamaktadır (Fulberth, 2018).

Chow (2003) küreselleşme tanımını; sosyal ilişkileri yoğunlaştıran, sınırların ötesinde dönüştüren, ekonomik, kültürel, siyasi ve sosyal genişleme ve entegrasyonun karmaşık ve çok yönlü süreci olarak tanımlamaktadır. Küreselleşme birçok alanda “hızlı sosyal değişim” ile sonuçlanmıştır. Birçok araştırmada küreselleşmenin doğası gereği sermaye, emek, sosyal ve kültürel yapılar üzerinde gerçekleşen ve insanların dahilinin ötesinde hızlanan akışlar üzerindeki etkiler incelenmiştir. Küreselleşmeye ilişkin son tartışmalar, neoliberal politikalar ve uygulamalar tarafından yönlendirilen kapitalist genişlemeye ve insanlar, kültürler ve toplumlar arasındaki sosyal ilişkilerin iyileştirilmesine veya bozulmasına odaklanmıştır (Chow, Segal ve Tan, 2011). Kadınlar ve erkekler kendilerini ve ailelerini geçindirmek için üretken emek harcarlar ancak işle ilgili seçenekleri cinsiyetlendirilmiş ve küreselleştirilmiş bağlamlarda belirlenir (Chow vd., 2011).

Toplumsal cinsiyet ilişkilerinin bir coğrafyası vardır (McDowell, 1999). Toplumsal mekân, toplumsal ilişkilerdeki eşitsizliklerden ve iktidar ilişkilerinden etkilenecek üretilmektedir (Lefebvre, 1996). Sınıfsal ve kültürel farklılıklar içerisinde geçirilen gündelik hayat faaliyetleri mekânı üretirken mekân da bir aktör olarak farklılık üretmekte ve gündelik hayatı etkilemektedir (Lefebvre, 1996). Mekânı üreten kapitalist ilişkilerin ataerkilliği, cinsiyetçi bir boyut kazandırmakta ve yeni mekân tanımlamalarında dahil edilmesi gereken önemli bir boyut olarak görülmektedir (Alkan, 2009). Üretim ilişkileri sınıfsal sömürüye, yeniden üretim ilişkileri cinsiyetler arası ezilmeye yol açmakta ve bu ilişkilerin birlikte işleyişi sosyalist feminizm konusunu oluşturmaktadır (Aksu Kocatürk ve Şengül, 2020). Sosyalist feminizm temelinde; kadın olmaları ve işçi sınıfı olan kadın olmaları nedeniyle ezilmekte olanlar ortak mücadele alanı oluşturmuşlardır (Bora, 2014).

Cinsiyet asimetrisi ataerkilliğin özüdür ve ataerkillik; bireyler arasındaki ilişkilerin toplumsal omurgasını sağlar, kurumsallaşmış toplumsal cinsiyet kadın ve erkek ilişkilerini istenen şekilde tanımlamalar üretir ve insanların alışması için çalışır (Garber ve Turner, 1995). Kentleşme ataerkilliğin yanı sıra büyük süreçlerin ve ideolojilerin işleyişini de yansıtır; “küresel düzeyde kapitalizm, modernleşme ve sömürgecilik ve ulusal düzeyde ırkçılık” ve kadınlar bu güçlerin kurumsal etkilerinden eşit derecede etkilenmezler ve

bunlara eşit şekilde katılamazlar (Garber ve Turner, 1995). Gerber ve Turner (1995) kent akademisyenlerinin şehirlerin kurumsallaşmış ataerkillik alanları olduğunu ortaya çıkarmadıklarını hatta toplumsal cinsiyet hakkında düşünmekten de uzak bir yaklaşım sergilediklerini söylemektedir. Toplumsal cinsiyet yalnızca kadınların ataerkil kurumlardaki yerlerine ilişkin düzenlemeler yolu ile temsil edilebilir ve toplumsal cinsiyet ve kentsel araştırmaları bir araya getirmenin çıkış noktası; toplumsal cinsiyet ilişkilerinin kentlerin doğal özellikleri değil diğer kurumsallaşmış kentsel ilişkiler gibi toplumsal yapılar olduğunun farkına varmaktır (Garber ve Turner, 1995). Kadınların dezavantajları kentsel mekanların kurumsallaşmış dinamikleridir ve şehirlerin analizleri bu bakış açısıyla ele alınmalıdır (Garber ve Turner, 1995). Şehirleri şekillendiren kapitalist güçlerin karmaşık cinsiyetçi yorumlarına ve kadınların kentsel yaşamlarına ilişkin sistematik çalışmalara ihtiyaç vardır (Garber ve Turner, 1995). Weyland (1997) küresel kent mekânında özel alanda konumlandırılan kadınların patriyarka ve kapitalist piyasa entegrasyonunun kurbanı olduğunu söylemektedir.

Kadınların coğrafi bakımdan çalışma çevreleri erkeklerin çalışma çevrelerinden ayrı olarak temellenirken ataerkil ilişkiler ve kapitalist üretim süreçleri etkili olmuştur. Sosyalist feminist teoriye göre ataerkillik ve kapitalizm arasında bir etkileşim vardır ve toplumsal ilişki bağlamında aynı güce sahip sistemlerdir (Eisenstein, 1999). Ataerkil sistemde ayrışan kadın erkek pratikleri kapitalizm ile birlikte sisteme giren tüm kadınların sömürü ilişkisine girmesine neden olmuştur ancak bunu sadece kapitalizmle ilişkilendirmek doğru değildir, sistemi benimsemeyen coğrafyalarda da sömürü hali devam etmektedir (Connel, 2016). İlişkilerde yer alan sömürü durumunun yeniden üretilmesinde kapitalizm kadar ataerkillik de etkilidir. Hartmann (2010) ataerki “kadınların üzerinde erkeklerin söz sahibi/hâkim olma haklarını kuran sosyal bir ilişki sistemi” olarak tanımlamaktadır. Ataerkillik kadınlar ve erkeklerin mekânsal kullanımlarını biçimlendiren bir iktidar oluşumudur.

İktidar ilişkileri toplumsal yapının oluşumunda ve cinsiyet rollerinin dağılışında oldukça önemlidir. İktidar ilişkileri bireylere roller yüklemektedir. İktidar kavramı Foucault’a göre (2012); bireylerin günlük davranışlarından bedenlerine kadar üzerine işleyen bir dizidir ve söylemlerine, gündelik hayatlarına işleyerek var olmayı sürdürmektedir. Ataerkillik ve kapitalizm sistemleri de iktidar sistemi gibi bireylerin toplumsal yaşantısına işlemektedir. Sosyalist feminist teori; ataerkillik ve kapitalizm arasında bir etkileşim olduğunu söylemektedir. Kadınların deneyimlediği eşitsizlikler ataerkil ve kapitalist ilişkilerin

ürünüdür (Aksu Kocatürk ve Şengül, 2020). Ataerkillik cinsiyet üzerinden eşitsizlik üretirken kapitalizm emek-sermaye üzerinden eşitsizlik üretmektedir. 19.yüzyılda kapitalist üretim ilişkilerinde meydana gelen gelişmeler coğrafi eşitsizlikler ve bölgeler arası ekonomik farklılıklar temelinde şekillenmiştir. Bu süreçte mekânsal iş bölümünde farklı yönler gidilmiş ve kapitalist üretim ilişkilerinin yayılmasında ataerkillik biçimi parçalanmaya başlamıştır (McDowell ve Massey, 1984). Cinsiyetler arasındaki mevcut ilişkiler sorgulanmaya başlandı ve ortaya çıkan ekonomik yapının doğası kapitalizm ve ataerkilliği birbirine eklemleyerek farklı şekillerde uyumlanmasına neden oldu (McDowell ve Massey, 1984). Mevcut düzen erkek egemenliğinin sürdürülmesi için koşullar sunarken yeni düzen farklı bölgelerde ataerkilliğe meydan okumaktaydı. Erkek egemenliğinin yeni düzende nasıl formüle edileceği konusu ataerkillik ve kapitalizmin yeni bir sentezinin üretilmesine yol açtı (McDowell ve Massey, 1984). Ataerkil ilişkiler sistemi, kadınlarla erkekler arasındaki cinsiyet kimlikleri üzerinden ve yaşamlarının bütününe kapsayacak biçimde eşitsizlik üretirken, kapitalizm, sermaye birikimi adına bu eşitsizlikleri içererek kadınların emeğinin üretim ilişkileri alanında bir kat daha fazla sömürülmesine yol açmaktadır (Aksu Kocatürk ve Şengül, 2020).

Feminizm, cinsiyetler arası ilişkiyi ve eşitliği yok sayacak biçimde yorumlayan egemen kültüre karşı yürütülen bir eylemdir (Üste, 2015). Feminizm politik ve entelektüel bir hareket olarak görülmekte; kadın-erkek arasındaki ilişkiyi çok boyutlu olarak sorgulayan erkek merkezli normları değiştirmeyi amaçlamaktadır (Aktaş, 2013). Kadın ve erkek arasında erkek üstünlüğünü yok sayan ve yerine kadın normlarını yerleştirmeyi amaçlayan siyasi bir hareket olarak da tanımlanmaktadır (Çaha, 1996). Fransız Devrimi bu konuyla ilgili oldukça derin düşüncelerin yaşandığı, insan hakları ile ilgili yasal güvencelerin oluşturulduğu ancak cinsiyete dayalı ayrımcılıkla ilgili bir değişim yaşanmadığı bir süreç olmuştur (Aktaş, 2013). Feminizmin tarihi 17. Yüzyılda ve İngiltere’de meydana gelen kapitalist üretim biçimlerinin çeşitlenmesiyle orta sınıf kadınların hareketine dayanmaktadır. 18. ve 19. Yüzyıllarda kadınların özel ve kamusal alandaki konumu sorgulanmış ve büyük değişimlere uğramıştır. 19. Yüzyılda kadınların sahip olduğu oy kullanma hakkı, yönetime katılım hakkı, meslek sahibi olma hakkı ve eğitim hakkı ile ilgili mücadeleler birinci dönem feminist hareketler olarak görülmektedir (Aktaş, 2013). İkinci dalga feminist hareketinde 1960’larda “kadın doğulmaz kadın olunur” söyleminden yola çıkarak erkekle eşit değil erkekten farklı olmak düşüncesini içermektedir (Temizarabacı, 2005). Bu yaklaşımlar kadınların yaşam pratiklerine yön verecek oldukça etkili akımlara neden olmuştur. Feministler yasal hakları

elde etmenin yanı sıra köklü değişikliklerin meydana gelmesi için de öncülük etmişlerdir ancak kadınlar için bu değişim öncelikler hane içinde olması gerektiği savunulmaktadır. 1960'ların sonlarına doğru toplumsal cinsiyet rollerinde değişimler yaşanmaktadır ve kadınlar yeni alanlarını tanımlarken mekânsal organizasyonlar da yeniden biçimlenmiştir (Mackenzie, 2002).

Feminist teori, kadınların katıldığı faaliyetlerin büyük oranda kadınların "tekeline" olmaktan ziyade kendilerine tahsis edildiğini açıkça kabul etmektedir (Hartsock, 1984). Toplumsal düzen normları ve yüklenen roller cinsiyeti somutlaştırmaktadır ve ataerkilliğin ideolojisi de bu yolla kadınların deneyimlerini üretmektedir (Hartstock, 1984). Kamusal-özel ayrımı toplumsal cinsiyetçi bir bölünme demektir. Kadınların pratikleri öncelikle aile ortamıdır ve kadınlar ataerkil sistemin egemenliğindedir (Aktaş, 2013). Ataerkillik her yeni kuşakta yöneten erkekler ve yönetilen kadınları yeniden üretir (Aktaş, 2013). Ev içinde yaşayan ve ev sorumlulukları ile vakit geçiren kadın aile içinde ona verilen görevleri yüklenerek zaman içerisinde daha fazla evcimen hale gelir ancak bu evcimen olma hali kadın açısından ezici bir ekonomik ve politik durum üreterek ortaya çıkmaktadır (Doltaş, 1995).

Feminist görüş, kadınların ataerkil yapı içerisinde değersizleştikleri üzerine eleştirel bir yaklaşım geliştirmiş, bunun nedeni ve çözümü üzerine sorgulamalar üretmişlerdir. 1970'lerden itibaren feminizm ile coğrafya ekseninde insan-çevre ilişkileri alanında çalışmalar geliştirildi ve coğrafyacılar toplumsal cinsiyet ile yapı-çevre arasında etkileşim sonucu dönüşüm gerçekleştiği konusu kabul edildi (Mackenzie, 2002). Kadınların onlara atfedilen kalıpların içinde yaşamaları ve rollerini seçememiş olmaları bir trajedi olarak görülmektedir ve feminizm hareketleri sonrası kadınlar kendilerine dayatılan rolleri ret ederek kendi öznenliğini yeniden inşa edilen bir sürece girmektedir. Feminizm, toplumsal cinsiyet eşitsizliğinin doğasını anlamaya yönelik çalışmalar yapmıştır ve iktidar ilişkilerinin ataerkil bir sistem içerisinde yeniden üretildiği söylenmektedir (Aktaş, 2013). Feminizm sistemin duruşu; ataerkilliğe ve erkek egemenliğine karşıdır. Feminist tartışmalar; kadın kimliği üzerinde kültürel, politik ve pratikler üzerinde bir dönüşüm nedeni olmuştur. Feminist görüşler kadınların temasta olduğu mekanları geliştirmek, genişletmek ve dönüştürmek üzerine örgütlü hareket önerilerinde bulunarak kadınların mekanının kapsamını ve içeriğini dönüştürme çalışmalarında bulundu (Mackenzie, 2002). Toplumsal cinsiyet ilişkilerinin dönüşümünü hedefleyen feminizm; modern toplum yapısına geçişte kadının özel alandaki yerini ve kamusal alandaki yerini değişime uğratmıştır. Feminist

yaklaşım ile kadının konumu eleştirilmiştir. Toplumun kadını nasıl tanımladığı, kadınlardan beklenenler ve kadınlara atfedilen roller konularında feminist teoriler oldukça etkili ve dikkat çekici olmuştur. Feminist tartışmalar; kadın ve erkek arasındaki biyolojik farka inanmak ancak fırsatlar açısından mevcut olan farklılıklar konusunda eleştirilerde bulunmaktadır. Feminist coğrafyaya göre kadın ve erkek yaşamlarının toplumsal mekânsal organizasyonunda temel farklılıklar olması, onların günlük yaşamda farklı davranışlara sahip olmaları, her iki cinsin ayrı dünyalarda yaşadıkları anlamına gelmektedir (Özgüç, 1998). Feminist tartışmaların merkezini; belirli bir kültüre özgü işgücünün cinslere göre bölünmesinin yapılaşma ve sürdürülme yolları, başka sözcüklerle “Kadın ve erkeklerin işlerinin nasıl organize olduğu, belirli cinslerin rollerine kültürel anlamların nasıl eklendiği ve bunların mekânsal koşullarla ilişkilerinin neler olduğu” oluşturmaktadır (Özgüç, 1998).

Felsefe ve politika kuramları özel alan ile kamusal alan üzerine uzunca bir süredir ilişkiler kurmakta ve birbirleriyle olan politik ilişkilerini tartışmaktadır; özel alan, eşitsizlik, bağımlılık ve yaşamın doğal gereksinimlerini karşılamak üzerine kurulu ilişkiler olarak tanımlanmaktadır (Alkan, 2000). Kamusal alan; baskının toplumsal olarak yapılandırılan ve aynı zamanda politik özgürlük alanı olarak tanımlanırken özel alan ise; yapay olmayan, baskıdan arındırılmış doğal özgürlük alanı olarak tanımlanmaktadır (Alkan, 2000). Özel alan ve kamusal alan birbirlerinden tamamen ayrılmış görünse de aslında aralarında akışkan bir ilişki vardır ve birbirlerini beslemektedir. Cinsiyete dayalı iş bölümü ile cinsiyete dayalı mekân kullanımı da kadınların toplumsal coğrafyada yerini belirlemektedir. Kapitalist ataerkil ilişkiler bu coğrafi değişimler üzerinde tarihsel süreçte ve günümüzde farklı boyutları ile oldukça etkilidir. Kadınların gündelik hayatta mekân kullanımları ve değişimi, kapitalist ataerkil ilişkilerin konumlanmasına göre sürekli yeniden üretilmektedir.

Hanson (2010) kendini feminist coğrafyacı olarak tanımlamaktadır. Hareketliliği hane, aile, topluluk ile etkileşimde bulunan bireyle ilgili olduğunu söyleyen Hanson (2010) aynı zamanda hareketliliğin toplumsal cinsiyet ideolojilerini şekillendirdiğini de savunmaktadır. Kadınları evle, özel alanla, ev içi alanla kısıtlı hareketle eşitleyen ideoloji diğer yandan erkekleri ev olmayanla, kamusalla, kentsel alanlarla ve geniş hareket alanıyla eşitlemektedir (Hanson, 2010). Birçok coğrafyacı ve plancı hareketliliği fırsatlara erişim aracı ve insanların gitmek istedikleri veya gitmeleri gereken yerlere varış noktalarına ulaşmaya sağlamaktan geldiğini söylemektedir (Hanson, 2010). Ancak Jennifer Mandel’in (2004) Benin’de kadın tüccarlar üzerinde yaptığı çalışmada hareketliliğin güçlendirici faydalarına dair kanıtlar

sunulmaktadır ve seyahat edebilen kadın tüccarlar daha yüksek gelire sahiptir (Hanson, 2010). Bazı çalışmalarda kadınların bildirdiği en güçlendirici aktivitelerden biri ev dışına, kamusal alana çıkma ve kendi başlarına çeşitli etkinliklere katılma yeteneği kazanmak olduğu; kamusal alana girebilmek ve yabancılarla konuşabilmek, kadınların özgüvenini artıran ve kademeli de olsa toplumsal cinsiyet güç yapılarına destek sağlayan bir eylem olduğu vurgulanmaktadır (Hanson, 2010). Juanita Sundberg (2004) Guatemala’da kadınların katılımı üzerine gerçekleştirdiği bir çalışmada bir kadının; “Evde ev işlerini bitirdiğinizde bir yere gitmek isteyebilirsiniz ama gidecek bir yer yoktur. Sokağa çıktığımda insanlar bu kadın dolaşıyor diyecek” dediğini aktarmaktadır. Kentsel günlük hareketlilik, bireylerin etkinliklere, insanlara ve yerlere erişmesine izin veren sosyal bir uygulamadır (Jiron, Carrasco ve Rebolledo, 2020).

Melissa Gilbert (1998), hareketliliği güçle, hareketsizliği güç eksikliği ile eşleştirmektedir. Hanson (2010) hareketin cinsiyeti şekillendirmesi ve cinsiyetin hareketi şekillendirmesi konularını incelemiştir. Cinsiyete bağlı güç ve güçsüzlük kavramlarının hareketlilik kalıplarını ürettiğini söylemektedir. Hanson (2010) çoğu kişinin hafife aldığı bir hareketlilik boyutunu açıklamaktadır: “Hareketlilik gidecek bir yere sahip olmayı gerektirir.” Toplumsal cinsiyet konuları ilerici hareketlerin odak noktası haline gelmiş, toplumsal cinsiyet politikaları ise politik gündem başlıkları haline gelmiştir (Mackenzie, 2002). 1970’lerden itibaren toplumsal cinsiyet konuları ile coğrafyacılar da ilgilenmeye başlamış, insan ve çevre ilişkisindeki çalışmalar zaman içerisinde feminizm ve coğrafyanın tanışmasına neden olmuştur (Mackenzie, 2002). Feminist teori, kadınların etki alanını genişletmek, kadınların işlerini kolaylaştırmak üzere örgütlenmiş olduğundan kadınların dahil olduğu ve sahip olduğu mekanların kapsamını ve içeriğini dönüştürmeye yönelik girişimlerde bulunmuştur (Mackenzie, 2002). Çağdaş feminizm 20. Yüzyıl kentlerinde farklılaşmış toplumsal cinsiyet rollerini yansıtmaya ve güçlendirmeye başladığı bir dönem olmuştur (Mackenzie, 2002).

Fenster’ın Kudüs ve Londra’daki kadın ve erkeklerin günlük yaşamlarını incelediği çalışmasında; cinsiyete dayalı yaklaşımların değiştiği ve etnik, kültürel farklılıklar ile cinsiyet kesişiminde kent hakkı ihlallerinin kent planlama ve yönetim bağlamı ile yakından ilgili olduğunu vurgulamaktadır. Fenster (2006); cinsiyetlendirilmiş kent hakkının, etnik köken, ırk ve kültür gibi kimliksel sorunlarla kesiştiğini ve ataerkil iktidar ilişkilerinin bulunduğu sistemlerde kadınların karşılaştıkları “kent hakkı” zorluklarını bildirmektedir.

Hak mücadelesi alan yaratır (Mitchell, 2003). Kamusal alan ve özel alan kavramlarının yeniden üretimi, planlama politikalarında kapsayıcılık ve dışlayıcılık ve üretim biçimlerinin değişimi ile değişen insan-çevre ilişkileri toplumsal cinsiyet bağlamında incelenecek olan önemli süreçlerdir. Lefebvre bir feminist olarak tanımlanmamaktadır ancak mekânın sosyal dinamiklerine ilişkin teorik anlayışları ile toplumsal cinsiyet ilişkilerine yönelik çıkarımlar yapmaktadır. Lefebvre 1970’lerde:

“Kent tüm vatandaşların katılmasıyla oluşan bir eserdir. Özünde farklı olan insanların sosyal etkileşim ve alışveriş içinde olduğu yerlerdir. Kamusal alan ve halka açıklık heterojenlik gerektirir ve kent alanında farklılıklarla karşılaşmamak imkânsızdır. Yeni bir alan yaratmayan devrim tam potansiyelini gerçekleştirmemiş demektir; hayatın kendisini değil de yalnızca ideolojik üst yapıları, kurumları veya politik aygıtları değiştirdiği için aslında başarısızlığa uğramıştır (Lefebvre, 2018).”

Bu söylemiyle kentsel alanların heterojenliğini savunurken farklılıkların da her türlü kent hakkına sahip olduğunu ve kentin ancak böyle bir yer olduğunu vurgulamaktadır. Kentsel mekânın farklılıkların kapsanmasıyla oluşabileceğini ve kamusal alanın toplum katılımıyla var olabileceğini savunmaktadır.

Irish Marion Young 1990’larda:

“İnsan kent hakkına erişim adına birbiriyle çelişen talepler içeren kentsel deneyimler yaşamayı bekleyebilir, katılımcı demokrasi heterojen bir toplum idealini teşvik etmelidir. Adalet aslında güzel hayatla aynı şey değildir. Sosyal adalet daha ziyade, güzel hayatın oluşturulması adına elzem olan iki değer; kişinin kapasitesini geliştirmesi ve uygulaması, deneyimlerini ortaya koyabilmesi ve kişinin eyleminin koşullarını belirleme sürecine katılması (Young, 1990).”

Young bu söylemiyle; kentleri katılımcı demokrasinin gerçekleştiği mekanlar olarak tanımlamaktadır. Sosyal adaleti toplumun eylem alanlarının belirlendiği koşullarda katılımının gerekliliğini vurgulaması adalet konusunda önemli bir açılım olarak görülmektedir.

Don Mitchell 2000’lerde:

“Haklar kurumsallaştırıldığı ve özel sosyal durumlarda korunduğu ölçüde, şiddetle ve devletin gücüyle desteklendiği ve desteklenmediği ölçüde ve bazılarının çıkarlarını korumak adına diğerlerini göz ardı ettiği ölçüde sosyal ilişkilerdir ve adaleti organize etmenin bir aracıdır (Mitchell, 2020).”

Mitchell hak mücadelesinden bahsettiği çalışmasında, hakların kural koyucular tarafından güvence altına alındığı sürece adaletten bahsedilebileceğini savunmaktadır. Kadınların yaşam döngüleri içinde değişen rolleri aidiyet ifadelerini ve kentsel alanları kullanım

kalıplarını değiştirmektedir ve toplumsal cinsiyet rollerinin kültürel ve etnik kimliklerle kesiştiğini vurgulamak gerekmektedir (Fenster, 2006). Yerel düzeyde farklılık hakkı yerine getirildiğinde farklı etnik köken, milliyet ve cinsiyet kimliğine sahip bireyler aynı kentsel alanları paylaşabiliyor ve kullanabiliyor olduklarında kent hakkı da yerine getirilmiş olacaktır (Fenster, 2006). Geleneksel eşitlik kavramı herkesin elde ettiğinin karşılığını ödemesi gerekliliğini ifade etmekte olan ekonomik bir kavramdır ancak daha geniş bir eşitlik kavramı sosyal eşitlik olan bireyin ödeme gücünde değil ihtiyaçlarına dayanan ve kişisel, fiziksel, zihinsel veya sosyal koşulları ne olursa olsun herkesin ihtiyacı olanı alması gerektiği inancını temel alan eşitlik tanımıdır (Dimitriou ve Gakenheimer, 2011). Litman ve Burwell (2006) kaçınılmaz bir durum karşısında kimsenin ihtiyaç duyulan bir şeyden mahrum bırakılmaması gerekliliği temelinde bir eşitlik kavramından söz etmektedir. Eşitlik kavramı sadece bir hakkın eşitlenmesini temsil etmesi değil resmi eşitlik haklarının hakkaniyete uygun koşullar haline gelmesi için ihtiyaç duyulan diğer koşulların sağlanmasıdır (Dimitriou ve Gakenheimer, 2011).

Kent diğer eşitsizliklerin olduğu gibi cinsiyet eşitsizliklerinin de üretildiği bir alandır, örneğin; güvensiz olduğu belirtilen kent mekanlarında çoğu zaman kadınlar ancak “güvenlik çemberleri” içerisinde dahil olabilmektedir (Ekin Erkan, 2009). Erkeklerin ve kadınların barınma, ulaşım kullanımı, göreceli hareketlilik ve istihdam alanlarıyla ilgili olarak kentte oldukça farklı deneyimlere sahip oldukları iyi bilinmektedir (Maksudyan, 2014). Kent teorisyenleri flaneur kişinin, yani kentte halinden memnun ve telaşsız bir şekilde gezinmekten zevk alan kişinin zorunlu olarak bir erkek figürü olduğunu söylemektedir (Maksudyan, 2014). Kentte aynı sitede yaşayan kadın ve erkekler aynı kentsel grup içinde yer alsalar da mekânsal deneyimleri farklılaşmaktadır, iş bölümüne bağlı olarak ayrışan mekanlar arasında erkeklerin mekanları kamusal, politik, ekonomik, üretim esaslı; kadınların mekanları ise özel, toplumsal, kişisel, tüketim esaslı olarak nitelenir (Ekin Erkan, 2009).

Roberts (2016) yapılı çevre ile ilgili mesleklerin erkeklerin egemenliğinde oluştuğunu, kent planlama, mimarlık, peyzaj mimarlığı ve haritacılık mesleklerinin oluşumunda cinsiyet eşitsizliği bulunduğunu söylemektedir. 1970’lerin sonunda feminist bilim, kentsel mekânın oluşumunda ve şekillenmesinde toplumsal cinsiyet ilişkilerinin etkisini ortaya çıkarmıştır. Feminist bilim ulaşımı veri analizi ve yerel müdahaleler konusu olarak ele almıştır ancak ulaşım; toplumsal cinsiyet ilişkilerindeki değişimlerin görünür hale geldiği alanlardır

(Roberts, 2016). Hjorthol (2008), kadın ve erkeklerin günlük seyahat kalıpları arasındaki farkların “toplumda kadın ve erkek arasındaki eşitlik durumunun bir barometresi olarak görülebileceğini” söylemektedir. Mekân ve toplumsal cinsiyet kimlikleri arasındaki ilişkinin planlama pratiği içerisinde yerini belirlemek zorlu bir iştir, erkek egemenliğin yarattığı engeller bir kenara bırakılırsa mesleki pratiklerin doğası belirli bir düşünce tarzını dayatmaktadır (Roberts, 2016).

Özel ve kamusal alan kavramları farklı bakış açılarıyla değerlendirilmektedir. Feminist eleştiriler kamusal alan ve özel alan kavramlarının geleneksel tanımlamalarına karşı yönelmiştir. Birincisi; kamusal ve özel alan ayrımı toplumsal cinsiyetçi bir bölünmeye karşılık gelmektedir (Alkan, 2000). Eril düşünce tarzı, kadını birey yapan kamusal alandan dışlamaktadır (Alkan, 2000). İkincisi; iki kavram da doğal değil yeniden üretilmiş kavramlar olduğundan anlamları zamana ve toplumlara göre değişmektedir (Alkan, 2000). Bütün geleneksel tanımlamalarda özel alan hane içi alan, kadın etkinlikleri ve ev içi yaşam olarak, erk ve politik olan etkinlikleri ise kamusal alan olarak ayrılmaktadır (Alkan, 2000). Kadınların özel alana erkeklerin kamusal alana atfedilmesi ideolojik bir tasarlamadır ve değerlerin bu şekilde ayrılması akıl kavrayışıyla ilişkilidir (Alkan, 2000). Batı politika felsefesinde göre erkek akıl ile kadın ise akılcı olmayan, duygularla ve doğayla özdeşleştirilmektedir (Alkan, 2000). Mekandaki bu sınıflandırma kent planlama disiplininde temel uygulama aracı olan bölgeleme, kentsel etkinlik alanları ile konut alanlarını birbirinden ayrılmasına hizmet etmiştir (Greed, 1994). Greed (1994) planlamayı, “sorun çözmeye” ya da “toplumu felaketlerden korumaya” yönelik olmaktan çok, gerçeklikleri kurmaya ya da var olan gerçeklikleri yeniden düzenlemeye ve mekâna yüklemeye yönelik bir etkinlik olarak tanımlamaktadır. Pek çok kadın planı makro düzeyde şehir çapındaki biçim ve yapının doğasını özellikle de arazi kullanımları ile ulaşım sistemleri arasındaki karşılıklı ilişkileri hangi kolaylık veya zorlukla baş edebileceklerini belirlemenin anahtarı olarak görüyor (Greed, 1994). Greed (1994) toplumsal cinsiyet farkındalığı ile ilgili; “Toplumsal cinsiyet farkındalığının olmadığı, erkek deneyimlerini evrenselleştiren yazının yapıtlarının çoğu görünürde masum ve yararlıdır; dışarıda bırakılan (kadınlar) nerede sorusu sorulana değin...” ifadesini kullanmaktadır. Kadınlar ve kent planlaması akımları geleneksel akımlarda yanıtları verilemeyen bu soruları yanıtlama ve kadınları “kent tarihinde ve kuramlarında görünür kılma” çabasıdadır (Alkan, 1999). Kadınların kültürel ve hukuki boyutlarda ürettikleri katkı takdir edilmeyip kadınların ihtiyaçları da yeterince gündeme

getirilmemektedir (Habermas, 2012: 119) Sonuç olarak kadınların katkılarını ve yeteneklerini açıklamak için kadınların siyasi bağlamda tanınma mücadelesi başlamaktadır.

3.3. Uluslararası Sözleşmelerde “Kadın”

Tarihte kadın hakları ile ilgili ilk yazılı belge 1791 yılında yazılmış olan Yurttaş ve Kadın Hakları Beyannamesi’dir. Kadınların eşitlik için başlattıkları mücadele 1789 yılında Fransız Devrimi ile başlamış “eşitlik, özgürlük” kavramları kadın hareketlerine destek olan birincil kavramlar olmuştur (KSSGM, 1996). Eşitlik ve özgürlük mücadelesinde bulunan kadın grupları, beyannamenin kadın vatandaşlara eşit haklar sunmadığını öne sürerek “kadınlar suç işlediklerinde yurttaş olarak giyotine gönderiliyorsa, yurttaş olarak kürsüye çıkma, siyaset yapma hakları da olmalıdır” demişlerdir (Moroğlu, 2012). Henüz kadın hakları üzerine uluslararası sözleşmeler dünya gündeminde yokken Türkiye’de Atatürk önderliğinde yapılan devrimler ile kadınlara eşit yurttaşlık hakları Medeni Kanun güvencesi altında 1926 yılında verilmiş, 1934 yılında ise eşit seçme ve seçilme hakkı verilmiştir.

“İnsan topluluğu kadın ve erkek denilen iki cins insandan mürekkeptir. Kabil midir ki; bu kütlenin bir parçasını ilerletelim, ötekini ihmal edelim de kütlenin bütünlüğü ilerleyebilsin? Mümkün müdür ki; bir cismin yarısı toprağa zincirlerle bağlı kaldıkça öteki kısmı göklere yükselebilsin?” Mustafa Kemal ATATÜRK

1908 yılında New York’ta çalışan bir grup kadın işçinin “eşit işe eşit ücret” isteği ile başlatılan gösteri kadın haklarını elde etmek için yapılan ilk hareketlerden biri olmuştur. Bu gösterinin anısına 1910 yılında 8 Mart tarihinin Dünya Kadınlar Günü olması teklif edilmiş ve 1977 yılında BM tarafından 8 Mart’ın Dünya Kadınlar Günü olması kabul edilmiştir (Yılmaz Yeltekin, 2004). 1850’lerde, ücretli çalışma yaşamına ve politikaya katılım, eşit işe eşit ücret, eğitim gibi hakların çevresinde örgütlenen ve genellikle, aydınlanmacı-liberal feministlerin (Donovan, 1997) öncülüğünü üstlendiği Birinci Dalga Kadın Hareketi kamusal alana çıkmayla ilgili istemlerde yoğunlaşmaktadır ancak bu dönemde henüz resmi bir kent planlama sistemi kurulmadığından sesini duyuramamıştır (Alkan, 1999).

2. Dünya Savaşı sonunda kalıcı barışın sağlanması için insan haklarının evrensel bir değer olarak görülmeye başladığı ve dünyada barışın ve kalkınmanın sağlanması ve sürdürülebilmesi amacıyla uluslararası bölgesel birlikler kurulmuştur (Moroğlu, 2012). 1945 yılında Birleşmiş Milletler teşkilatının kurulmasının ardından 1948 yılında Birleşmiş Milletler Evrensel Bildirgesi kabul edilmiş ve bu bildirge cinsiyet ayrımı yapmadan

yazılarak kabul edilmiş kadın hakları ile ilgili ilk somut adım olarak görülmektedir (Yılmaz Yeltekin, 2004). Birleşmiş Milletler tarafından kabul edilen bildiri sonrası cinsiyet ayrımı yapılmaksızın temel hak ve özgürlükler kabul edilmiş olsa da tarih boyunca hâkim olan ataerkil düşünce sistemi kadınların eşit haklara sahip olmasını tam anlamıyla gerçekleştirememiştir (Moroglu, 2012).

Rönesans ile kadınlar haklarını aramaya başlamışlardır ve “feminist hareket” tarihte yerini almaya başlamıştır (Yılmaz,2005). 1980 sonrası başlayan mekâna yönelik feminist eleştiriler ve sorgulamalar, kent planlama, mimarlık, coğrafya gibi alanlarda kadınların sayılarındaki artış ile başlamıştır (Alkan, 1999). İkinci Dalga Kadın Hareketi 1960’larda planlama ile devinim kazanmıştır ancak teknik kadın personel sayısı oldukça az olduğundan mekâna yansması sınırlı kalmıştır (Alkan, 1999). Üçüncü Dalga Kadın Hareketi 1980 sonrası mekâna yönelik feminist eleştirilerin ve sorgulamaların gündeme geldiği dönem olmuştur (Alkan, 1999). Kentsel yapılı çevrenin cinsiyetçi doğası sorgulanmaya başlamıştır.

1970’li yıllarda kadın hakları konusunda uluslararası ortak bir dil geliştirmek amacı ile BM tarafından Dünya Kadın Konferansları düzenlenmeye başlamıştır. Birinci Dünya Kadın Konferansı 1975 yılında Meksika’da düzenlenmiş ve bu konferans sonrası 1975-1985 yılları “Kadın On Yılı” olarak ilan edilmiştir. Eşitlik, kalkınma ve barış hedeflerini amaçlamakta aynı zamanda istihdam, sağlık ve eğitim temalarını içermektedir. 1979 yılında BM, Kadına Karşı Her Türlü Ayrımcılığın Önlenmesi Sözleşmesi’ni (CEDAW) kabul etmiştir. 1980 yılında imzaya açılan CEDAW 1981 yılında 20 ülkenin onaylaması ile uluslararası bir sözleşme olarak uygulamaya girmiştir. CEDAW, kadının medeni durumuna bakılmaksızın kadın erkek eşitliğine dayalı olarak, politik, ekonomik, sosyal ve kültürel alanlarda temel hak ve özgürlüklerini engelleyen yasalar ve geleneksel yaklaşımların ortadan kaldırılması çalışmalarını içerir. 1980’lerden itibaren; toplumsal cinsiyet ana akımlaştırma ve kentlerde cinsiyet eşitsizliğine odaklanma çalışmaları başlamış, bu çalışmaların kurumsal alt yapısı oluşturulmaya başlanmıştır.

İkinci Dünya Kadın Konferansı Kopenhag’da, on yıllık dönemin ilk yarısını değerlendirmek amacı ile toplanmış ve kadınların durumunu iyileştirmek için alınacak önlemleri belirleyecek eylem planı kabul edilmiştir. Üçüncü Dünya Kadın Konferansı 1985 yılında Nairobi’de aralarında Türkiye’nin de bulunduğu 157 ülkenin katılım ile gerçeklemiştir. Bu konferansta kadınların ekonomik sosyal yaşam programlarının dışında bırakıldıkları ve

sonuçta gelişme sürecinin yararlarından daha az pay aldıkları vurgulanmıştır. Dördüncü Dünya Kadın Konferansı 1995 yılında Pekin'de gerçekleştirilmiştir. Konferansın sonunda 'Pekin Deklarasyonu' ve 'Eylem Platformu' belgeleri kabul edilmiştir ve Türkiye de her iki belgeyi kabul etmiştir. Pekin Deklarasyonunda; son 10 yılda kadınların durumunda bazı ilerlemeler kaydedilmesine karşın kadın-erkek eşitsizliğinin sürdüğü, artan yoksulluğun bu durumu şiddetlendirdiği bildirilmiş, hükümetleri kadının güçlenmesi ve ilerlemesi, kadın-erkek eşitliğinin geliştirilmesi ve toplumsal cinsiyet perspektifinin ana politika ve programlara yerleştirilmesi konusunda yükümlü kılmış ve eylem planının yaşama geçirilmesini öngörülmüştür. Eylem Planı'nda ise kadının güçlendirilmesine yönelik hedefler tanımlanmış ve kadının tüm toplumsal alanlara eşit katılımındaki engellerin ortadan kaldırılması için onun ekonomik, sosyal, kültürel ve siyasal karar alma mekanizmalarında yer alması öngörülmüştür.

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) çalışma hayatında kadınların eşit özlük haklarına sahip olması, iş ve aile hayatlarının uyumlanması için sözleşmeler ve tavsiye kararları üretmiştir (Moroğlu, 2012). ILO ilkelerinden biri: "Bir ülkenin gelişmiş olarak kabul edilmesinin en önemli göstergelerinden biri o ülkedeki kadınların ekonomik ve sosyal hayata erkeklerle eşit oranda ve etkin bir şekilde katılıp katılmadığı ile ilgilidir." 1919 yılında imzalanan Versay Anlaşmasında ortaya çıkan ILO'nun temel amacı; savaş sonrası sorunlara yönelik reform niteliğinde çözümler üretmek ve bu yeniliklerin uluslararası düzeyde uygulanmasını sağlamaktır. ILO Birleşmiş Milletler'in ilk uzmanlık kuruluşu olarak 1946 yılından bu yana çalışmalarına devam eden iş kanunu ve iş hukuku ile ilgili düzenlemeler yapan bir kuruluştur.

Türkiye'de feminizm 1980'lerde gündeme gelse de kökleri 1908'de 2. Meşrutiyet döneminde kadınların kurdukları dernekler ve çıkardıkları yayınlar ile Osmanlı toplumunda kadınların aile içinde sınırlandırılmış olan rollerini eleştirmeleri ve çalışma hayatına katılma taleplerini iletmeleri ile ortaya çıkan güçlü bir kadın hareketine dayanmaktadır (Tekeli, 1995). Türk Medeni Kanunu (1926) ve oy hakkı eşitliğini sağlayacak anayasa değişikliği ile (1934) kadınların statülerini çok daha eşit konuma getiren bir devlet feminizmi desteği görülmektedir (Tekeli, 1995). Kadınlara öğretmenlik gibi mesleklerde konum verme gibi evle sınırlı kalan yaşam modeline alternatif model sunma konuları önem kazandı ve bu dönemde Türkiye'de henüz eğitim olanağı bulamamış ve yasaların tanıdığı haklardan haberi olmayan/kullanamayan kırsal kesim kadınının hem üretimde hem evde çalıştığı ama hak

ettiği saygınlığı, önemi görememek gibi bir sorunu vardı (Tekeli, 1995). Eğitim ve çalışma hakkını kullanan kadınlar ise bu sorunların ötesinde ve “kurtulmuş kadınlar”dı (Tekeli, 1995). Kadınların toplumdaki konumu çözümlenirken; iktidar ve cinsler arası ilişkiyi anlamak için ataerkillik kavramından yararlanmak zorunludur çünkü aile ve evliliğin patriyarkal ilişkilerin merkezinde yer almasına rağmen cinsler arası asimetri haneyi aşmakta; sınıf, iş gücü gibi kültürel pratiklerde de görülmekte ve onlar tarafından yeniden üretilmektedir (Tekeli, 1995).

Toplumsal cinsiyet anaakımlaştırılması

Toplumsal Cinsiyet Anaakımlaştırılması (Gender Mainstreaming-GM) kavramı 1995’ten bu yana toplumsal cinsiyet eşitliğine yönelik bir strateji olarak “karar alınmadan önce toplumsal cinsiyet üzerindeki etkinin dikkate alınması” şeklinde tanımlanmaktadır (Verloo, 1999). GM, politika süreçlerine vurgu yapılması, politika süreçlerinin yeniden düzenlenmesi ve toplumsal cinsiyet perspektifinin dahil edilmesi için prosedürlerin, sorumlulukların ve kapasitelerin düzenlemesi ile ilgilidir. Toplumsal cinsiyet anaakımlaştırılmasının tanımındaki temel unsur politika süreçlerine vurgu yapmasıdır, toplumsal cinsiyet perspektifinin dahil edilmesi için prosedürlerin, kapasitelerin ve sorumlulukların düzenlenmesi süreci destekleyen diğer unsurlardır (Verloo, 1999). Politika yapımında toplumsal cinsiyet uzmanlığının kullanımını organize etmek, bu süreçte toplumsal cinsiyet etki analizlerinin kullanımını organize etmek, ilgili grup ve kuruluşların sürece katılımını ve istişarelerini organize etmek, bunların hiçbirini yapılmazsa, açıkça toplumsal cinsiyet anaakımlaştırması başlamamış demektir (Verloo, 1999). Toplumsal cinsiyetin anaakımlaştırılması genellikle politika süreçlerinin yeniden düzenlenmesini içerir çünkü çoğu zaman mevcut prosedürler ve rutinler toplumsal cinsiyet körü veya tek cinsiyete dayalıdır (Verloo, 1999). Politika yapıcılarının ve politika yapıcı kuruluşların çalışmalarının cinsiyetten bağımsız olduğu standart varsayımının aksine, cinsiyet farklılıklarının tanınmadığı ve yansıtılmamış varsayımların mevcut eşitsiz cinsiyet ilişkileri lehine önyargılar içerdiği defalarca kanıtlanmıştır (Verloo, 1999).

Birleşmiş milletler Ekonomi ve Sosyal Konseyi (ECOSOC) 1997 yılında toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanmasında kritik bir yaklaşım olan toplumsal cinsiyet eşitliğinin anaakımlaştırılmasını onaylamıştır (Green Paper, 2021). Toplumsal cinsiyet eşitliği kavramı; mevzuat, politikalar ve programlar da dahil olmak üzere tüm alanlarda ve her düzeyde

planlanan herhangi bir eylemin kadınlar ve erkekler açısından sonuçlarının değerlendirilmesi süreci olarak tanımlanmaktadır (Green Paper, 2021). Toplumsal cinsiyetin ana akımlaştırılması; kadınların ve erkeklerin eşit şekilde faydalanması ve eşitsizliğin sonlanması için tüm politik, ekonomik ve toplumsal alanlardaki politika ve programların tasarlanması, uygulanması, izlenmesi ve değerlendirilmesinde erkeklerin olduğu kadar kadınların da endişelerini ve deneyimlerini de eklemlmeye yönelik stratejik bir süreçtir (Green Paper, 2021). 2019 yılında Stocholm’da düzenlenen Küresel Toplu Taşıma Zirvesi (UITP) kapsamında Ulaştırma ve Kentsel Altyapı Programı Direktörü Dr. Anvita Arora sunumunda; cinsiyet ayrımı gözetmeyen planlama ile toplumsal cinsiyet eşitliğini ana akımlaştırma arasındaki farkı açıklamıştır. Cinsiyetin planlama sürecinin bir parçası olmadığı sürece çözümlerin büyük olasılıkla öncelikle erkeklere fayda sağlayacağı vurgulanmıştır. Uluslararası Taşımacılık Forumu (ITF) cinsiyetin ulaşım tercihinin en güçlü belirleyicilerinden biri olduğu sonucunu aktarmaktadır (Green Paper, 2021).

Habitat konferansları

Birleşmiş Milletler Habitat konferansları; sürdürülebilir insani yerleşimler oluşturulması ve herkes için yeterli konut sağlanması amacıyla oluşturulmuş bir programdır. 20 yılda bir konferans düzenleyerek tüm dünyada sürdürülebilir kentsel gelişmeye yönelik gündemi belirlemektedir. İlk Konferans 1976 yılında Kanada’nın Vancouver şehrinde gerçekleştirilmiş ikinci toplantı Türkiye’nin İstanbul kentinde gerçekleştirilmiştir. İstanbul’da gerçekleşen Habitat II’nin gündemi; yaşanabilir kentler ve sürdürülebilir insan yerleşmeleri olarak belirlenmiştir. Habitat II (1996); cinsler arası eşitliğin sağlanması bağlamında, kadınların insan yerleşmelerinin planlanmasına ve karar alma sürecine tam ve eşit katılımını özendirecek politika ve uygulamaları formüle etmek ve kuvvetlendirmek hedefi bulunmaktadır. Habitat II’nin “Küresel Eylem Planı” (119 No’lu Uygulama Stratejisi); kentleşen dünya sürdürülebilir insan yerleşmelerinin gelişmesi başlığı altında, “insan yerleşmelerinin cinsiyete duyarlı bir biçimde planlanması ve yönetilmesi için; yerel yönetimlerin, kadın gruplarıyla işbirliği içinde, kentsel hizmetleri, kadınların gereksinimleri ile yararlanmalarını göz önüne alarak sağlamasını ve kadınların kent yaşamıyla ilgili her alana ve planlama süreçlerine katılımının teşvik edilmesini” vurgulamaktadır.

17-20 Ekim 2016 tarihlerinde Quito’da Birleşmiş Milletler Konut ve Sürdürülebilir Kentsel Gelişme Konferansı’nda (Habitat III) yayınlanan Yeni Kentsel Gündem’de 5. Madde şöyledir:

“Yeni Kentsel Gündem, kentlerin ve yerleşmelerin planlanma, tasarım, finansman, imar, idare ve yönetim şekillerini yeniden ele alarak, yoksulluğun ve açlığın tüm biçim ve boyutlarına son vermeye; eşitsizlikleri azaltmaya; sürekli, kapsayıcı ve sürdürülebilir ekonomik büyümeyi teşvik etmeye; sürdürülebilir kalkınmaya yaşamsal katkılarını tam olarak sağlayabilmek için cinsiyet eşitliğini ve tüm kadın ve kız çocuklarının güçlendirilmesini gerçekleştirmeye; insan sağlığı ve refahının iyileştirilmesine; direncin artırılmasına; ve çevrenin korunmasına yardımcı olacaktır (UN, 2017).”

13. Madde’nin “c” bölümünde ise öngörülen şehirler ve insan yerleşmeleri için şu taahhütlerde bulunulmuştur:

“Cinsiyet eşitliğini sağlar, kadınların her alanda ve karar verme süreçlerinin her düzeyinde liderlik yapabilmeleri için eşit haklar ile tam ve etkili katılımlarını sağlayarak, tüm kadınlar için insan onuruna uygun işler ve eşit işe eşit ücret ya da eşdeğer işler sağlayarak ve özel ve kamusal mekânlarda kadınlara ve kız çocuklarına yönelik her türlü ayrımcılık, şiddet ve tacizi engelleyerek ve ortadan kaldırarak tüm kadınları ve kız çocuklarını güçlendirir (UN,2017).”

United nations habitat assembly

BM-Habitat Meclisi'nin ilk oturumu 27-31 Mayıs 2019 tarihleri arasında Nairobi’de gerçekleşmiştir. Birleşmiş Milletler Habitat Meclisi’nin ikinci oturumu 5-9 Haziran 2023 tarihleri arasında Nairobi’de gerçekleşmiştir. Oturumun teması "Kapsayıcı ve etkili çok taraflılık yoluyla sürdürülebilir bir kentsel gelecek: küresel kriz zamanlarında Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerine ulaşmak" olarak belirlenmiştir. BM Habitat Meclisi ikinci oturumunda; kentler üzerinde ciddi etkileri olan küresel kriz ortamlarında kapsayıcı ve etkili, çok taraflılık yoluyla sürdürülebilir bir kentsel geleceğe duyulan ihtiyaç konusu tartışılmıştır.

Sürdürülebilir kalkınma hedefleri

2015 yılında Birleşmiş Milletler Genel Kurulu, yoksulluğu ortadan kaldırmak, gezegeni korumak, eşitsizlik ve adaletsizlik ile mücadele etmek hedefleri ile 2030 yılında tamamlanması hedeflenen bir yol haritası olarak Sürdürülebilir Kalkınma Amaçlarını kabul etmiştir (turkiye.un.gov.tr). Farklı gelişmişlik seviyesindeki ülkelere yönelik amaçlar kurgulanmıştır.

Sürdürülebilir Kalkınma Amaçlarından 5.si Toplumsal Cinsiyet Eşitliğidir. Toplumsal cinsiyet eşitliği; ekonomik katılım ve karar alma süreçleri dahil olmak üzere fırsatlara erişim kolaylığı durumudur. Toplumun çok yönlü gelişimi için kadınların güçlendirilmesine ve fırsatlara erişimlerinin sağlanmasına ihtiyaç vardır. Kadınların güçlendirilmesi demek; bakış açılarını kabul etmek, onları anlamaya çalışmak, eğitim, farkındalık, okuryazarlık ve eğitim ile statülerini yükseltmek dahil olmak üzere birçok şekilde tanımlanabilmektedir (Adhikari, 2023).

Bu maddenin tanımı; toplumsal cinsiyet eşitliğini sağlamak ve tüm kadınlar ile kız çocuklarını güçlendirmek şeklinde yapılmaktadır. Bu amacın 5 ana hedefi ve 3 alt hedefi bulunmaktadır (kureselamaclar.org):

- “5.1. Kadınlara ve kız çocuklarına yönelik her türlü ayrımcılığın her yerde sona erdirilmesi
- 5.2. Kamu alanları ve özel alanlarda, bütün kadınlara ve kız çocuklarına yönelik, kadın ticareti, cinsel ve her türlü istismarı da kapsayan şiddetin her türünün ortadan kaldırılması
- 5.3. Çocuk evliliği, erken yaşta zorla evlendirilme ve kadın sünneti gibi bütün zararlı uygulamaların ortadan kaldırılması
- 5.4. Ücretsiz bakım ve ev işlerinin kamu hizmetleri, altyapı ve sosyal koruma politikalarının sağlanması ve hane ve aile içinde sorumluluğun ulusal açıdan uygun bir biçimde paylaşılmasının geliştirilmesi yoluyla tanınması ve değer görmesi
- 5.5. Kadınların siyasi, ekonomik ve sosyal hayatın karar verme süreçlerine tam ve etkin bir biçimde katılımlarının ve kadınlara karar verme mekanizmalarında, her düzeyde lider olabilmeleri için eşit fırsatlar tanınmasının güvence altına alınması
- 5.6. Uluslararası Nüfus ve Kalkınma Konferansı Eylem Programı, Pekin Eylem Platformu ve bunların gözden geçirme konferansları sonucunda ortaya çıkan konferans çıktılarına uygun olarak cinsel sağlık ve üreme sağlığı haklarına evrensel erişimin sağlanması
- 5.a. Kadınların ekonomik kaynaklara ulaşma, toprak ve diğer mülk türlerine sahip olma ve üzerlerinde kontrol kurabilme, finansal hizmetler, miras ve doğal kaynaklara erişimleri gibi konularda ulusal yasalara uygun olarak eşit haklara sahip olmaları için reformlar yapılması
- 5.b. Kadınların güçlenmelerinin ilerletilmesi için özellikle bilgi ve iletişim teknolojileri olmak üzere etkinleştirme teknolojisinin kullanımının geliştirilmesi
- 5.c. Toplumsal cinsiyet eşitliğinin ilerletilmesi ve kadınların ve kız çocuklarının her düzeyde güçlenmeleri için sağlam politikaların ve yasal olarak uygulanabilir mevzuatların kabul edilmesi ve güçlendirilmesi”

Bu yaklaşımlar, girişimler ve öneriler; kadınları kentsel alanlarda daha görünür kılma, kamusal alanda aktif rol oynamalarını ve bunu meşrulaştırmayı sağlama, vatandaş olarak sosyo-politik alanlarda eşit katılımda bulunmaları ve kadınların günlük yaşantılarını destekleyip güçlendirme çalışmaları amacıyla düzenlenmektedir.

3.4. Bibliyometrik Analiz

Kadınların kamusal alandaki hareketliliği, tarihsel süreç içerisinde toplumsal cinsiyet eşitliği ve hukuki gelişmeler ve güncel sözleşmeler ile ilgili araştırmalar önceki bölümlerde

tamamlanmıştır. Kadınların ulaşım alışkanlıkları araştırmaları bu bölümde belirlenen anahtar kelimeler ve yazarlar ile derinleştirilmiştir. Kadınların ulaşım alışkanlıkları çok disiplinli bir araştırma konusudur. Bu nedenle “toplumsal cinsiyet çalışmaları”, “ulaşım çalışmaları” ve “bölgesel gelişmişlik” ilişkisinde bibliyometrik analiz yapılmıştır.

Çalışmanın kapsamı kent içi ulaşım alışkanlıklarıdır ve saha çalışmasında farklı coğrafyalardan sonuçlar elde etmek, çıkarım yapmak ve öneri geliştirmek hedeflenmektedir. Bibliyometrik analizin iki aşamada yapılması uygun görülmüştür. İlk olarak Web of Science veri tabanında kent içi ulaşım ve toplumsal cinsiyet konularına “ulaşım davranışı” filtrelemesi ile tarama gerçekleştirilmiştir. İkinci aşamada ise toplumsal cinsiyet ve bölgesel gelişmişlik konuları ile ilgili çalışmaların taraması yapılmıştır.

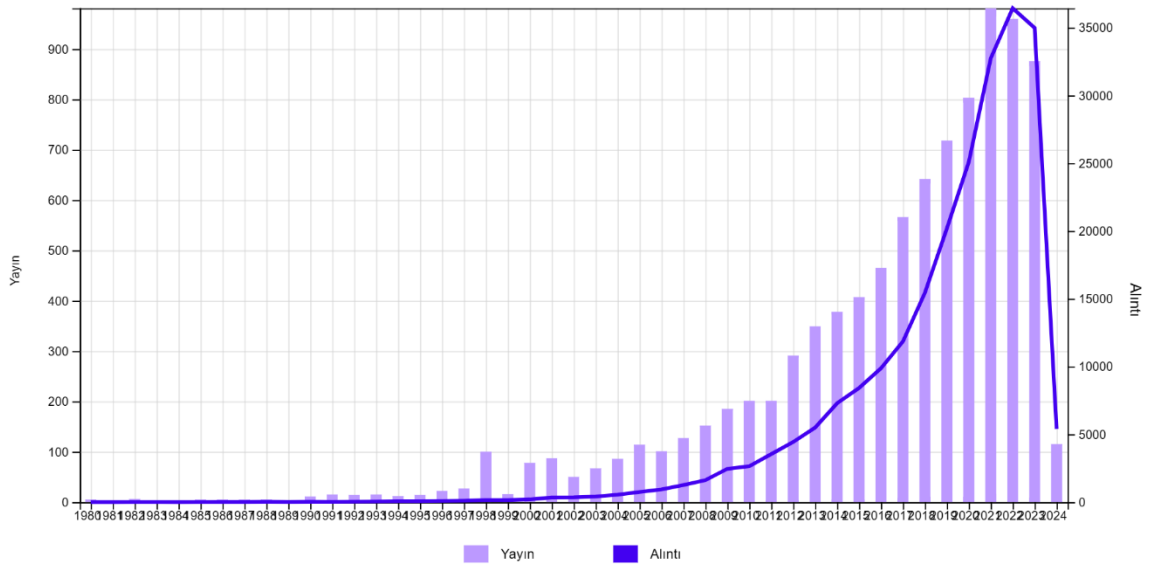
Birinci aşama: Kentsel ulaşım

02.04.2024 tarihinde Web of Science tüm kategorilerinde “gender” ve “urban transportation” kelimeleriyle “travel behavior” ya da “travel behaviour” kelimelerini içeren yayınlar listesi oluşturulmuştur. Web of Science Core Collection’dan 9286 yayın elde edilmiştir. Bu yayınların 7878’i makale, 271’i inceleme makalesi, 184’ü kitap bölümü ve 34’ü kitap incelemesidir (Şekil 3.2).



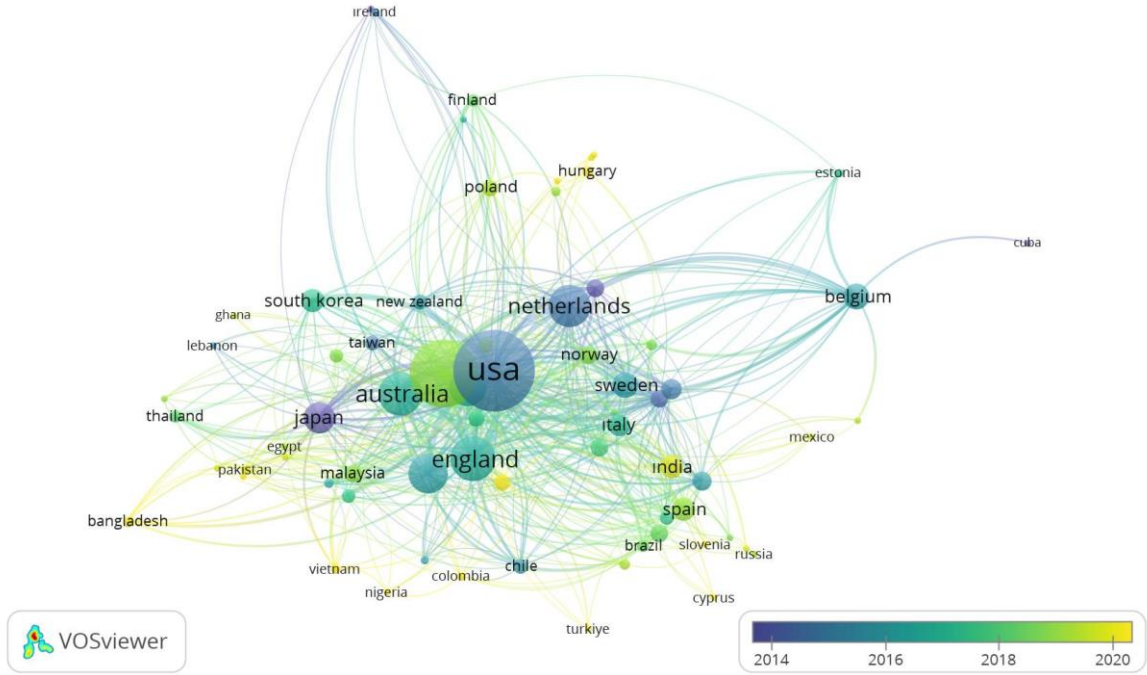
Şekil 3.2. Web of Science taramasına göre toplumsal cinsiyet, kent içi ulaşım ve ulaşım davranışı konulu yayın türleri ve sayıları

Toplumsal cinsiyet ve kentsel ulaşım çalışmalarında ulaşım davranışı konusunu içeren araştırmaların yıllara göre yayın ve atıf grafiğine bakıldığında 1998, 2000 ve 2001 yıllarında çalışmalar artmış ancak 2002 yılı ve özellikle 2012 sonrasında sürekli artış olduğu görülmektedir (Şekil 3.3). 2020-2021 arası çalışma artışının en fazla yaşandığı yıl aralığı olmuştur bunun nedeninin Covid-19 dönemi yaşanan mekânsal değişimlerdir. Bu dönemde konu ile ilgili çok boyutlu ve farklı disiplinler tarafından çalışmalar üretildiği görülmüştür. Atıf sayısı ise 2010 yılı sonrasında hızlı bir artış göstermektedir.



Şekil 3.3. Web of Science taramasına göre toplumsal cinsiyet, kent içi ulaşım ve ulaşım davranışı konulu yayın ve atıf analizi grafiği

Kentsel ulaşım tarama sonuçları ile VosViewer programında ülkelere göre yayın analizi yapılmıştır. Grafik yıllara göre üretilmiştir (Şekil 3.4).



Şekil 3.4. Yayınların ülkelere göre dağılışı- Kentsel ulaşım

Şekil 3.4'e göre en eski ve en fazla yayın Amerika Birleşik Devletleri'nde yapılmıştır. Daha yeni ve oldukça fazla yayın ise grafikte adı çakışmadan dolayı görünmeyen Çin'de yapılmıştır. Japonya ve Hollanda 2016 yılı öncesi çalışmaların fazla olduğu ülkelerdir 2020 yılı ve sonrası çalışmalar ise; Vietnam, Hindistan, Nijerya, Türkiye, Bangladeş ve Pakistan ülkelerinde görülmektedir.

Çalışmanın anahtar kelime analizi VosViewer programında üretilmiştir. Ulaşım davranışı anahtar kelimesine en yakın ve en fazla çalışmanın yapıldığı alanlar grafiğe bakarak; sürdürülebilirlik, hareketlilik, eşitlik, yürünebilirlik, Covid-19, bisiklet kullanımı ve hareketliliğin biyografisi olarak görülmektedir (Şekil 3.5).

11 adet küme ve anahtar kelimeler çizelgesi (Çizelge 3.1) aşağıda verilmektedir. Grupların bazıları aynı anahtar kelimeleri içermektedir ve bu sonuç çalışmanın disiplinler arası olduğunu göstermektedir. Konu ile ilgili farklı yöntem ve perspektif ile birden fazla bilimsel alanda çalışmalar bulunmaktadır.

Çizelge 3.1. Anahtar kelimelerin küme dağılımı: Kentsel ulaşım

Küme1	Küme2
. Etkinlik Modeli (Activity Pattern) . Otomobil Sahipliği (Auto Ownership) . Yapılı Çevre (Built Environment) . İşe Gidip Gelme Mesafesi (Commuting Distance) . İşe Gidip Gelme Modu Seçimi (Commuting Mode Choice) . Yoğunluk (Density) . Cinsiyet Farklılıkları (Gender Differences) . Arazi Kullanımı (Land Use) . Modsal Bölünme (Modal Split) . Çevrimiçi Alışveriş (Online Shopping) . Zirve Seyahati (Peak Travel) . Planlama (Planning) . Demiryolu Taşımacılığı (Rail Transit) . Akıllı Büyüme (Smart Growth) . Sosyal Faktörler (Social Factors) . Mekânsal Heterojenlik (Spatial Heterogeneity) . Yayılma (Sprawl) . Toplu Taşımanın Kalkınmaya Yön Vermesi (Transit Oriented Development) . Taşıma Yönetimi (Transport Management) . Taşıma Planlaması (Transport Planning) . Taşıma Politikası (Transport Policy) . Toplu Taşıma (Transportation) . Seyahat Tutumu (Travel Attitude) . Seyahat Modu Seçimi (Travel Mode Choice) . Kentsel Alanlar (Urban Areas) . Kentsel Gelişim (Urban Development) . Yürünebilirlik (Walkability) . Kadınlar (Women)	. Aktif Hareketlilik (Active Mobility) . Etkinlik Alanı (Activity Space) . Bisiklet Paylaşımı (Bike Sharing) . Araba Sahipliği (Car Ownership) . Varış Noktası Seçimi (Destination Choice) . Coğrafya (Geography) . İnsan Hareketliliği (Human Mobility) . Cep Telefonu Verileri (Mobile Phone Data) . Yaşlı Yetişkinler (Older Adults) . Ebeveynlik (Parenthood) . Yayaalar (Pedestrians) . Pandemi Sonrası (Post-Pandemic) . Özel Araba (Private Car) . Toplu Taşıma (Public Transit) . Güvenilirlik (Reliability) . Akıllı Şehir (Smart City) . Sosyal Sermaye (Social Capital) . Sosyal Mesafe (Social Distancing) . Mekânsal Hareketlilik (Spatial Mobility) . Zaman Coğrafyası (Time Geography) . Taşıma Modu (Transport Mode) . Seyahat Davranışı Analizi (Travel Behavior Analysis) . Seyahat Maliyeti (Travel Cost) . Seyahat Mesafesi (Travel Distance) . Seyahat Süresi (Travel Time) . Seyahat Tabanlı Çoklu Sorgulama (Travel Based Multiasking) . Kentsel Demiryolu Taşımacılığı (Urban Rail Transit) . Zamanın Değeri (Value Of Time)

Çizelge 3.1. (devam) Anahtar kelimelerin küme dağılımı: Kentsel ulaşım

Küme3 . Aktif Seyahat (Active Travel) . Tutumlar (Attitudes) . Davranış Değişikliği (Behavioral Change) . Bisiklet (Bicycle) . Araba Bağımlılığı (Car Dependency) . Araba Kullanımı (Car Use) . Alışkanlıklar (Habits) . Altyapı (Infrastructure) . Yaşam Odaklı Yaklaşım (Life-Oriented Approach) . Yaşam Tarzları (Lifestyles) . Hareketlilik Davranışı (Mobility Behavior) . Hareketlilik Biyografisi (Mobility Biography) . Mod Seçimi (Modal Choice) . Mod Paylaşımı (Modal Share) . Yolcu Taşımacılığı (Passenger Transport) . Yaya (Pedestrian) . Fiziksel Aktivite (Physical Activity) . Tercihler (Preferences) . Nitel Araştırma (Qualitative Research) . Yaşam Kalitesi (Quality Of Life) . Yol Güvenliği (Road Safety) . Sosyal Eşitsizlik (Social Inequality) . Planlı Davranış Teorisi (Theory Of Planned Behaviour) . Taşıma Modu Seçimi (Transport Mode Choice) . Seyahat Seçimi (Travel Choice) . Kentsel Tasarım (Urban Design) . Yürüyüş ve Bisiklete Binme (Walking And Cycling)	Küme 4 . Aktivite Analizi (Activity Analysis) . Aktivite Kalıpları (Activity Patterns) . Aktivite Planlaması (Activity Scheduling) . Aktiviteye Dayalı Model (Activity-Based Model) . Aktivite-Seyahat Davranışı (Activity-Travel Behavior) . Heterojenlik (Heterogeneity) . Hane Halkı Seyahat Anketi (Household Travel Survey) . Düşük Gelirli (Low-Income) . Hareketlilik Modeli (Mobility Pattern) . Yol Analizi (Path Analysis) . Rota Seçimi (Route Choice) . Akıllı Telefon (Smartphone) . Sosyal Aktiviteler (Social Activities) . Sosyal Etkileşimler (Social Interactions) . Zaman Tahsisi (Time Allocation) . Zaman Kullanımı (Time Use) . Ulaşım Modu (Transportation Mode) . Ulaşım Planlaması (Transportation Planning) . Seyahat Davranışı (Travel Behavior) . Seyahat Talebi (Travel Demand) . Seyahat Modelleri (Travel Patterns) . Seyahat Anketi (Travel Survey) . Yolculuk Zinciri (Trip Chain) . Kentsel Planlama (Urban Planning)
--	--

Çizelge 3.1. (devam) Anahtar kelimelerin küme dağılımı: Kentsel ulaşım

Küme5 . Hava Kirliliği (Air Pollution) . Davranış Değişikliği (Behavior Change) . Karbon Salınımı (Carbon Emissions) . Karbon Ayakizi (Carbon Footprint) . İklim Değişikliği (Climate Change) . İşe Gidip Gelme (Commute) . Enerji Tüketimi (Energy Consumption) . Odak Grubu (Focus Group) . Sera Gazı Emisyonları (Greenhouse Gas Emissions) . Uzun Mesafeli Seyahat (Long-Distance Travel) . Mod Seçimi (Mode Choice) . Yerleşim Yeri (Residential Location) . Yerleşim Yeri Seçimi (Residential Location Choice) . Yol Fiyatlandırması (Road Pricing) . Okul Seyahati (School Travel) . Sosyoekonomik Faktörler (Socioeconomic Factors) . Trafik Güvenliği (Traffic Safety) . Taşıma Modellemesi (Transport Modelling) . Seyahat Talebi Yönetimi (Travel Demand Management) . Seyahat Bilgisi (Travel Information) . Seyahat Deseni (Travel Pattern) . Kentsel Biçim (Urban Form) . Kentsel Yayılma (Urban Sprawl) . Kentsel Yapı (Urban Structure) . Kentsel Ulaşım (Urban Transport) . Kentleşme (Urbanization)	Küme6 . Davranış (Behavior) . Davranış Değişikliği (Behaviour Change) . Araç Paylaşımı (Car Sharing) . Tüketici Davranışı (Consumer Behaviour) . Demografi (Demographics) . Alışkanlık (Habit) . Bir Hizmet Olarak Hareketlilik (Mobility As A Service) . Hareketlilik Biyografileri (Mobility Biographies) . Toplu Taşıma (Public Transport) . Araç Paylaşımı (Ridesharing) . Paylaşılan Hareketlilik (Shared Mobility) . Sosyal Normlar (Social Norms) . Anket (Survey) . Sürdürülebilirlik (Sustainability) . Sürdürülebilir Hareketlilik (Sustainable Mobility) . Sürdürülebilir Ulaşım (Sustainable Transportation) . Planlı Davranış Teorisi (Theory Of Planned Behavior) . Trafik Sıkışıklığı (Traffic Congestion) . Ulaşım (Transport) . Ulaşım Modu Seçimi Transportation Mode Choice . Seyahat Davranışı (Travel Behaviour) . Kentsel Ulaşım Planlaması (Urban Transportation Planning) .
---	--

Çizelge 3.1. (devam) Anahtar kelimelerin küme dağılımı: Kentsel ulaşım

Küme7 . Adaptasyon (Adaptation) . Davranış Analizi Behavior Analysis . Veri Toplama Data Collection . Veri Madenciliği Data Mining . E-Alışveriş E-Shopping . Yaşlı Elderly . Hizmet Olarak Mobilite Mobility-As-A-Service . Planlama ve Analiz Planning And Analysis . Politika Policy . Eğilim Puanı Uyumu Propensity Score Matching . Metrobüs (BRT) . Toplu Taşıma (Public Transportation) . Yolcu Sayısı (Ridership) . Akıllı Şehirler (Smart Cities) . Sürdürülebilirlik ve Dayanıklılık (Sustainability And Resilience) . Ulaşım ve Toplum (Transportation And Society) . Ulaşım Talep Yönetimi (Transportation Demand Management) . Seyahat Davranışı Değişikliği (Travel Behavior Change) . Seyahat Talebi Modellemesi (Travel Demand Modeling) . Seyahat Anketleri (Travel Surveys) . Yolcu Davranışı ve Değerleri (Traveler Behavior And Values) . Yolculuk Üretme (Trip Generation) . Kent (Urban) .	Küme8 . Davranış (Behaviour) . Günlük Hareketlilik (Daily Mobility) . Günlük Seyahat (Daily Travel) . Karar Verme (Decision Making) . Çevre (Environment) . Cinsiyet (Gender) . Hareketlilik Kültürü (Mobility Culture) . Motorsuz Taşıma (Non-Motorized Transport) . Yoksulluk (Poverty) . Konut Hareketliliği (Residential Mobility) . Mekânsal Analiz (Spatial Analysis) . Seyahat Davranışı Değişikliği (Travel Behaviour Change) . Seyahat Kısıtlamaları (Travel Constraints) . Seyahat Niyeti (Travel İntention) . Refah (Wellbeing) Küme9 . Hava Kalitesi (Air Quality) . İşe Gidip Gelme (Commuting) . Covid-19 . Ev Halkı Araştırması (Household Survey) . Eşitsizlik (Inequality) . Hareketlilik Kalıpları (Mobility Patterns) . Çok Değişkenli Analiz (Multivariate Analysis) . Dayanıklılık (Resilience) . Sürdürülebilir Ulaşım (Sustainable Transport) . Uzaktan Çalışma (Telework) . Ulaştırma Eşitliği (Transport Equity) . Ulaştırma Politikaları (Transport Policies) . Seyahat Özellikleri (Travel Characteristics) . Seyahat Sıklığı (Trip Frequency) . Evden Çalışmak (Work From Home)
---	--

Çizelge 3.1. (devam) Anahtar kelimelerin küme dağılımı: Kentsel ulaşım

Küme10 . Ulaşılabilirlik (Accessibility) . Aktif İşe Gidip Gelme (Active Commuting) . Aktivite Katılımı (Activity Participation) . Aktivite Alanları (Activity Spaces) . Bağımsız Hareketlilik (Independent Mobility) . Yaşam Memnuniyeti (Life Satisfaction) . Hareketlilik (Mobility) . Sosyal Eşitlik (Social Equity) . Toplumdan Dışlanma (Social Exclusion) . Öznel Refah (Subjective Well-Being) . Ulaşım Dezavantajı (Transport Disadvantage) . Ulaşım Eşitliği (Transportation Equity) . Seyahat Memnuniyeti (Travel Satisfaction) . Refah (Well-Being)	Küme11 . E-Bisiklet (E-Bike) . E-Scooter . Elektrikli Araç (Electric Vehicle) . Eşitlik (Equity) . Mikromobilité (Micromobility) . Sürdürülebilir Kalkınma (Sustainable Development) . Kentsel Hareketlilik (Urban Mobility)
---	---

Sonuçlar arasından en çok atıf alan 121 adet yayına erişilmiştir. En çok atıf alan yayın sıralaması ve içerik araştırması yapılmıştır. Çalışmalardan otonom araçlar, Uber, turizm, tıp, Covid-19 çalışmaları hariç tutulmuştur.

Barbosa, Barthelemy, Ghoshal, James, Lenormand, Louail, ve Tomasini (2018) insan hareketliliğinin desenleri ve uygulamalar ile ilgili yaptıkları çalışmada şehir planlama, ulaşım yönetimi ve sosyal bilimler gibi çeşitli alanlar için insanların hareketlilik kalıplarının önemli olduğunu ve bunları analiz etmenin tahmin etmenin ve farklı mobilité ağlarının ulaşım sistemleri için gerekli olduğunu savunmaktadırlar. Makalenin 450 alıntısı bulunmaktadır.

Calabrese, Diao, Di Lorenzo, Ferreira Jr., ve Ratti. (2013) bireysel hareketlilik desenlerini algılamak için cep telefonu izleme örneği içeren bir çalışma yapmışlardır. Yazarlar insanların hareketleri hakkında bilgileri cep telefonu izleme yöntemi ile gerçekleştirerek şehir planlama, ulaşım planlama ve diğer alanlar üzerinde etkilerini tartışmaktadır.

De Vos, Schwanen, Van Acker ve Witlox, (2013) seyahat ve öznel refah ilişkisini incelemekteler. Seyahat davranışı ile öznel refah arasındaki etkileşimin iyi anlaşılması gerekliliği üzerine vurgu yapılmaktadır.

De Vos, Mokhtarian, Schwanen, Van Acker ve Witlox, (2016) seyahat türü ve seyahat seyahat memnuniyeti arasındaki araştırmaktadır ve ulaşım türü ile ilgili kararların seyahat deneyimlerinden etkilendiği açıklanmaktadır. Makale ulaşım planlama ve politikaları için ulaşım deneyimi ve teorik karar alma önerilerinden bulunmaktadır.

Araştırma alanı ile ilgili en fazla yayını bulunan araştırmacıların en fazla atıf alan yayınları da incelenmiştir.

Timmermans, filtrelenen konu başlıkları içerisinde en fazla bilimsel çalışmaya sahip yazardır. 2008 yılında Van der Wearden ile yaptıkları çalışmada; toplumdaki zaman kullanımına ilişkin çeşitli tartışmalara katkıda bulunmak ve aktiviteye dayalı seyahat talep modelleri geliştirmek için toplu taşıma kullanıcılarının seyahat ederken hangi etkinlikler ile ilgilendiklerini cinsiyet, yaş, ırk gibi sosyodemografik özelliklere bağlı olarak ortaya koymaktadır. 2010 yılında Van den Berg ile yaptıkları çalışmada; Hollanda'da sosyal aktivitenin hane halkı özellikleri ile olan ilişkisi araştırılmaktadır. Sosyal aktivitelerin planlanmasının önemli ölçüde cinsiyet, çocukların varlığı, eğitim düzeyi, gelir ve işte veya okulda geçirilen sürenin etkili olduğu görülmektedir. 2020 yılında Han ve Kim ile yaptıkları çalışmada; Hollanda'da çift gelirli hanelerde çocuğun seyahatinde eşlik etme ile ilgili bir araştırma yapılmaktadır. Çok terimli bir logit model kullanılarak kimin refakat etme olasılığının yüksek olduğu cinsiyet, yaş, çocukların özellikleri, kişilerin özellikleri ve ebeveynlerin aktivite programlarına göre hesaplanmaktadır. Sonuçlarda, eğer her iki ebeveyn de tam zamanlı çalışıyorsa eşlik etmede eşitlik sağlanabiliyor ancak anne yarı zamanlı çalışıyor veya çalışmıyorsa birincil sorumluluğu annelerin üstlendiği görülmektedir. Dışarıdan alınan bir yardım varsa bu durum anneler ve babaları aynı düzeyde etkilememektedir. Çocuğa refakat etme konusunda yine anneler daha fazla vakit harcamaktadır.

Timmermans'ten sonra konu ile ilgili en çok bilimsel çalışması bulunan yazar Sheiner'dir.

Sheiner'ın Holz-Rau ile 2012 yılında yaptıkları çalışmada (Gendered travel mode choice: a focus on car deficient households) araba eksikliği olan hanelerde mod seçiminde evde üstenilen cinsiyetçi rollerin etkili olduğu iddia edilen hipotezler test edilmektedir. Alman Hareketlilik Paneli 1994-2008 yılları arasındaki veriler kullanılarak regresyon analizi yapılmaktadır. Sonuç olarak cinsiyetin güçlü etkisinin ekonomik güç etkisinden daha fazla olduğu ortaya koyulmaktadır.

Sheiner'ın 2014 yılında "Gendered key events in the life course: effects on changes in travel mode choice over time" çalışmasında; yaşam seyrinde meydana gelen önemli olaylardan sonra meydana gelen seyahat modu ve yolculuk oranlarındaki değişim toplumsal cinsiyet perspektifinde incelenmektedir. Hareketlilik biyografileri yaklaşımı ve toplumsal cinsiyet/seyahat çalışmaları konularında bilgiler içermektedir. Hane halklarından üç yıl içerisinde üç kez bir hafta boyunca yaptıkları seyahatlerin bilgisi istenmekte ve bildirilen değişikliklerin kohort etkilerine sosyodemografik ve mekânsal bağlam üzerinden bakılmaktadır. Sonuç olarak bazı olaylar kadınlar ve erkekler arasında belirgin bir şekilde farklı etkiler yaratmaktadır.

Sheiner ve Holz-Rau'nun 2016 yılında yaptıkları "Women's complex daily lives: a gendered look at trip chaining and activity pattern entropy in Germany" isimli çalışmaları; kadınların günlük yaşamlarının erkeklerinkinden daha karmaşık olduğunu iddia eden tartışmalar üzerine temellendirilmektedir. Aktivite kalıplarının karmaşıklığı cinsiyete özgü bir yaklaşım ile incelenmektedir. Kullanılan veriler bir haftalık seyahatleri içermektedir ve değişkenler sosyodemografik özellikler ile regresyon analizine tabi tutulmaktadır. Değişkenler cinsiyet farklılıklarının etkilerine göre test edilmektedir. Sonuçlar da kadınların kalıplarının erkeklerinkinden daha karmaşık olduğunu göstermektedir.

Sheiner ve Holz-Rau 2019 yılında "Land-use and transport planning - A field of complex cause-impact relationships. Thoughts on transport growth, greenhouse gas emissions and the built environment" isimli çalışmada; arazi kullanımı ve ulaşım ilişkisi artan karmaşıklık ve büyüme çerçevesinde sera gazı emisyonlarındaki artış vurgulanarak "toplumsal entegrasyon" ve "cinsiyet eşitliği" konuları ile çözüm aranmaktadır. Yerel düzeyde entegre edilmiş arazi kullanımı ve ulaşım planlamasının kapsamında tahmin modellerinin geliştirilmesi çözüm önerisi olarak sunulmaktadır.

Scheiner ile Chidambaram 2020 yılında “Understanding relative commuting within dual-earner couples in Germany” çalışmasında; kadınların son 20 yılda gerçekleştirdikleri iş gücüne katılımındaki artışın çiftler arasında hareketlilik ve seyahat davranışı konularında önemli farklılıklar yarattığı savunulmaktadır. Çalışmada ekonomik güç, araba erişimi, çift gelirli ailelerde ev içi iş paylaşımı gibi hane halkı verileri ile işe gidiş geliş mesafesinde cinsiyete dayalı farklılıklar ilişkisi araştırılmaktadır. Çalışmanın bulguları erkeklerin kadınlara göre daha uzun seyahat ederek işe gidip geldiği, kadınların aylık gelirlerinin ve çalışma saatlerinin meslektaşlarına göre daha düşük olduğu yönündedir.

Turner ve Niemeier tarafından 1997 yılında yayınlanan “Travel to work and household responsibility: new evidence” isimli çalışmada, kadınların erkeklere göre daha kısa süreli işe gidiş geliş yolculukları yaptıkları ortaya koyulmaktadır. Pazy ve Salomon 1996 yılında yayınladıkları “The impacts of women's careers on their commuting behavior: A case study of Israeli computer professionals” çalışmalarında; bilgisayar ile ilgili mesleklerde çalışan 162 kadının kariyer, aile ve seyahat ilişkileri incelenmektedir. Bulgular; küçük çocuğu olan annelerin daha az seyahat süresi taleplerinin olduğu yönündedir.

McGuckin, Zmud ve Nakamoto tarafından 2005 yılında yazılan “Trip-chaining trends in the United States - Understanding travel behavior for policy making” isimli çalışmada; Amerika Birleşik Devletleri’nde iş seyahati ile birlikte yapılan zincirleme seyahatler araştırılmaktadır. 1995 ile 2001 yılları arasında evden işe doğru olan zincirleme seyahatlerde güçlü bir büyüme meydana geldiği söylenmektedir. Çocukları okula bırakan iki ebeveynli ve çalışan hanelerde kadınların sabah saatlerinde seyahat zincirlerini çocukları okula bıraktıktan sonra işe geçmek olarak tamamladıklarını ancak erkeklerin ise daha çok kahve içmek için durduktan sonra işe geçerek tamamladıklarını söylemektedirler. Bu analizler önemli politika çıkarımları olarak vurgulansa da seyahat talebi tahmin modeli geliştirilmesi için kullanılmaktadır.

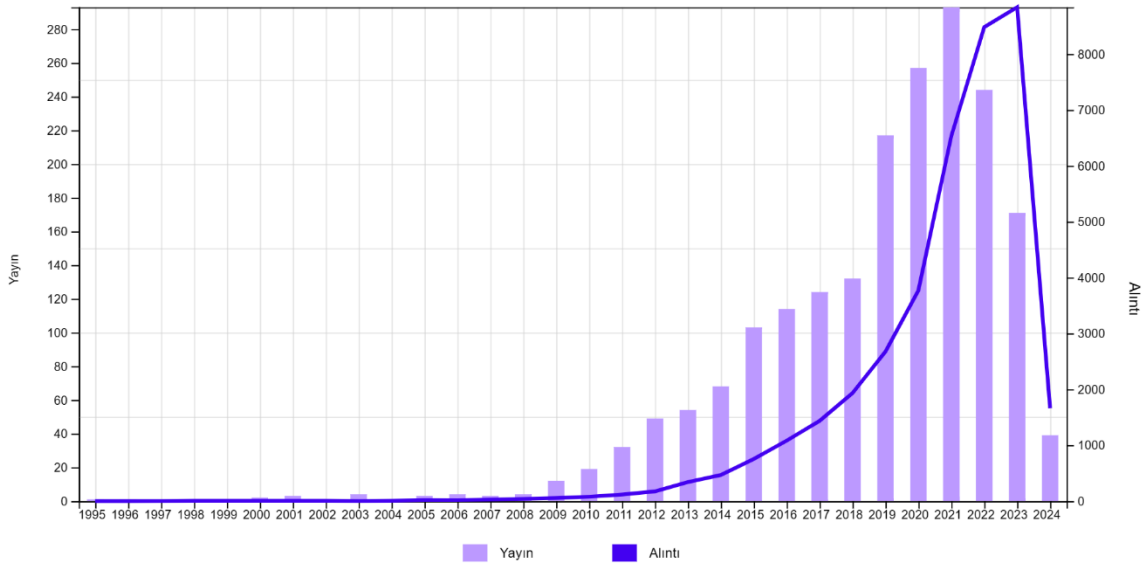
İkinci aşama: Bölgesel gelişmişlik

02.04.2024 tarihinde Web of Science tüm kategorilerinde “gender” ve “regional development” kelimeleri ile tarama gerçekleştirilmiştir.. Web of Science Core Collection’den 1956 yayın elde edilmiştir. Bu yayınların 1735’i makale, 80’i inceleme makalesi, 24’ü kitap bölümüdür (Şekil 3.8).



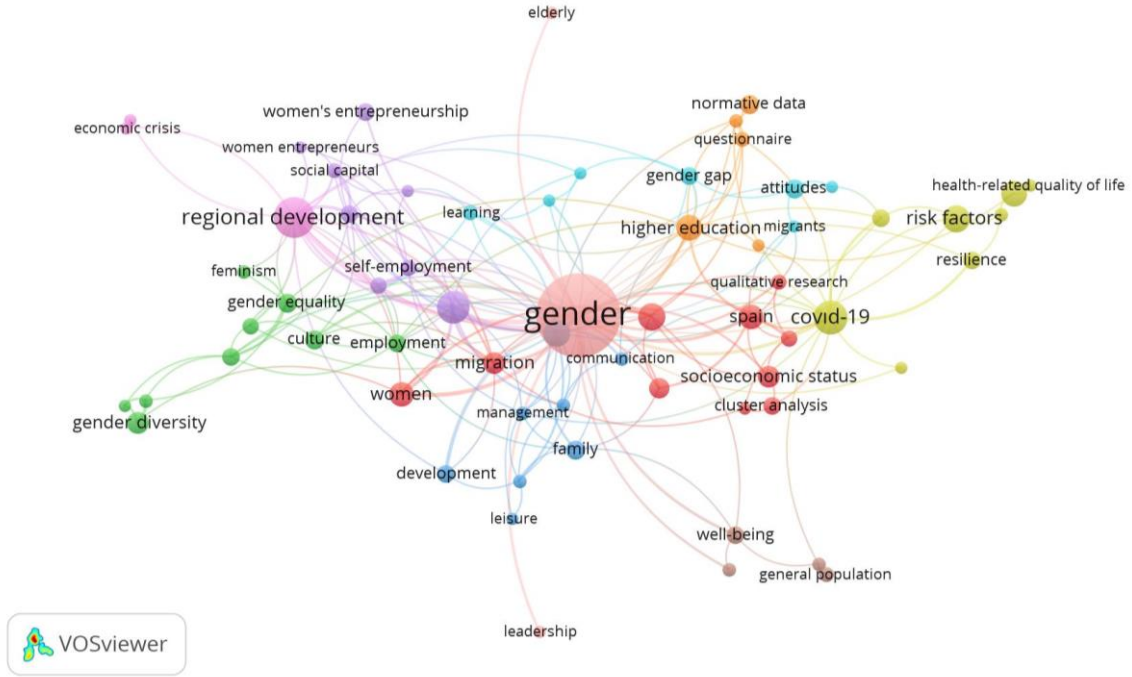
Şekil 3.8. Web of Science taramasına göre toplumsal cinsiyet ve bölgesel kalkınma konulu yayın türleri ve sayıları

Taramanın atıf-yayın analizine bakıldığında; 2009 ve sonrasında çalışmaların arttığı ve en fazla artışın 2019 yılında gerçekleştiği görülmektedir (Şekil 3.9). 2021 yılından itibaren çalışmaların azaldığı görülmektedir. 2010 yılından itibaren atıf artışı görülmekte ancak kırılma ve artışın ivmelenmesi 2020 yılında görülmektedir. Yayınların azalması ile atıflar azalmaktadır.



Şekil 3.9. Web of Science taramasına göre toplumsal cinsiyet ve bölgesel kalkınma konulu yayın ve atıf analizi grafiği

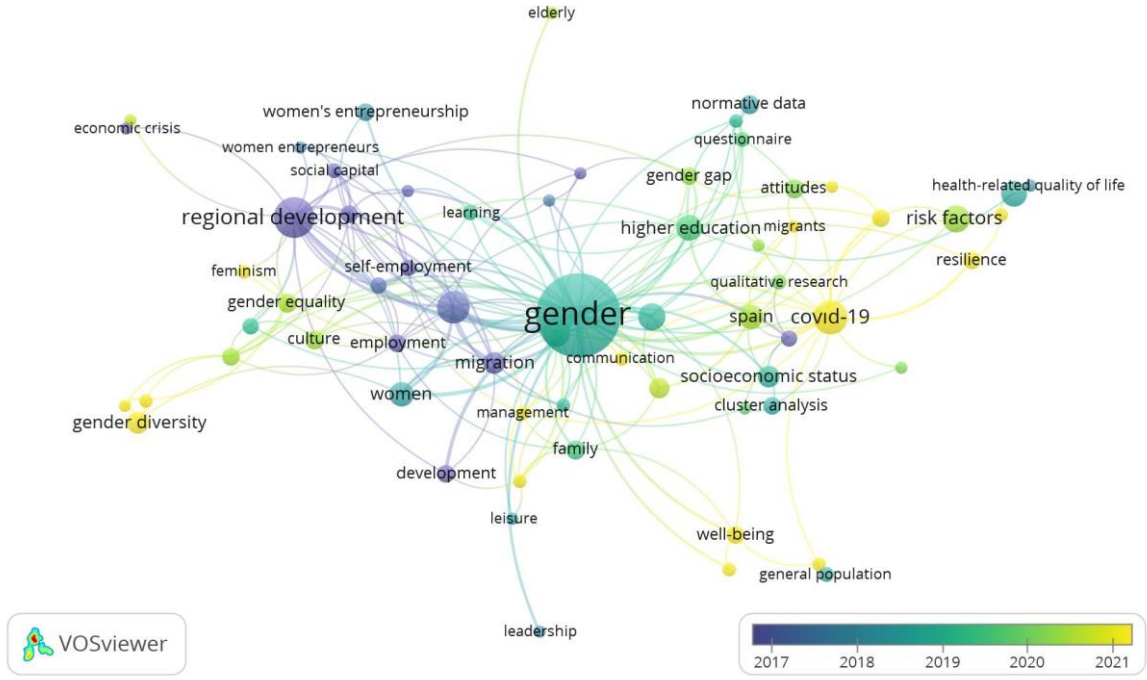
Aşağıda “gender” ve “regional development” anahtar kelimeleri ile yapılan tarama sonuçlarının anahtar kelime analizi görülmektedir (Şekil 3.10). Toplumsal cinsiyet ve bölgesel kalkınma kelimelerinin ağında kullanılan anahtar kelimelerden bazıları; göç, sosyo ekonomik durum, meslek, davranış, alışkanlık, kadın girişimciliği ve yüksek öğrenimdir.



Şekil 3.10. Web of Science taramasına göre anahtar kelime analizi-Bölgesel gelişmişlik

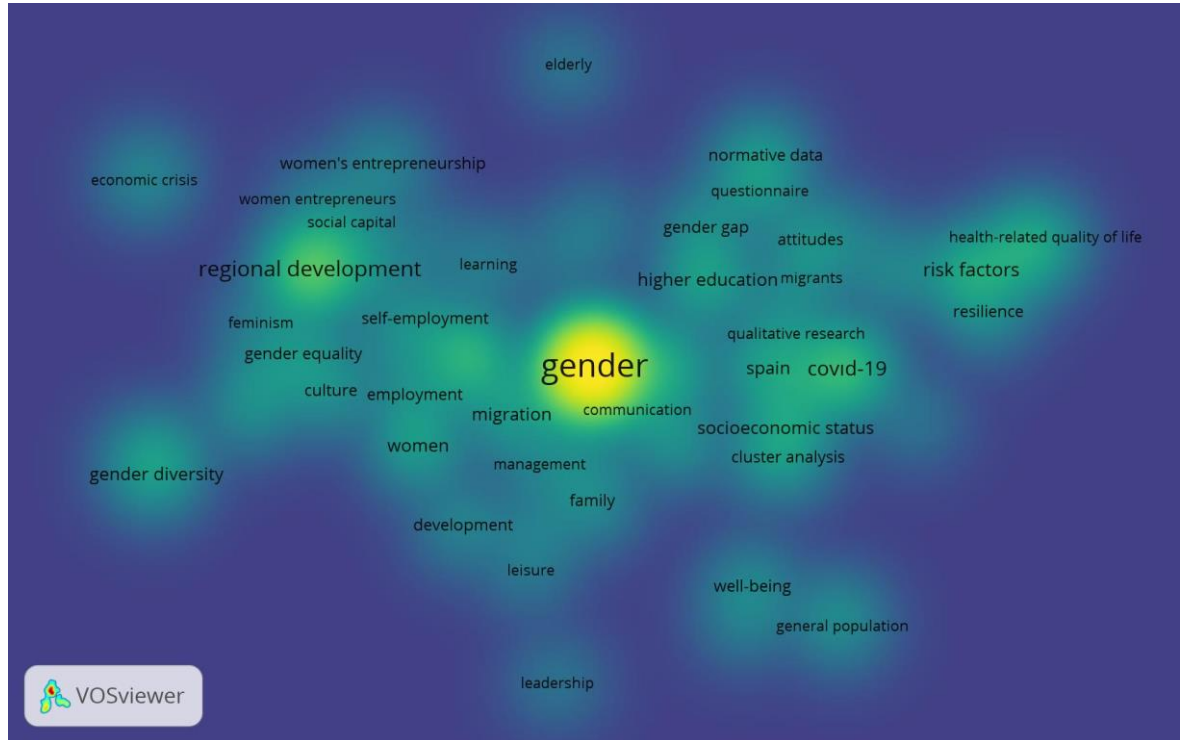
Anahtar kelime analizinin yıllara göre gösteriminde toplumsal cinsiyet üzerine çok fazla çalışma yapıldığı ve bu çalışmaların 2018 yılı sonrasına dayandığı görülmektedir (Şekil 3.10). Bölgesel kalkınma, göç ve sosyal sermaye çalışmalarının ise daha eskiye dayandığı görülmektedir.

Arazi kullanımı, seyahat, hareketlilik deseni, seyahat modu ve insan hareketliliği kelimeleri ile yapılan çalışmaların daha eskiye dayandığı görülmektedir (Şekil 3.11). Ulaşım planlama ve ulaşım politikaları konuları 2019 ve sonrasında çalışılmış ancak en yeni araştırma kelimelerinden bazıları ise Covid-19, planlama ve analiz ve paylaşımlı hareketliliklerdir. Cinsiyet çeşitliliği, göçmenler, dayanıklılık, refah ve iletişim anahtar kelimelerini içeren yayınlar ise 2021 yılı ve sonrasına aittir.



Şekil 3.11. Anahtar kelimelerin yıllara göre gösterimi-Kentsel ulaşım

Anahtar kelime analizinin sonuçlarına göre VosViewer programında 10 adet küme oluştuğu görülmektedir ve kelimelerin küme yoğunluk grafiği aşağıda yer almaktadır (Şekil 3.12).



Şekil 3.12. Anahtar kelimelerin küme yoğunluk dağılımı-Bölgesel gelişmişlik

Ortaya çıkan 10 adet küme ve içerdiği anahtar kelimeler Çizelge 3.2’de verilmektedir.

Çizelge 3.2. Anahtar kelimelerin küme dağılımı: Bölgesel gelişmişlik

Küme1 • Küme Analizi (Cluster Analysis) • Sağlıkta Eşitsizlikler (Health Inequalities) • Göç (Migration) • Hareketlilik (Mobility) • Nitel Araştırma (Qualitative Research) • Yaşam Kalitesi (Quality Of Life) • Sosyo-Ekonomik Durum (Socioeconomic Status) • Kadınlar (Women) • Gençlik (Youth)	Küme6 • Tutumlar (Attitudes) • Kadın Girişimciliği (Female Entrepreneurship) • Cinsiyet Eşitsizliği (Gender Gap) • Öğrenme (Learning) • Göçmenler (Migrants) • Orta Öğretim (Secondary Education) • İş Yaşam Dengesi (Work-Life Balance)
Küme2 • Kurumsal Sosyal Sorumluluk (Corporate Social Responsibility) • Kültür (Culture) • İş (Employment) • Feminizm (Feminism) • Cinsiyet Çeşitliliği (Gender Diversity) • Cinsiyet Eşitliği (Gender Equality) • Sürdürülebilirlik (Sustainability) • Sürdürülebilir Kalkınma (Sustainable Development) • Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri (Sustainable Development Goals)	Küme7 • Akademik Başarı (Academic Achievement) • Yüksek Öğretim (Higher Education) • Normatif Veriler (Normative Data) • Anket (Questionnaire) • Güvenilirlik (Reliability)
Küme3 • İletişim (Communication) • Gelişim (Development) • Eğitim (Education) • Boş Vakit (Leisure) • Yönetmek (Management) • Eğitim (Training) • Üniversite (University)	Küme8 • Genel Popülasyon (General Population) • Yaşam Memnuniyeti (Life Satisfaction) • Kişisel Özellikler (Personality Traits) • Refah (Well-Being)

Çizelge 3.2. (devam) Anahtar kelimelerin küme dağılımı: Bölgesel gelişmişlik

Küme4 • Covid-19 • Cinsiyet Farklılıkları (Gender Differences) • Sağlıkla İlişkili Yaşam Kalitesi (Health-Related Quality Of Life) • Halk Sağlığı (Public Health) • Dayanıklılık (Resilience) • Risk Faktörleri (Risk Factors) • Sosyal Ağlar (Social Networks) • Sistematik İnceleme (Systematic Review)	Küme9 • Ekonomik Kriz (Economic Crisis) • Bölgesel Kalkınma (Regional Development) • Kadın Girişimciliği (Women Entrepreneurship)
Küme5 • Girişimciler (Entrepreneurs) • Girişimcilik (Entrepreneurship) • İnsan Sermayesi (Human Capital) • Serbest Meslek (Self-Employment) • Sosyal Sermaye (Social Capital) • İşsizlik (Unemployment) • Kadın Girişimciler (Women Entrepreneurs) • Kadın Girişimciliği (Women's Entrepreneurship)	Küme10 • Yaşlı (Elderly) • Toplumsal Cinsiyet (Gender) • Liderlik (Leadership)

Sonuçlar arasından en çok atıf alan 20 çalışmaya erişilmiştir. Tıp ve işletme bilimi çalışmaları dahil edilmediğinde 1 adet yayın bilgisine erişilmiştir. Bunun dışında anahtar kelimelerin farklı kombinasyonları ile araştırma 3.6. Toplumsal Cinsiyet ve Bölgesel Gelişmişlik bölümünde derinleştirilmektedir.

Strauss K. ve Siobhán M., (2017) Kanada'nın geçişi yabancı işçi programındaki sistematik sorunları ele almaktadır ve bölgesel gelişmişlik ile toplumun azınlık ve kırılgan grupların çalışma koşullarını irdelemektedir. Sonuç olarak adil çalışma koşullarının sağlanması ve adil bir emek sisteminin kurulması ile ilgili öneriler geliştirilmektedir.

3.5. Toplumsal Cinsiyet ve Kent içi Ulaşım Planlama

Bibliyometrik analizi yapılan kent içi ulaşım ve toplumsal cinsiyet konusunda elde edilen anahtar kelimeler ile derinleştirilen araştırmaya ve bu bölümde yer verilmiştir.

Değişen istihdam modelleri ve evdeki sorumluluklar 1990’larda kadınların seyahatlerindeki artışların bir kısmını açıklamaktadır. Gelişmiş ülkeler için hareketlilik verilerini kullanarak seyahat davranışlarını ve cinsiyet farklılıklarını ortaya koyan araştırmacılar tutarlı ve deneysel sonuçlar elde ederek feminist literatüre katkı sağladılar (Law, 1999). Bu çalışmalar kadınların; çalışan-ev hanımı, çocuklu-bekâr, genç-yaşlı olarak hareketlilik davranışlarının farklılıklarını ortaya koydu. Bununla birlikte şiddet ve taciz korkusu altında olan kadınların deneyimleri ile evde ve iş yerinde sosyal baskı altında olan kadınların deneyimleri araştırıldı (Law, 1999). Bu araştırmalar “daha güvenli şehirler” kavramını ortaya çıkardı (Trench, Oc ve Tiesdell, 1992). “Kadınların güvenli hareketliliği” ve “kadınların hareketlilik alışkanlıkları” konuları iki ayrı araştırma alanı yarattı. Avusturalya, İsrail ve Fransa ülkelerinde yapılan araştırmalar; kadınların işe gidiş hareketliliklerinin daha kısa süreli olduğunu ortaya koydu (Howe ve O'Connor, 1982; Brooker-Gross ve Maraffa, 1985; Fagnani, 1983) (H1.1. Kadınların günlük seyahat süreleri erkeklerin seyahat sürelerine göre daha kısadır.). Law (1999) kadınların iş gezileri alanı için; batı şehirciliğinin bir özelliği olan kamusal ve özel arasındaki mekânsal ayırım arasında köprü kuran tek insan faaliyeti olduğunu söylemektedir. Bu çalışmaların; “kadın eşittir ev, erkek eşittir ücretli iş” ilişkisine meydan okuduğu söylenmektedir.

Çoğu planlama kararı; kadınların ihtiyaçlarına daha az saygı göstererek veya hiç dikkate almayarak erkekler tarafından alınmaktadır (Turner ve Fauracre, 1995). Toplumsal cinsiyet, kentleri şekillendirme konusunda teorik ve pratik alanlarda ihmal edilen bir odaktır (Beebejaun, 2016). Bireylerin yaşam akışlarını şekillendiren yörüngeler, cinsiyetler arasında farklılık gösterir (Rossi, 1985). Hassas demografik grupların belirli hareketlilik ihtiyaçları göz önünde bulundurulurken cinsiyet duyarlı bir bakış açısı benimsenmelidir (ETC, 2020). Şehirler ve nasıl tasarlandıkları cinsiyetten bağımsız değildir ve günlük hareketlilik göz önünde bulundurulduğunda kadın veya erkek olmaya bağlı olarak hareket etmek farklı deneyimler sağlamaktadır (ETC, 2020).

Ulaşım çalışmaları kapsamında dünya genelinde yapılan araştırmalar, ulaşımın son derece cinsiyetlendirilmiş olarak planlandığını ortaya koymaktadır (Polk, 2003). Toplumsal cinsiyet konusu sadece bireylerin hangi ulaşım türünü daha fazla kullandığıyla değil aynı zamanda ulaşım araçlarını, durak noktalarını ve seyahat sürelerini nasıl deneyimledikleri ile de ilişkili bir konudur. Toplumsal cinsiyet odağı, planlamada heterojenliğin daha iyi anlaşılması ihtiyacına dayanmaktadır ve kullanıcıların heterojenliğini anlamak yalnızca

hareketlilik sektörünün kapsayıcılığını artırmak için değil aynı zamanda sürdürülebilir hareketliliği teşvik etmek için de önemlidir (Porrazzo, Samson ve Freudendal-Pedersen, 2022). Toplumsal cinsiyete duyarlı hareketlilik planlaması yalnızca sosyal sürdürülebilirlik hedeflerini ilerletmekle kalmaz aynı zamanda ekonomik etkilere ve hareketlilik sistemlerinin karbon ayak izi üzerindeki etkilere de sahiptir (Porrazzo vd., 2022). Araştırmalar toplumsal cinsiyete duyarlı hareketlilik planlamasının önünde iki ana engeli tanımlamaktadır: hareketlilik sektöründe kadın temsiline eksikliği ve cinsiyete göre ayrıştırılmış verilerin eksikliği (Porrazzo vd., 2022). Kadınlar ulaştırma kuruluşlarında daha teknik rollerde olsalar bile karar alma pozisyonlarında erkeklerin hâkim olduğu bildirilmektedir (Porrazzo vd., 2022).

Kadınların ücretli iş gücüne katılımı, ulaşım, konut ve kentsel yapı çevre planlama konularında önemli sorular ortaya çıkarmıştır.

Yeni istihdam örüntüleri kadınların ve erkeklerin günlük yaşam pratiklerini değiştirmekle kalmayıp, konut seçimi, ev içi sorumluluklar, işe gidip gelme süreleri, özel araç sahipliği, ikinci bir özel araç sahipliği, toplu taşıma kullanımı, çocuk bakım sorumlulukları gibi birçok soruyu beraberinde getirmiştir. Amerika Birleşik Devletleri'nde bu soruların yanıtları araştırılmadan geçmişteki istihdam örüntüleri üzerine; aynı çalışma biçiminde aynı cinsiyette aynı sayıda kişiler işe gidip geliyormuş gibi varsayıldığı tahmin modeline dayanarak planlama önerileri geliştirilmeye devam edilmiştir (Roosenbloom, 1978). İş gücüne katılan “yeni” kadınlar için tüm değişkenler sabit tutulduğunda bile erkek meslektaşları ile aynı davranışları çok yüksek ihtimal taşımaktadır ve duyarlı ve eşitlikçi bir ulaşım sistemi planlamasında ve geliştirilmesinde bu soruların yanıtlanması önem taşımaktadır (Roosenbloom, 1978). Başka bir yetişkinin bulunmadığı ve kadınların reislik ettiği hane sayısı giderek artmaktadır ve geleneksel göstergeler sayıları giderek artan bu tek ebeveynli ailelerin seyahat davranışlarını açıklamakta veya tahmin etmekte yetersiz kalmaktadır (Roosenbloom, 1978). Sosyo-ekonomik sınıflar arasında çalışan kadınlar ev içi sorumluluklar ve çocuk bakımı sorumluluklarını sürdürmeye devam etmektedir; eğer kadınlar bu faaliyetleri sürdüremezlerse ya hizmet satın alınır ya da çalışmaktan vazgeçilir aksi takdirde erkek birey bu sorumlulukları üstlenmez (Roosenbloom, 1978). Medya ve sınırlı kişisel deneyimler Batı toplumunun daha eşitlikçi hale geldiği yönünde umut vaat etse de ampirik çalışmalar iş gücüne katılan kadınların çoğunun mevcut ev işi faaliyetlerine yeni bir dizi faaliyet eklediğini göstermektedir (Roosenbloom, 1978). Kadınların bu çoklu hizmet

alanları faaliyet kalıplarını anlama açısından çok önemlidir. Bu faaliyet kalıpları doğrudan veya dolaylı olarak farklı seyahat desenleri üretmektedir. İşe giden kadın; evin alışverişine, çocuk kreşine/okuluna ve diğer hane içi ihtiyaçlara seyahat ederken gidiş gelişleri birleştirme ihtiyacı hissetmektedir (Roosenbloom, 1978). Bu ihtiyacı anlamak için öncelikle maaşlı iş gücüne sahip olmayan kişilerin seyahat davranışları hakkında da bilgi sahibi olmayı gerektirir. Şehir içi ulaşım anketlerinin doğası gereği iş seyahati olmayanlar ve yoğun olmayan seyahatler hakkında çok az şey bilinmektedir ve seyahat davranışı hakkında daha az bilgi sahibi olunan insanlar büyük ölçüde kadınlardır (Roosenbloom, 1978). Bireylerin seyahat davranışlarını nelerin yapılandırıldığını ve nasıl yapılandırıldığını anlamak, arazi kullanım modellerini ve gelecekteki ulaşım ihtiyaçlarını akıllıca tahmin etmek için gerekli bir ön koşul olarak görülmektedir (Roosenbloom, 1978).

Ulaşım sistemleri ev dışında çalışan kadınların hareketliliğini sağlamada önemli rol oynar. Önceki yüzyıllarda hane halkı yapıları geleneksel iş bölümüne sahip ailelerden oluşmaktadır. Geçim sağlayan, ev ile dışarısı arasında bağlantı kuran bir “erkek”, ev işleri sorumluluğunu alan ve çocuk bakımı görevini üstlenen bir “kadın”. Son yüzyılda hane halkı ve ebeveyn modellerinin evrimi, yeni çalışma biçimlerinin yaygınlaşması ile birlikte kadının toplumdaki rolünde değişiklikler meydana geldi. Kadınların daha karmaşık aktivite programlarının olduğu ve bu programları gerçekleştirebilmek için daha fazla hareketlilik ihtiyacının ortaya çıktığı ile ilgili literatürde birçok çalışma yer almaktadır. Hareketliliğin sosyal ve kültürel coğrafyalarında “ulaşım” terimi “günlük hareketlilik” olarak değerlendirilmelidir (Law, 1999). Kadınların günlük aktivitelerinin erkeklerden farklı olması; gerçekçi ve aktivite temelli seyahat davranışının araştırılması gereksinimini gündeme getirmektedir.

Kadınlar önemli ulaşım zorluklarıyla karşı karşıya kalmaktadır ve mevcut ulaşım müdahaleleri kadınlardan daha fazla erkeklerin faydalanacağı şekilde tasarlanmaktadır (Booth vd., 2000). Ulaşım sistemlerinden faydalanmak ve ulaşım sistemi politikaları üretmek oldukça cinsiyetçi bir yaklaşım ile gerçekleştirilmekte bu konular evdeki sorumlulukların paylaşılmasından etkilenmektedir (Booth vd., 2000). Kadınlar, erkeklerin ihtiyaçlarına göre erkekler tarafından planlanana ulaşım hizmetlerinden yararlanmak zorundadır (Booth vd., 2000). Cinsiyet ilişkilerin makro ekonomik sonuçlar da doğurmaktadır; ekonomik büyümede etkili olan cinsiyet ilişkileri yoksulluğun azaltılması ile ilgili stratejik ve dolaylı etkileri vardır (Booth vd, 2000). Ulaşım planlamasında cinsiyete

dayalı farklılıkların önemi son yıllarda kabul görmektedir (Joshi, Roy, Mowli ve Bailey, 2022).

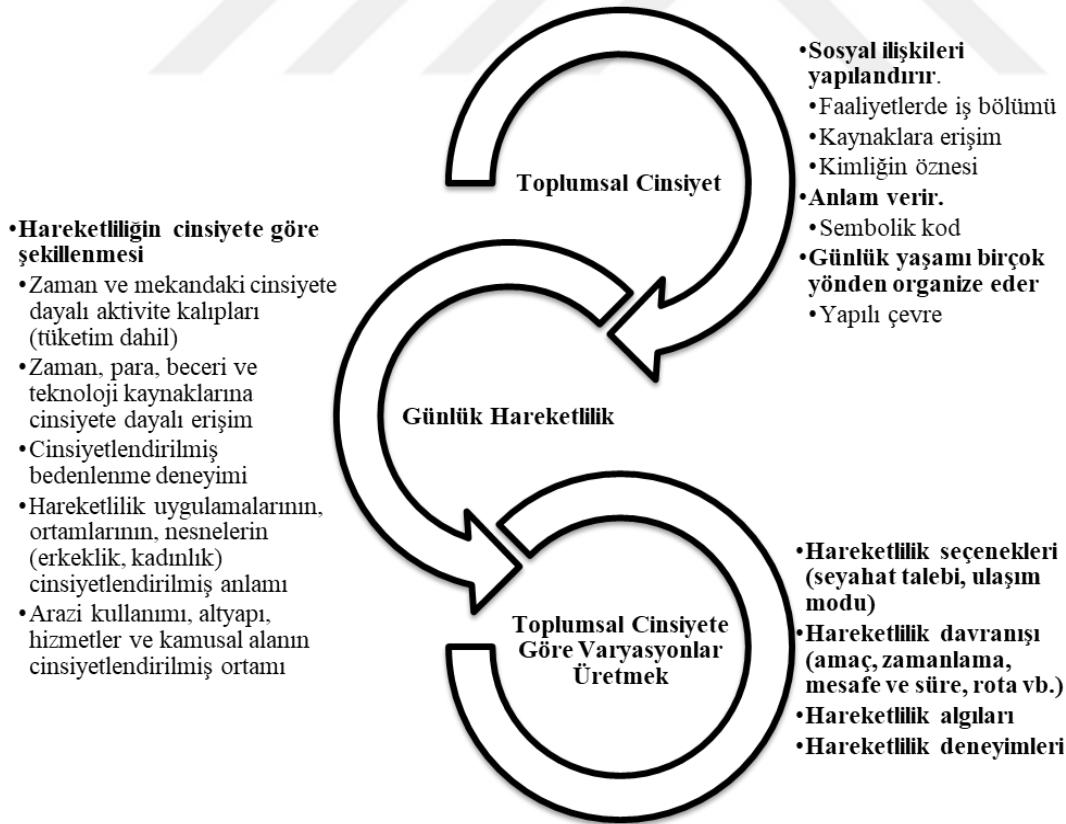
Lucas, Mattioli, Verlinghieri ve Guzman (2016) tarafından tanımlanan ulaşım yoksulluğu kapsamında erişim yoksulluğu (Accessibilty poverty), hareketlilik yoksulluğu (Mobility poverty) ve ulaşımın karşılanabilirliği (Transport affordability) konuları ile ilgili kadınların demografik verileri incelenecektir.

- . Erişim yoksulluğu (accessibilty poverty): İstihdam, eğitim, sağlık hizmetleri, mağazalar vb. gibi belirli temel faaliyetlere makul sürede, kolayca ve uygun maliyetle ulaşmanın zorluğu.
- . Hareketlilik yoksulluğu (mobility poverty): Genellikle (ancak her zaman değil) hizmet veya altyapı eksikliğine bağlı olarak hareket etmede güçlükler oluşturan sistemik (genellikle motorlu) ulaşım eksikliği.
- . Ulaşımın karşılanabilirliği (transport affordability): Tipik olarak araba (gelişmiş ülkelerde) ve/veya toplu taşıma ile ilgili olarak, ulaşım seçeneklerini karşılamak için kişisel kaynakların eksikliği.

Her kadın aynı ulaşım davranışına ve ihtiyaçlarına sahip değildir (Booth vd, 2000). Johnson ve Miles (2014) Arap kökenli Müslüman kadınların mekânsal pratiklerini ve yaşanmış deneyimlerini araştırmak için cinsiyetin merkezi olduğu fenomenolojik yaklaşım kullanılarak Lefebvre'nin (2018) mekânsal üçlüsüne dayanarak kavramsallaştırma çalışmaları yapmışlardır. Bu çalışma sonucunda kamusal alanların fiziksel erişebilirliğinin önemli olduğu ortaya koyulmuştur. Çalışma kadınların kamusal alanları nasıl deneyimledikleri ve temsillerinin kentsel deneyime nasıl katkıda bulunduğu sorgulamasına dayanmaktadır. Amerika'da yaşayan Müslüman Arap kadınların kamusal alanların üretimi ve yenden üretimi sürecindeki rolü ve çevreleriyle etkileşim biçimi incelenmektedir. Lefebvre'nin (2018) mekânsal üçlüsü; mekânın temsili (mekânı kodlamak için soyut kavramlar geliştirilmesi), mekânsal uygulama (bireylerin mekânsal olaya katılım sağlaması) ve temsil alanı (yaşanmış deneyimlerin mekânı) olarak ifade edilebilir. Lefebvre'ye (2018) göre bu üç boyut birbirleriyle etkileşime girmeli ve çatışmamalıdır. Toplumsal cinsiyete dayalı mekân dinamiği kamusal alanların erkeklerin, özel alanların kadınların alanı olduğu varsayılan ataerkil toplumlar bağlamında özellikle önemli görülmektedir (Johnson ve Miles, 2014). Anatomik farklılıklar toplum için önemlidir çünkü bireylerin "ben" olabilmesi için

ve bir kimlik kazanabilmesi için cinsiyet kodlu bir sistem içinde hareket etmesi gerekir (Johnson ve Miles, 2014). Bu sistem aracılığı ile “benlik bedenlenmiş bir kimlik geliştirir” ve sonuç olarak toplum bu bedenlenmiş bireylere kendi kurallarını empoze eder (Benhabib, 1985). Kadınların kamusal alan deneyimleri sosyal sınıf ve kültür arasındaki etkileşim tarafından da değişime uğramaktadır (Johnson ve Miles, 2014).

Law (1999) Scott’tan (1988) toplumsal cinsiyetin, cinsiyetler arası algılanan farklılıklara göre sosyal ilişkilerin kurucusu olduğunu aktarmaktadır ve kendisi de toplumsal cinsiyetin bir kategori olarak iş bölümü ve faaliyetlerin cinsiyetlendirilmesi, kaynaklara erişim ve özne kimliklerinin inşası yoluyla toplumsal ilişkileri yapılandırıldığını öne sürmektedir. Toplumsal cinsiyetin aynı zamanda nesnelere ve faaliyetlere anlam yükleyen sembolik bir kod sağladığını söyleyen Law (1999); arazi kullanımlarını, mekânsal düzenlemeleri, güzergahların fiziki tasarımını içeren yapıli çevreleri etkilediğini savunmakta, bütün bu savlarını bir şemada toplamaktadır. Aşağıda verilen şema Law (1999) tarafından üretilmiş, toplumsal cinsiyet ve hareketliliği anlamak için bir çerçevedir (Şekil 3.13).



Şekil 3.13. Toplumsal cinsiyet ve hareketlilik ilişkisini anlamak için bir çerçeve (Law, 1999)

Şekil 3.13'e göre; istihdam durumu ve iş bölümü, kaynaklara erişim ve tüketim, mekanların ve yapıli çevrenin cinsiyetlendirilmesi konuları, kadın ve erkeklerin hareketliliğini şekillendiren başlıca etmenlerdir. Arazi kullanımı ve konut seçimi de hareketliliği etkileyen önemli değişkenlerdir. Lokasyon hem iş hem iş dışı seyahat davranışını etkilemektedir (Srinivasan ve Bhat, 2005). Farklı hareket seçeneklerine sahip iyi bir ulaşım sistemi, insanların istenen yerlere erişmelerini sağlayarak yaşam kalitelerini önemli ölçüde etkileyebilmektedir (Boisjoly ve Yengoh, 2017). Ulaşım sistemleri bireylerin seçimlerini, iş, sosyal etkinlikler, alışveriş, eğitim ve sağlık gibi birçok etkinliğı organize etme şeklini etkilemektedir. Ulaşım ağlarına erişim sağlayamama ya da olası zorluklar, toplumda eşitsizliklere neden olmaktadır.

Sosyal dışlanma, fırsatların yoksunluğundan değil onlara erişimin eksikliğinden kaynaklanmaktadır (Preston ve Raje, 2007). İstihdama, sağlık ve eğitim gibi temel gereksinimlere, sosyal ve boş zaman faaliyetlerine erişim zorluğu sosyal engellerdir. Hareketliliğin yüksek olduğu kentlerde erişebilirliğin sağlanması ve artırılması ile bireylerin yaşam kalitesinde ve refah düzeyi arasında pozitif yönlü bir ilişki vardır. Fırsatlara eşit erişim sağlanması, herkes için ulaşımın olumsuz dışsallıklarının azaltılması ve toplumun tüm kesimlerini dahil ederek karar alma süreçlerinde temsil katılımı, kapsayıcı ulaşım sistemlerinin sağlanması için esastır (Boisjoly ve Yengoh, 2017). Kapsayıcılık, sosyal ayrışmanı azaltılması için çok önemli bir politika yaklaşımıdır. Araştırmalar, yeterli ulaşım seçeneklerinin olmamasının daha yüksek işsizlik oranları ve artan sosyal dışlanma ile ilişkili olduğunu göstermektedir (Boisjoly ve Yengoh, 2017). Sosyal dışlanmayı önlemek için bireylerin erişebilir kentsel hizmete ve bunun sayesinde oluşacak sosyal temasa ihtiyacı vardır (Preston ve Raje, 2007). Ulaşım planlamada toplumsal cinsiyet eşitliğı odaklanması ve kapsayıcı hareketlilik eylemleri gündemde olsa bile ulaşım politikaları hala kadınların ve erkeklerin hareketlilik ihtiyaçlarına eşit şekilde yanıt vermemektedir. Ayrıntılı kullanıcı istatistiklerinin mevcut olmaması, politika üreticilerin sorunu doğru tanımlayamaması, cinsiyetlendirilmiş nesne ve mekân zihniyetinin hâkim olması, kadın ve erkeklerin temsil süreçlerine yeterli katılımının olmaması, kadınların günlük hareketliliğini karakterize eden geçerli veri yoksunluğu toplumsal cinsiyet politikalarını üretmek ve benimsemek konularının önündeki önemli engellerdir.

Kadınların hareketliliğı genelde kadınların karşılaştığı mekân-zaman düzenlemelerinin karmaşıklığı nedeniyle erkeklere göre daha zorlu olarak tanımlanmaktadır, araştırmalar

erkeklerin genelde doğrusal ve standart desenlere sahip olduğunu göstermektedir (Pirra Kalakou, Carboni, Costa, Diana, Lynce, 2021). Buna karşılık kadınlar genelde farklı kişisel ve sosyal ihtiyaçları karşılamak için iş dışında diğer destinasyonları da içeren daha kısa seyahat desenlerine sahiptir örneğin, okul, hastane, süpermarket gibi çoklu sorumlulukların ürettiği seyahatler (Pirra vd., 2021). Annelerin aktivite kalıplarının karmaşıklığı çocukların varlığına bağlı olarak artabilir, geleneksel bir toplumda erkeklerin araba işe gitme oranı kadınlara göre fazladır ve hanedeki arabayı kullanma hakkı genelde erkeklerdedir (Singh, 2020). Kadınların toplu taşıma kullanma ihtimalleri ve daha sürdürülebilir hareketlilik üretmeleri (bisiklet, yaya) erkeklere göre daha fazladır (Singh, 202).

Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (EBRD) 2015 yılında yayınladığı “Enhancing Women’s Voice, Agency And Participation In The Economy” başlıklı kadınların sesini, eylemliliğini ve ekonomiye katılımını artırma amaçlı hazırlanan raporda; özgürce hareket etme yeteneğinin, kişinin kendi hareketlerine karar verme özgürlüğüne ne ölçüde sahip olduğu ve ev dışında kısıtlama olmaksızın seyahat edebilme yeteneği ile ölçüldüğü bildirilmektedir. EBRD (2015), Türkiye’deki zayıf ulaşım sistemlerinin kadınların evden uzakta bir iş seçmesini engellediğini ve önemli ölçüde kadınların hareketliliğini sınırladığını vurgulamaktadır. EBRD (2015) Türkiye’de kadınların hareketliliğinin önündeki en önemli engelin çocuk bakım hizmetlerinin zayıflığı olarak açıklamaktadır.

Litman (2017) ulaşım planlama kararlarında; insanların sosyal ve ekonomik fırsatlara erişimi ve iş gücü imkanlarına erişimi gibi önemli eşitlik etkileri yaratıldığını söylemektedir. Ulaşımında eşitlik bir vatandaşlık hakkıdır ve kent yaşamına katılımı gerekli olan temel ihtiyaç olarak görülmektedir. Altyapı stratejileri topluma nasıl ulaşım sağlayabileceğini gösterirken nereye ulaşım sağlanabileceğini de modellemektedir. Rodriguez, Comtois ve Slack (2006), toplu taşımanın; ulaşılabilirlik, yakınlaştırma ve entegrasyon bağlamında şehir planlama ve arazi kullanımı ile birleştiğini söylemektedir. Ulaşılabilirlik; ekonomik aktiviteler için yer seçimi, yakınlaştırma; ulaşım sistemi içerisinde belirlenen güzergahta fonksiyonların ve bölgelerin bağlanması, entegrasyon; toplu taşıma ile farklı bölgelerin bağlantılarının sağlanması etkilerini yaratmaktadır (Rodriguez vd., 2006). Ulaşım; hareketlilik ve toplumsal eşitlik için çabalayan bir sistemdir (Selçuk ve Szeri, 2019). Artan nüfus ve refah düzeyi ile birlikte ulaşım sistemlerinden verim alamayan ve kent içi uzun süreli seyahat etmek zorunda olan bireyler özel araç kullanmaya oldukça eğilimlidir (Ulvi, Uysal, Öktem ve Önder, 2019). Kent içi ulaşımında eşitlik ve erişebilirlik, toplu ulaşım

sistemleri tarafından en temel düzeyde sağlanması önemli bir planlama ve politika sorumluluğudur.

Uluslararası yazında kadınların farklı ulaşım alışkanlıklarına dair bulgular

Kadınların ulaşım alışkanlıklarıyla ilgili literatür araştırmasında Web of Science dışında; Google Akademik, Gazi Üniversitesi kütüphane veri tabanı ve Orta Doğu Teknik Üniversitesi veri tabanı dijital literatür ve uluslararası kitaplar taranmıştır. Araştırma konusu; kadın çalışmaları, toplumsal cinsiyet yaklaşımı, ulaşım planlamada eşitlik, adil planlama, kent hakkı, feminist coğrafya, ulaşım yoksunluğu konuları ekseninde genişletilmiştir. Yapılan literatür araştırmalarından kavramsal çıkarımlar ve yorumlamalar içeren konular önceki bölümlerde aktarılmış, özel bir alan çalışması ve sonuçlarını içeren ampirik çalışmalara bu bölümde yer verilmiştir.

Avusturalya'nın Melbourne kentinde bir demiryolunun 1 km yakınında ikamet eden 297 kişinin demografik bilgileri, gezi amaçları, gezi sıklıkları ve gezi süreleri incelenmiştir (Carver ve Veitch, 2020). Toplu taşıma hattına yakın ikamet eden yetişkinlerin algıları ve kullanımları cinsiyete göre incelenmiştir. Çalışmanın sonuçları; kadınların yaş, eğitim düzeyi ve araba sayısı arttıkça toplu taşıma kullanımının azaldığını göstermektedir (Carver ve Veitch, 2020).

1994-2010 yılları arası Almanya Mobilite Paneli verilerine göre; seyahat aracı tercihlerinde en önemli etkiye sahip olan faktörün bir çocuk sahibi olmak olduğu görülmüştür (Scheiner, 2014). Çocuğu olmayan anne bisiklet ve toplu taşıma araçlarını babadan fazla kullanırken ilk çocuk doğumundan sonra anne daha az dışarı çıkmıştır. İkinci çocuktan sonra ise anneler daha fazla araba kullanma eğilimindedir (Scheiner, 2014) (H1.2.).

Ulaşım sistemlerinin ev dışında çalışan kadınların hareketliliğini sağlamada önemli rol oynadığını açıklayan Meloni, Bez ve Spissu (2009); aktivite temelli bir yaklaşımlar kadınların seyahat davranışlarını anlamaya yönelik 393 kişinin katılım sağladığı bir veri seti üzerinden çalışma yürütmüşlerdir. Açıklanan sonuçlar politika yapıcılara öneriler barındırmakta, özellikle düşük gelirli kadınların faaliyetlerinin anlaşılması yönünde tavsiyelerde bulunmaktadır. Kadınlar daha düşük gelir seviyelerine, özel araca daha sınırlı bir erişime, eve yakın bir yerde iş aramaya zorlayan daha fazla ev işlerine sahiptir (Meloni,

Bez ve Spissu, 2009). Kadınların hareket kabiliyetini etkileyen bir başka özellik de çocuklarla daha sık seyahat etmeleridir (Meloni vd., 2009). Erkeklerin ve kadınların farklı faaliyetleri farklı seyahat davranışlarına neden olurken politikalara verdikleri tepkiler de farklı olacaktır (Meloni vd., 2009).

Pakistan-Lahore kentinde metrobüs kullanan kadınların hareketlilik özelliklerinin araştırıldığı çalışmada 429 kadın katılımcı ile demografik özellikler ve hareketlilik özellikleri verileri toplanarak çapraz sorgulamalar yapılmıştır. Kadın metrobüs kullanıcılarının demografik özellikleri ve hareketlilik özellikleri sonucunda; yaş arttıkça eğlence aktiviteleri için ve aile, arkadaş ve boş zaman için daha çok seyahat ettikleri ortaya çıkmıştır (Malik, Rehman, Khan ve Akram, 2020). Genç kadınların metrobüsü daha sık ve daha erken saatlerde kullandığı, yaşlı kadınların metrobüsü daha seyrek ve daha geç saatlerde kullandığı ve eğitim düzeyi yüksek kadınların daha az metrobüs tercih ettiği ortaya koyulmaktadır (Malik vd., 2020). Bu çalışma toplu taşıma ile ilgili cinsiyete özgü verilerin eksikliğinin kadınların hareketlilik sorunlarının belirlenmesi ve etkili bir şekilde ele alınmasının önünde büyük bir engel olduğunu vurgulamaktadır (Malik vd., 2020). Sonuç bulgular ise kadın metrobüs kullanıcılarının çocuğunun düşük gelirli, genç ve orta yaşlı öğrenciler, çalışanlar ve işsizler olduğunu söylemektedir.

Polk (2003) kadınların potansiyel olarak sürdürülebilir bir ulaşım sistemine erkeklerden daha fazla adapte olabileceği hipotezini ortaya atmıştır. İsveç ulusal seyahat anketi verilerine göre yapılan çalışma sonucunda; erkeklerin kadınlardan daha fazla araba kullandığı ortaya çıkmıştır (H2.1. ve H2.2.). 18-80 yaş aralığında 1180 adet yanıt ile seyahat desenleri analizi gerçekleştirilmiştir. İsveç ulusal seyahat anketi verileri, kadınların erkeklerden daha ekolojik seyahat deseni ürettiğini ve kadınların çevresel kaygılarını erkeklerden daha fazla dile getirdiklerini göstermektedir (Polk, 2003). Değişen istihdam modelleri, evdeki sorumlulukları ve güvenlik konuları 1990'larda kadınların seyahatlerinde yaşanan artışın yanı sıra ulaşım seçimlerinde meydana gelen farklılıkları açıklayamamaktadır (Polk, 2003). Bu çalışmada; bireysel güdüler (ihtiyaç, istek, tercih), bireysel kaynaklar (ulaşım, ekonomi), sosyal yapı (hane tipi, iş gücü, sosyal roller), fiziksel yapılar (ikamet yeri, faaliyet yeri) faktörleri kullanılarak seyahat desenlerini açıklanmaktadır. Demografik veriler ile hareketliliği açıklayan soruların cevapları çapraz tablo haline getirilmiştir. Sonuçlara göre; gelirdeki artış arabayı daha sık kullanan katılımcıların sayısında bir artışa yol açmaktadır.

Kadınlar ve erkekler arasındaki farklar da sadece gelir olarak açıklanmamakta, kadınların eğitim düzeylerinin artışı ile özel araç kullanımı arasında bir ilişki olduğu da söylenmektedir.

Metropol kentlerde seyahat davranışında cinsiyete göre farklılığın araştırıldığı bir çalışmada; Amerika’da geniş bir ulusal örneklem kullanılarak gelir, meslek, medeni durum, seyahat deseni sorgulanmıştır. Kadınların erkeklerden daha kısa iş seyahatleri gerçekleştirdiği ve kadınların erkeklerden daha fazla iş dışında seyahat ürettiği ortaya koyulmaktadır (Gordon, Kumar ve Richardson, 1989) (H1.1.). Sonuçlara göre; kadınlar daha düşük ücret karşılığı, kısıtlı erişilebilirliğe sahip olarak çalışmakta ve ailelerine daha fazla vakit ayırma ihtiyacı nedeniyle daha uzun iş seyahatlerine çıkmayı göze alamayacakları argümanlarını desteklemektedir (Gordon vd., 1989).

Toplumsal cinsiyet kentsel koşulların uyarlanabilir bir boyutudur bu nedenle plancılar ve akademisyenler için önemli bir hareket hedefi olmaktadır (Crane, 2007). Kadınların ekonomiye katılımı ile daha kısa olarak ürettikleri iş-ev seyahatlerinin değişmiş olma olasılığı üzerine Amerika’da işe gidip gelme eğiliminde olan kadınların 1985-2005 yılları arası Amerikan Konut Araştırması’ndan elde edilen verilerle çalışma gerçekleştirilmiştir. Sonuçlar büyük ölçüde farklılığın devam ettiğini ancak aradaki farkın yavaş bir şekilde birbirine yaklaştığını, kadınların işe gidip gelme oranlarının arttığını göstermektedir (Crane, 2007). Cinsiyet; seyahat, konut, iş gücü piyasası dinamiklerini açıklamada önemli bir rol oynamaya devam etmekte ve planlama pratiği için önemli sonuçlar geliştirmektedir (Crane, 2007). Crane (2007), *Understanding the Gender Gap* kitabının yazarı Claudia Goldin’in “1970’lerden itibaren yaşanan küresel gelişmeleri kadınların istihdamını, eğitimini ve ailesini dönüştüren sessiz bir devrim” olarak adlandırdığını söylemektedir. Üniversite ve mesleki eğitimin getirisinin önceki kuşaklara kıyasla daha yüksek olduğunu ve bunun sonuçlarından birinin 1970’ten bu yana beyaz yakalı mesleklerde kadın oranının iki katına çıktığını hatta son yıllarda her bir erkeğe karşılık 1.3 kadının üniversiteden mezun olduğu bildirilmektedir (Goldin, Katz ve Kuziemko, 2006). Tüm bunlar olurken cinsiyete dayalı seyahat farklılıkları beklenenden az değişmiş hatta kadın sürücülerin ehliyet alma oranları erkeklerinkinin çok altında kalmıştır (Crane, 2007). Bu fark, iş modelleri benzeşse bile kadınların ulaşım ihtiyaçlarının ayrı bir ilgi gerektirdiği yönündeki güçlü argümanın temelini oluşturmaktadır (Giuliano, 1979; Rosenbloom, 1978).

Kadınların değişen rollerinin ulaşım ihtiyaçları ve ulaşım sistemlerini kullanımına olan etkilerinin araştırıldığı çalışmada Michelson (1983), Toronto-Kanada ile Orange Country-California arasında seyahat davranışı araştırma verilerini karşılaştırmıştır. Erkek ve kadınların seyahat kalıpları arasındaki farkları, yeni rollere sahip olan kadınların ürettikleri yeni seyahat desenleri, kadınların seyahat koşullarını etkileyen nesnel sonuçları ve yeni ihtiyaçlar için tasarlanan uygulamaların geri dönüşleri araştırılmaktadır. Sonuçlar; kadınların günlük aktiviteleri planlamadaki zorlukları hafifletmek için çocuk bakım tesisi, çalışma programlar ve kamu hizmeti tesislerinin çalışma saatleri de dahil olmak üzere sosyal altyapıdaki değişikliklerin gerekli olacağını göstermektedir (Michelson, 1983).

Şili'nin Concepcion kentinde Jiron, Carrasco ve Rebolledo (2020) tarafından yapılan çalışmada; hareketlilik stratejilerinin anlaşılması üzerine kadın ve erkeklerin kentsel günlük hareketliliği incelenmektedir. Günlük hareketliliğin; mekanlar, roller ve eşitsizlikler arasındaki bağlantıları kurmanın önemli bir yolu olduğu söylenen çalışmada kadın ve erkeklerin farklı hareketliliğe sahip olduğunu ve kadınların da kendi aralarında farklılaşmış pratikler gerçekleştirdiği söylenmektedir. Erkeklerle kıyasla kadınlar daha kısıtlı zamanda daha karmaşık programlara sahiptir, bu nedenle kadınlar programlarını diğer etkinliklere göre ayarlamak zorundadır (Jiron vd., 2020). Ebeveynlik yükümlülükleri kadınların eve daha yakın iş aramaya zorlamaktadır (Jiron vd., 2020).

Turner ve Fourace (1995) ulaşımın hem mühendislik hem de planlama yönlerinde daha fazla farkındalığa ihtiyacı olduğunu söylemektedirler. Daha kapsamlı toplumsal cinsiyet bilincinin ulaşım araştırmalarının tüm alanlarına dahil edilmesi, önyargıyı düzelmenin yollarını keşfetmeye yardımcı olabilir ve politika tavsiyeleri için daha sağlam bir temel sağlayabilir (Turner ve Fouracre, 1995).

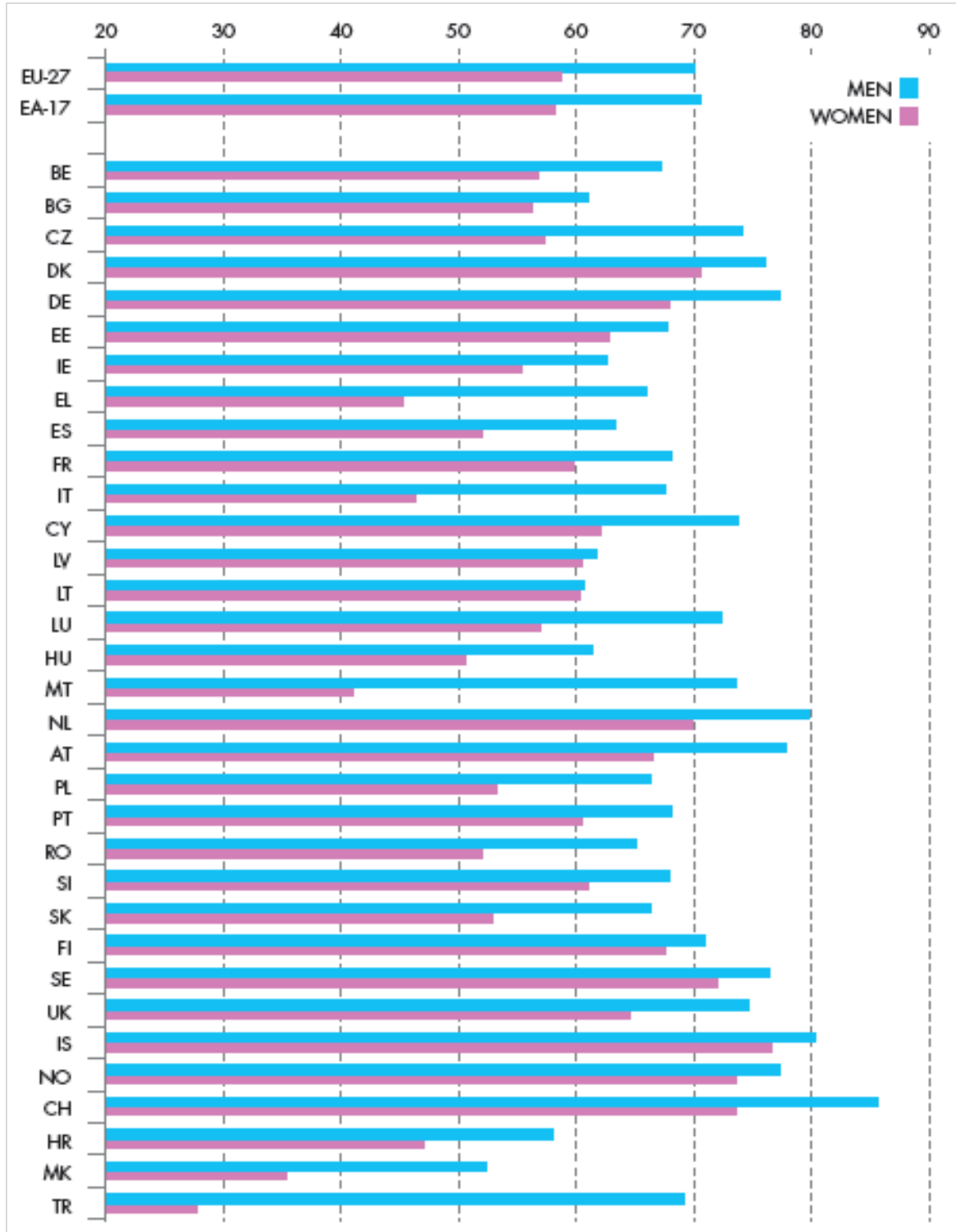
Hanson ve Hanson (1980), tam zamanlı çalışan kadın ve erkeklerin seyahat faaliyet kalıplarını karşılaştıran bir araştırma yapmışlardır. Erkek ve kadınların ev dışında aynı kısıtlamaları paylaştığı durumlarda geleneksel cinsiyet rollerinin mekânsal davranış üzerindeki etkisinin analizinin yapıldığı çalışmada; beş hafta boyunca bireylerin evlerinden her ayrılışı bir seyahat olarak görülmekte ve eve dönüş kadar her duraklama sayısı ve süresi kayıt altına alınmaktadır. Bu çalışmanın İsveç bağlamı önemlidir çünkü İsveç toplumu evrensel ağda cinsiyet eşitliğinin bir modeli olarak görülmektedir. İsveç hükümet politikaları ise ileri görüşlü politika uygulamaları ile örnek alınmaktadır. Kadın ve erkeklerin tam

zamanlı çalışanlardan oluştuğu araştırmada anlamlı sonuçlar alınıp alınmadığının test edilmesi amacıyla t-testi uygulanmıştır (Hanson ve Hanson, 1980). İlk olarak kadın ve erkeklerin seyahat, duraklama ve birden fazla amaç için duraklama sayıları ve anlamlılık düzeyleri karşılaştırılmıştır. Sonuçlara göre; çalışan kadınların daha az seyahat ürettiği ve erkeklere göre daha fazla duraklama yaptığı görülmüştür (Hanson ve Hanson 2010). Bu durum kadınların erkeklere göre daha fazla çok amaçlı seyahat yaptığını göstermektedir. Aynı zamanda kadınların erkeklere göre; duraklamalar arası daha kısa mesafeli seyahat yaptığı da söylenmiştir (Hanson ve Hanson, 1980). Çalışan erkek ve kadınlar arasında, kullanılan ulaşım araçları farklılığı ve anlamlılık düzeyleri de incelenmiştir. Buna göre; bisiklet dışında yaya, otobüs, özel araç kullanımında anlamlı farklılıklar vardı; kadınlar daha fazla yaya seyahat ediyor, otobüs kullanıyor ancak erkekler daha fazla özel araç kullanıyor (Hanson ve Hanson, 1980). Seyahat amacının da sorgulandığı çalışmada; erkeklerin kadınlara göre daha fazla iş ve eğlence amaçlı seyahat ettiği ve kadınların daha fazla alışveriş için seyahat ettiği bulguları anlamıdır (Hanson ve Hanson, 1980). Bu çalışma, hareketliliği genel olarak seyahat sıklığı, seyahat süresi (mesafe) ve seyahat aracı bağlamında ele almaktadır. Sonuç olarak özel araç kullanımında önemli bir dengesizliğin (oransal) mevcut olduğu ve kadınların özel araca erişiminde eşitsizlik olduğu görülmektedir. Ev dışında tam zamanlı çalışan bir kadın, sosyal, kişisel, iş, alışveriş ve eğlence faaliyetlerinde erkeklere ve yalnızca evde çalışan bir kadına göre daha az katılıyor ancak eşleri ev dışında çalışan erkekler ile eşleri ev dışında çalışmayan erkekler temelde aynı faaliyetleri sergiliyor (Hanson ve Hanson, 1980).

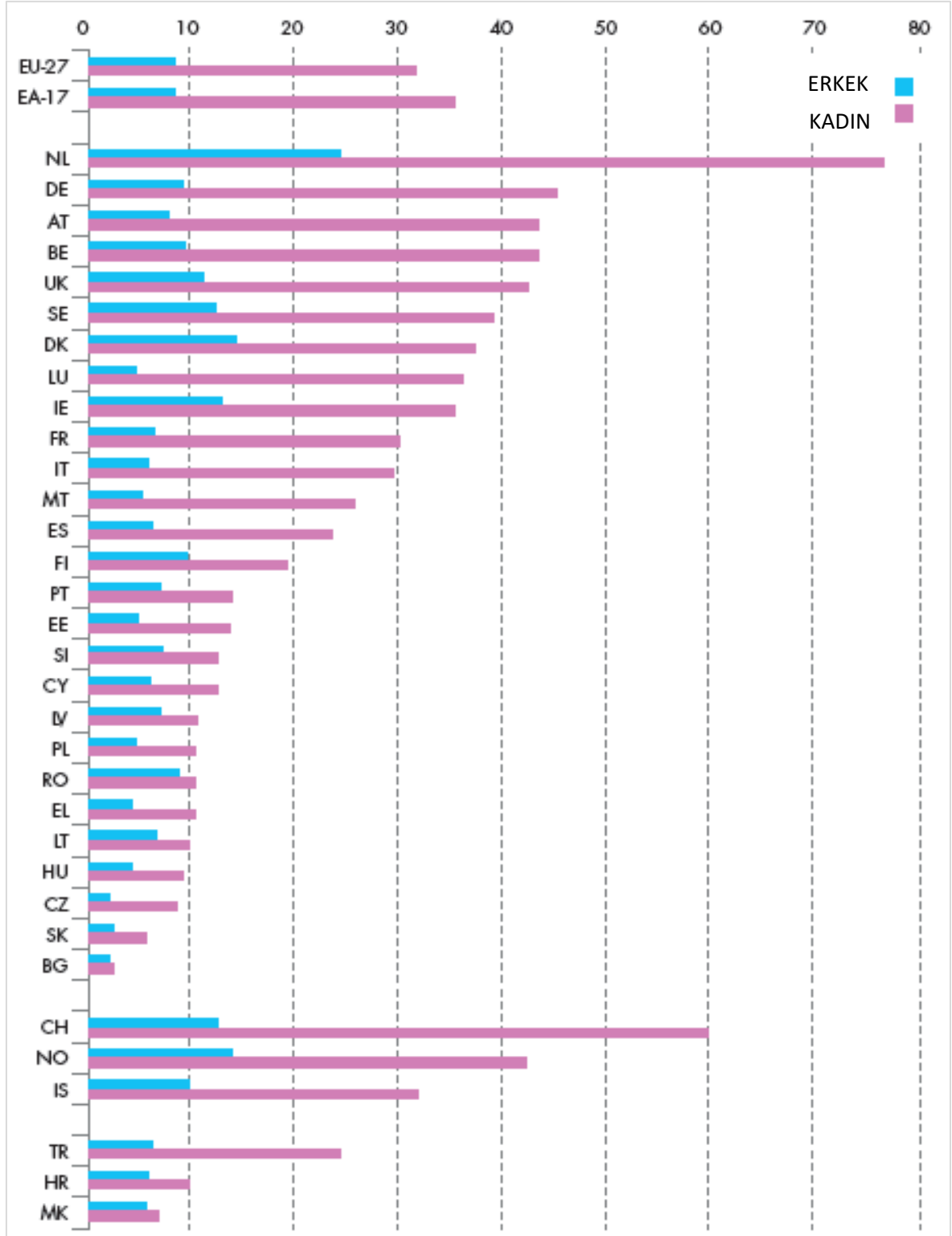
CIVITAS; şehir (city), canlılık (vitality), sürdürülebilirlik (sustainability) kelimelerinden adını almış, 2002 yılında kurulmuş, sürdürülebilir ulaşım hareketliliği ve bununla ilgili on tematik alanda çalışmalar yürüten kentsel hareketlilik ile ilgili projeler ve kentsel çözümler üreten bir ağıdır. Sürdürülebilirlik hedefine ulaşmak için; farklı gruplara eşit erişebilirlik ve toplumsal cinsiyete duyarlılık konularını ön planda tutmaktadır. CIVITAS cinsiyet eşitliği ve hareketlilik üzerine politika notlarında (CIVITAS, 2020); cinsiyetlerin özel ihtiyaçları hakkında hala çok az şey bilindiği, cinsiyetler arasındaki uçurumun daralmasına rağmen hareketlilik kalıpları arasında belirgin farklar olduğu bildirilmektedir. Daha düşük istihdam oranları, yarı zamanlı çalışma, düşük ücretli pozisyonlar ve sosyal yaşam, ulaşım davranışında cinsiyetler arasında anlamlı farklılıkları belirleyen temel faktörlerdir (CIVITAS, 2020). Kadınların kullandıkları ulaşım modları, kat ettikleri mesafe ve günlük

seyahat sayıları ile ilgili olarak erkeklerden farklı seyahat desenleri olduğu söylenmektedir (CIVITAS, 2020).

Cinsiyet; hareketlilik davranışındaki farklılıkların açıklanmasında önemli bir faktördür. Kadınların günlük yaşamdaki hareketliliği erkeklerinkinden farklıdır; örneğin kadınların seyahatleri sırasında erkeklere göre daha kısa mesafeler kat etmeleri ve daha sık durmaları olasıdır (CIVITAS, 2020). Yapılan birçok araştırmaya göre; seyahat desenlerindeki cinsiyet farklılıkları iş hayatı ve aile hayatındaki rollerin yanı sıra yaş ve mesafe dağılımından kaynaklanmaktadır. Toplumsal cinsiyet hareketliliği kalıpları sosyo-ekonomik ve demografik farklılıklarla beraber cinsiyet farklılığına göre de değişmektedir (CIVITAS, 2020). CIVITAS (2020) verilerine göre AB-27 ülkelerinde erkeklerin ve kadınların istihdam oranları birbirinden farklı ve hareketlilik kalıpları ile ilgili olarak dikkate alınması gereken kilit unsurlardan biridir (Şekil 3.14, Şekil 3.15).



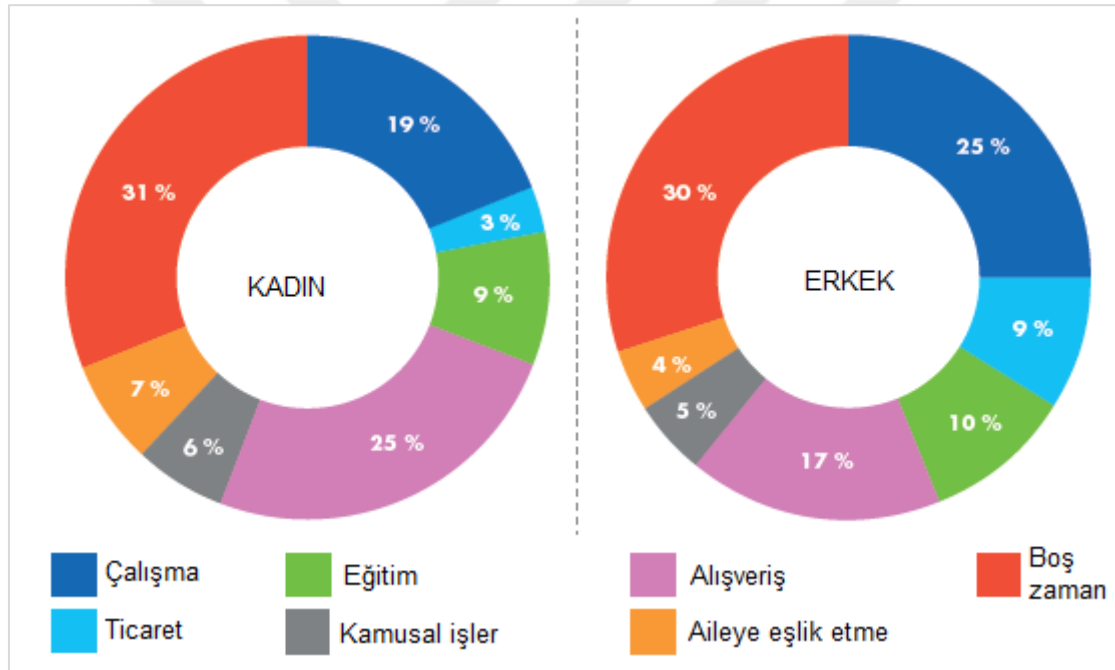
Şekil 3.14. Cinsiyete göre istihdam oranları-2011 (15-64 yaş arası) (CIVITAS, 2020)



Şekil 3.15. Cinsiyete göre yarı zamanlı çalışanlar-2011 (15-64 yaş arası) (CIVITAS, 2020)

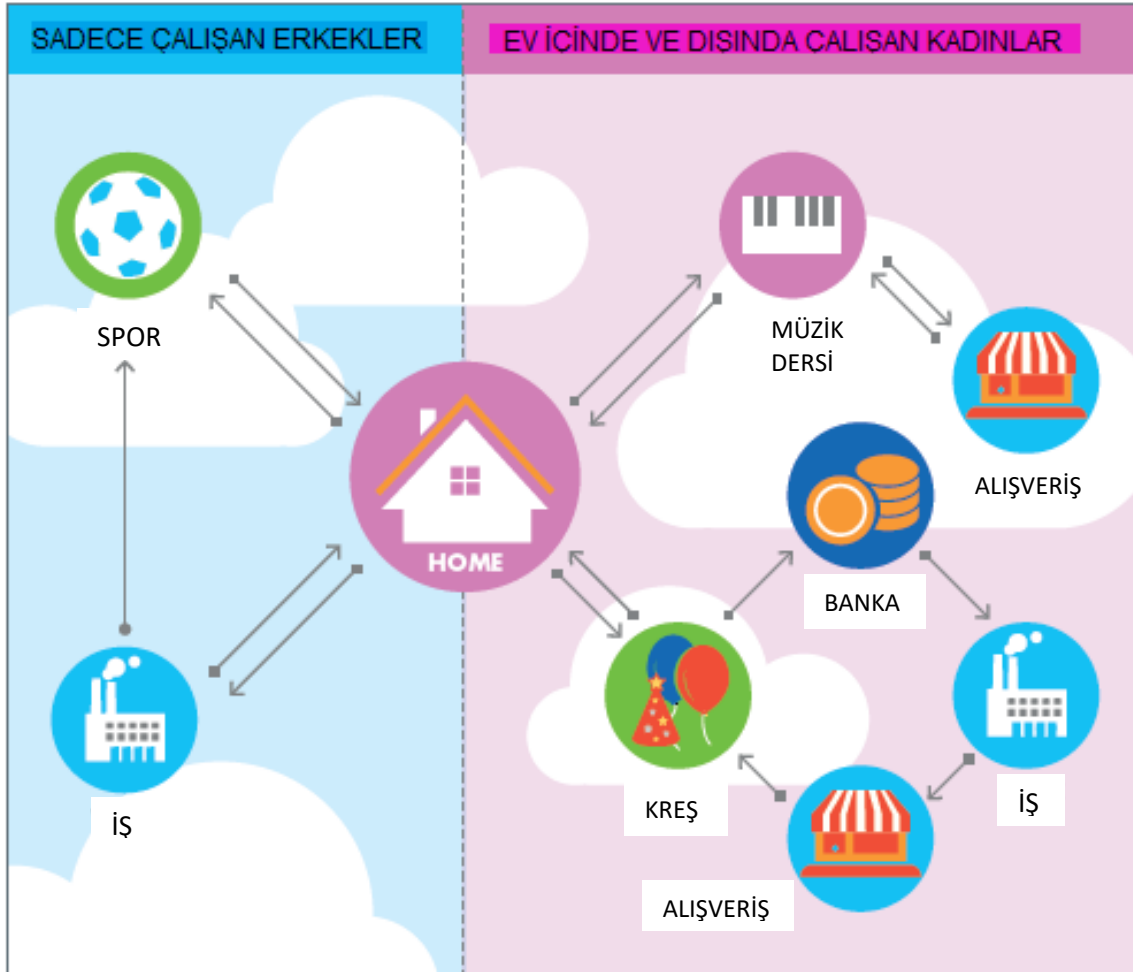
Şekil 3.14 ve Şekil 3.15'e göre; Türkiye tam zamanlı kadın istihdamı oranında Avrupa'nın en düşük ülkesidir. Kadınların daha çok yarı zamanlı istihdam edildiği de söylenebilir. Kadınların istihdam durumu ve istihdam koşulları, hareketlilik alışkanlıklarının

şekillenmesinde önemli rol oynamaktadır. Kadınların yarı zamanlı istihdamları konusunda yapılan araştırmalara göre; kadınların ev sorumlulukları ve çocuk-yaşlı bakımı nedeniyle yarı zamanlı iş tercih ettikleri görülmektedir. Bu nedenle kadınların hareketlilik alışkanlıklarını etkileyen bir diğer önemli faktör ev işleri ve ev sorumluluklarıdır. Avrupa ülkelerinde istatistikler; kadınların erkeklere göre daha az seyahat etme eğiliminde olduklarını göstermektedir. İş gücüne katılım düzeyinde erkekler ve kadınlar arasında büyük eşitsizlikler olduğu görülürken kadınlar; alışveriş, aile bireylerine yardım etme, aile yönetimi konularında daha sık seyahat etme eğiliminde oldukları görülmektedir (CIVITAS, 2020). Viyana’da bu konu ile ilgili yapılan anketin sonucu Şekil 26’da gösterilmektedir. Bu anket sonuçlarına göre kadınların seyahat amaçları daha fazla; boş zaman, iş ve alışveriş ile ilgilidir.



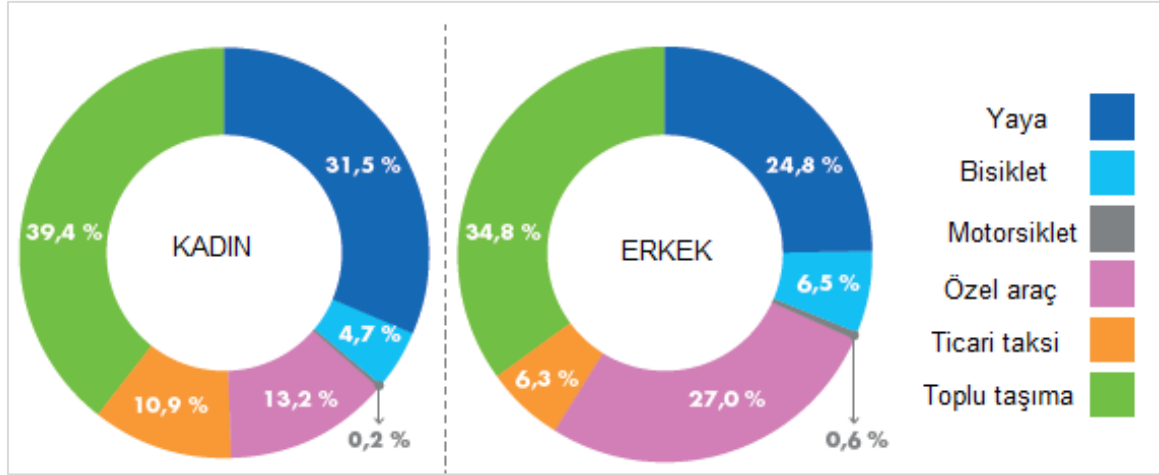
Şekil 3.16. Viyana'da insanların seyahat amaçları-cinsiyete göre (CIVITAS, 2020)

Şekil 3.16’da seyahat amaçlarının cinsiyet farklılıkları ve hareketlilik desenleri ile ilişkisi görülmektedir. Kadınların seyahatlerinde genelde yalnız olmadıkları, aile bireylerinin ihtiyaçları ile ilgili yapılan seyahatler, daha az zamanda daha fazla mekân dolaşımı, iş çıkış saatlerinde daha fazla seyahat ihtiyacı ve boş zaman etkinlikleri kadınların hareketlilik desenlerinde önemli etkiye sahiptir. Bu nedenlerden dolayı erkekler genellikle doğrusal hareketlilik desenlerine sahipken kadınlar daha kısa ancak daha sık ve daha karmaşık hareketlilik desenlerine sahiptir (CIVITAS, 2020) (Şekil 3.17).



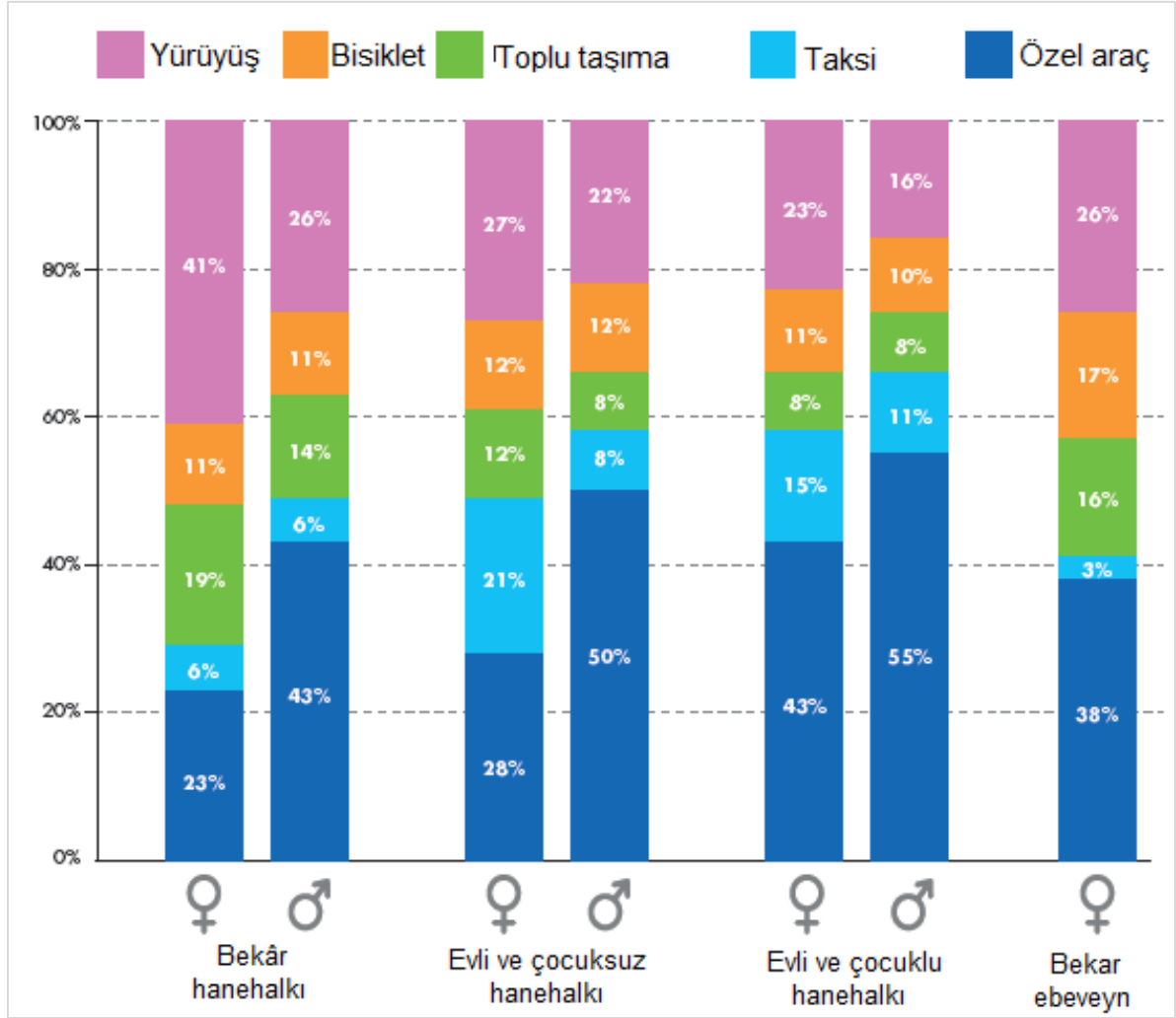
Şekil 3.17. Batı Avrupa'da bir kadın ve bir erkek için normal bir gün hareketliliği (CIVITAS, 2020)

Cinsiyet farklılıkları hareketlilik desenlerinde etkili oldukları gibi taşıma modları konusunda da etki göstermektedir. Veriler, erkeklerin kadınlara göre daha fazla araba ile seyahat ettiğini gösterirken kadınlar daha fazla toplu taşıma ve bisiklet kullanıp daha fazla yürümektedir (CIVITAS, 2020). Literatür araştırmaları; kadınların düşük karbonlu ulaşım türlerini kullanma yatkınlığının daha fazla olduğunu ve iklim değişikliğinin çevresel etkileri de dâhil olmak üzere çevresel riskleri algılamada ve duyarlı olmada kadınların daha farkında olduklarını göstermektedir. Viyana kentine yapılan cinsiyete dayalı taşıma modları kullanımı gösterimi aşağıda verilmektedir (Şekil 3.18).



Şekil 3.18. Viyana kenti: Cinsiyete bağlı ulaşım türü seçimi (CIVITAS, 2020)

Viyana kentinde yapılmış olan bu araştırmaya göre (Şekil 3.19); kadınların daha fazla toplu taşıma kullandığı, daha fazla yürüdüğü ve daha az özel araç sürücüsü olduğu görülmektedir. Almanya'nın Hannover bölgesinde yapılan demografik özellikler ve taşıma modu kullanımı analizi sonucu aşağıdaki gösterim ortaya çıkmaktadır.



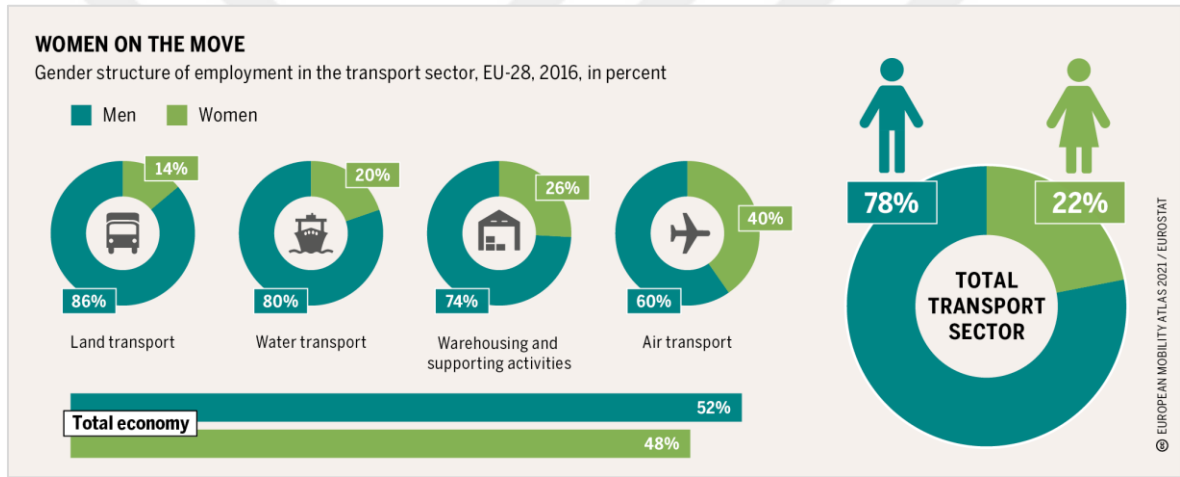
Şekil 3.19. Hannover bölgesi: Demografik özelliklere bağlı ulaşım türü seçimi (CIVITAS, 2020)

Hanover bölgesinde yapılan analizin gösterimi Şekil 3.19'a göre; bekâr kadınlar bekâr erkeklere göre daha fazla yürümekte daha az özel araç kullanmaktadır. Evli fakat çocuksuz aileler arasında kadınlar yine daha fazla yürümekte ve daha az özel araç sürücüsü olmaktadır. Evli ve çocuksuz erkeklerin bekâr erkeklere göre daha fazla özel araç kullandığı ve daha az yürüdüğü de görülmektedir. Bekâr kadınlar çocuksuz evli kadınlardan daha fazla toplu taşıma kullandığı ve daha fazla yürüdüğü de söylenmektedir.

Evli ve çocuklu ailelerde de durum çok farklı değildir. Kadınlar erkeklere göre daha az özel araç sürücüsü ve daha fazla yürürken, bekâr ve çocuksuz kadınlara göre daha fazla özel araç kullanmakta ve daha az yürümektedir. Çocuklu ve bekâr kadınların da çocuklu ve evli kadınlara göre daha fazla toplu ulaşım tercih ettiğini ve daha fazla yürüdüklerini analiz

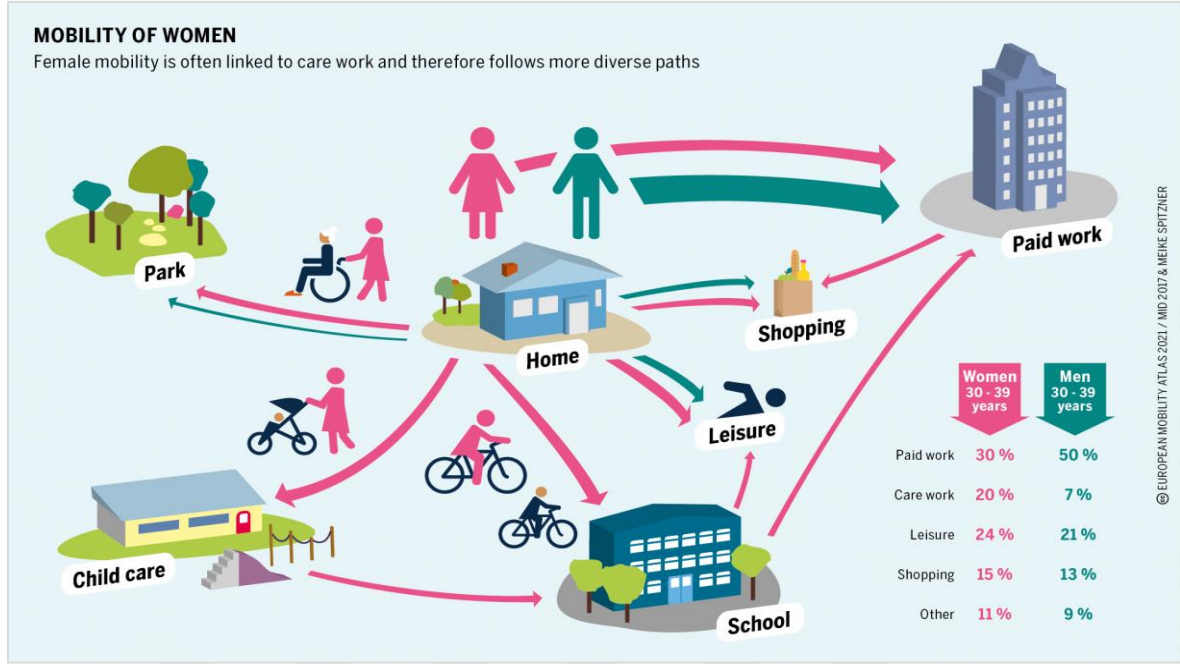
sonuçları göstermektedir. Bu analiz; kadınların tercihlerine, sorumluluklarına ve zorunluluklarına göre ulaşım alışkanlıklarının değiştiğini göstermektedir.

Avrupa Hareketlilik Atlası 2021’de (European Mobility Atlas) cinsiyete bağlı hareketlilik ve bunların demografik, sektörel dağılımları gibi birçok analize yer verilmektedir. Bu sayede kadınların hareketlilik desenlerini ortaya çıkarmak ve yerleşim yerlerine göre farklılıklarını algılamak kolaylaşmaktadır. Hareketlilik cinsiyetten bağımsız değildir. Bu sadece bireysel hareketlilik için değil, aynı zamanda ağırlıklı olarak erkeklerin hâkim olduğu ulaşım ve planlama sektörleri için de geçerlidir. Ulaşım sektöründeki tüm çalışanların sadece % 22’si kadındır (Avrupa Hareketlilik Atlası, 2021) (Şekil 3.20).



Şekil 3.20. Avrupa’da ulaşım sektörü çalışanlarının cinsiyete göre oranları (Eurostat, 2021)

Kadın hareketliliği erkek hareketliliğinden daha karmaşıktır (Şekil 3.21); multimodal ulaşım sistemine dayanır (Almanya’daki toplu taşıma kullanıcılarının %53’ü kadındır ve dünya çapında bu pay %66’ya kadar çıkmaktadır). Çalışan bir multimodal ulaşım sistemi mevcut değilse, çevre pahasına ikinci bir aile arabası en iyi seçenek haline gelir (Avrupa Hareketlilik Atlası, 2021)



Şekil 3.21. Kadın ve erkeklerin günlük hareketlilik alışkanlıkları şeması (European Mobility Atlas, 2021)

3.6. Toplumsal Cinsiyet ve Bölgesel Gelişmişlik

Bibliyometrik analizi yapılan bölgesel gelişmişlik ve toplumsal cinsiyet konusunda elde edilen anahtar kelimeler ile derinleştirilen araştırmaya ve bu bölümde yer verilmiştir.

Ülke ve bölge düzeyinde gelişmişlik ve toplumsal cinsiyet eşitliği ile ilgili yapılmış küresel ölçekte yapılmış çalışmalar irdelenmiştir. Bu çalışmaların ortak amacı; toplumsal cinsiyet eşitliğine dikkat çekmek ve ülkelerin mevcut durumlarını dünya sıralaması içerisinde göstermektir. Belirlenen kriterler üzerinden yapılan sıralamaların amacı; sıralamada geride kalan ülkelerin önde gelen ülkelerin izledikleri politika ve stratejilerini örnek alması ve uygulama önerileri geliştirmesi amaçları taşımaktadır. Aynı zamanda Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri ve alt hedefleri dikkate alınarak ölçekler geliştirilmiştir. Bu raporların incelenme nedeni; sıralama dahilinde Türkiye'nin de yer aldığı çalışmalar içermesidir. Dünya Ekonomi Forumu'nun hazırladığı (WEF) Küresel Cinsiyet Uçurumu Endeksi (Global Gender Gap Report, 2023), Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı'nın hazırladığı (UNDP) Eşitliğe Giden Yollar (The Path to Equal ,2023) ve Toplumsal Cinsiyet Sosyal Normlar Endeksi (Gender Social Norms Index, 2023) raporları irdelenmiştir.

Eşitliğe Giden Yollar (The Path to Equal-2023) raporunda; Küresel Cinsiyet Paritesi Endeksi (Global Gender Parity Index-GGPI) ve Kadın Güçlenmesi Endeksi (WEI) hesaplanarak kadınların güçlenmesinin ve cinsiyet eşitliğinin dünya çapındaki durumunu ölçmek için çok boyutlu bir çerçeve sunmaktadır. Birleşmiş Milletler Kadın Birimi (UN Women) ve UNDP tarafından hazırlanan bu rapor, kadınların karşı karşıya olduğu küresel zorluklara dikkat çekmekte ve politika reformları için bir yol haritası sunmaktadır. Rapor iki yeni endeks ile (WEI, GGPI); kadınların seçim yapma gücünü, özgürlüğünü ölçmekte ve insani gelişmenin temel boyutlarındaki cinsiyet eşitsizliklerini değerlendirmektedir. Bu endeksler bir araya geldiğinde, ülkelerin toplumsal cinsiyet eşitliğini sağlamada kaydettikleri ilerlemenin kapsamlı bir değerlendirmesini sunmaktadır. Kadınların ve kız çocuklarının %1'inden daha azı, kadınların güçlendirilmesinin yüksek olduğu ve cinsiyet farkının küçük olduğu bir ülkede yaşıyor (UNDP, 2023). Küresel olarak, WEI tarafından ölçüldüğü üzere, kadınlar ortalama olarak tam potansiyellerinin yalnızca %60'ına ulaşma yetkisine sahiptir ve GGPI tarafından ölçüldüğü üzere, kadınlar temel insani gelişme boyutlarında erkeklerden ortalama % 28 daha az başarı elde etmektedir (UNDP, 2023). Endeksler; sağlık, eğitim, katılım ve karar alma politikalarını içeren Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerinden üretilmektedir. Ülkeler arası finansal bir hesap sahipliğine erişime bakıldığında; finansal katılımın yoksulluğun azaltılmasıyla yakından ilişkili olduğundan finansal katılımın düşüklüğü ile insani gelişim arasında bağlantı kurulmaktadır (UNDP, 2023). 2022 verilerine göre Türkiye’de WEI değeri 0,498 GGPI değeri 0,511 olarak hesaplanmıştır (UNDP, 2023). Bu değerlerle Türkiye Kadınları Güçlendirme Grubu sınıflandırmasında “düşük” sınıfta yer almaktadır. Hesaplamalar 2021 verileri ile hesaplanan İnsani Gelişim Grubu sıralamasıyla eşleştirildiğinde Türkiye “çok düşük” sınıfta yer almaktadır (Human Development Group) (UNDP, 2023). Aynı tabloda Avustralya, Belçika, Danimarka, İzlanda, Norveç, İsveç ülkeleri; WEI ve GGPI değerleri “yüksek” ve İnsani Gelişim Grubu olarak “çok yüksek” şeklinde sınıflandırılmaktadır (UNDP, 2023). Bu veriler; toplumsal cinsiyet endekslerinin insani gelişim (human development) ile ilişkili olduğunu ortaya koymaktadır. Rapor sonuçları; kadınların toplumdaki hakları ve fırsatlarının erkeklerle eşit olmadığı durumlarda kadınların ve kız çocuklarının tam potansiyelini gerçekleştiremediğini, yetenekler yaklaşımına dayanan insani gelişimin kadınların güçlendirilmesine dayandığı, cinsiyete bakılmaksızın her seçeneğin herkese açık olmasına ve insan haklarının ve temel özgürlüklerin yerine getirilmesinde tüm insanlar için fırsatların eşit şekilde genişletilmesine gerek olduğu vurgulanmaktadır.

Küresel Cinsiyet Uçurumu Endeksi (Global Gender Gap Index, 2023) cinsiyet eşitliğinin mevcut durumunu ve gelişimin dört boyutta karşılaştırmaktadır; ekonomik katılım ve fırsatlar, eğitim durumu, sağlık ve hayatta kalma, siyasi güçlendirme (UNDP, 2023). 2006 yılındaki başlangıçtan bu yana çok sayıda ülkenin bu eşitsizlikleri kapatmaya yönelik çabalarını kaydetmiş olan uzun süreli bir endekstir (UNDP, 2023). Ülkeler arası karşılaştırmalar, cinsiyet eşitsizliklerini azaltacak olan en etkili politikaların belirlenmesini desteklemektedir. Küresel Cinsiyet Uçurumu sıralamasına bakıldığında (UNDP, 2023) 146 ülkeden Türkiye 129. Sırada olup 0 ile 1 arası puanlamanın yapıldığı endeks çalışmasında (0'dan 1'e doğru iyileşen cinsiyet eşitsizliği konuları) Türkiye'nin skoru 0,638'dir. 0,912 skorla İzlanda ilk sırada 0,405 skorla Afganistan son sıradadır. Toplam skorun dışında ekonomi, eğitim, sağlık ve politika alanlarında katılım ve desteklenme konularında da endeks hesaplamaları yapılmıştır. Türkiye; ekonomik kriterler ile ölçüldüğünde endeks skoru 0,500 ile 133. Sırada, eğitim kriterleri ile ölçüldüğünde endeks skoru 0,980 ile 99. Sırada, sağlık kriterleri ile ölçüldüğünde endeks skoru 0,966 ile 100. Sırada ve politika katılımı kriterleri ile ölçüldüğünde endeks skoru 0,106 ile 118. Sırada yer almaktadır (UNDP, 2023) (Şekil 3.22).



Şekil 3.22. Küresel Cinsiyet Uçurumu Endeksi-Türkiye (UNDP, 2023)

Endeks sonuçları; Türkiye'nin ekonomik katılım ve eğitim alanında küresel cinsiyet eşitsizliğinde azalma gösterdiğini ve sıralamasının yükseldiğini gösterirken, sağlık alanında

sabit kaldığını ancak politik güçlendirme kriterinde küresel cinsiyet uçurumunda artış olduğunu göstermektedir. Küresel Cinsiyet Uçurumu sıralamasına göre (UNDP, 2023) cinsiyet eşitsizliği uçurumunun neredeyse tamamen kapanmak üzere olan ülke 1. Sırada İzlanda (0,912) olup, sırayla takip eden ülkeler Norveç (0,879), Finlandiya (0,863), Yeni Zelanda (0,856) ve İsveç'tir (0,815).

Toplumsal Cinsiyet Eşitsizliği Endeksi ve Toplumsal Cinsiyet Gelişim Endeksi kullanılarak hesaplanan Toplumsal Cinsiyet Sosyal Normlar Endeksi (GSNI); toplumsal cinsiyet önyargılarını ölçmek için kullanılmaktadır ve sosyal normları toplumsal cinsiyet eşitliğine doğru kaydırmayı hedeflemektedir (WEF, 2023). Bu endeks; politik katılım, eğitim, ekonomik ve fiziksel bütünlük (sağlık) verilerini içermektedir.

Rapora göre; önyargılı cinsiyet normlarıyla mücadele etmeden, Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerinde yansıtıldığı gibi cinsiyet eşitliğine ulaşmak mümkün değildir ve bu normlar kadınların toplumdaki yeteneklerine ve haklarına yeterinde değer verilmemesine neden olmakta, kadınların seçimlerini ve fırsatlarını kısıtlamaktadır (WEF, 2023). Dünya nüfusunun %85'ini kapsayan bu endeks, 10 kişinin 9'unun kadınlara karşı önyargılı olduğunu, dünyadaki insanların neredeyse yarısının erkeklerin kadınlardan daha iyi siyasi lider olduğunu, beş kişiden ikisinin erkeklerin kadınlardan daha iyi yönetici olduğuna inandığını göstermektedir. Cinsiyet önyargıları hem düşük hem de yüksek İnsani Gelişim Endeksine sahip ülkelerde belirgin olarak mevcuttur ve bu durum önyargıları küresel bir sorun haline getirmektedir (WEF, 2023).

Çizelge 3.3. GSNI'ye göre ülkeler ve Türkiye'nin konumu (WEF, 2023)

GSNI'ye göre en düşük ve en yüksek önyargı oranına sahibi ülkeler (%)			
Yeni Zelanda	%27	Japonya	%58
İsveç	%29	İtalya	%61
Birleşik Krallık	%29	Singapur	%77
Hollanda	%30	Türkiye	%91
Avusturalya	%34	Zimbabve	%98,62
Almanya	%37	Bangladeş	%99,37
Norveç	%40	Mısır	%99,52
Kanada	%41	Malezya	%99,54
Andorra	%42	Tacikistan	%99,92

Çizelge 3.3'e göre; Yeni Zelanda, İsveç ve Birleşik Krallık ülkeleri toplumsal cinsiyet eşitliği içeren hedeflere önyargıları oldukça düşüken, Mısır, Malezya ve Tacikistan

lkelerinde nyargı oranları oldukça yüksektir. Türkiye rapora göre ön yargı oranı yüksek olan bir ülke olsa da her yıl azalma eğiliminde olduğu bilgisi verilmektedir.

Pakistan’da kadınlar erkeklerin yarısı kadar hareket halinde ve erkeklere oranla seyahat etme olasılıkları oldukça düşüktür (Adeel vd., 2017). Gelişmekte olan lkelerde kadınların bir seyahat aracına erişimi daha düşük ve hareketliliklerini kısıtlayıcı oldukça fazla sosyo-kültürel sınırlar mevcuttur (Adeel vd., 2017). Hareketlilik, insanların, nesnelerin ve enerjinin mekân ve zamandaki fiziksel ve sanal hareketini temsil eden geniş bir terimdir (Urry, 2002). Bu çalışmada hareketlilik kavramı Zelinsky’nin (1971) “dolaşım” olarak adlandırdığı insanların günlük hareketliliğine odaklanmaktadır. Cinsiyete dayalı hareketlilik kalıplarının farklı coğrafyalara özgü desenleri, bu coğrafyaların toplumsal, ekonomik ve mevcut kentsel alan yapılarını yansıtmaktadır ve modeller bu yapılardan da beslenmektedir (Adeel vd., 2017). Güney Asya’daki sosyal yaşam, erkeklerin evin geçimini sağlayan otorite, kadınların ise ev hanımı olduğu ve daha düşük güç ve özerkliğe sahip olduğu geleneksel ataerkil aile sistemi ile karakterize edilmektedir (Adeel vd., 2017). Bu sosyokültürel bağlamdaki kadın hareketliliği riskli olarak görülmekteyken erkekler için zgr bir eylemdir ve kadınların hareketliliği ya istenmeyen ya da aileler tarafından takip edilen bir aktivitedir (Adeel vd., 2017). Ortalama olarak Pakistanlı kadınlar erkeklere göre %50 daha az seyahat ediyor ve %46 daha kısa seyahat süresine sahiptir (Adeel vd., 2017) (H1.1. Kadınların günlük seyahat süreleri erkeklerin seyahat sürelerine göre daha kısadır.).

Pakistan’da ve başka yerlerde kadınların hareketliliğini artırmak için kapsamlı, kadın dostu bir ulaşım sistemi ve arazi kullanım politikası uygulanmalıdır. Toplum, kadınların hareketlilik ihtiyaçlarını da tanımalıdır. "Okula Güvenli Yol" gibi programlar, kadınların yürüme hareketliliğini kolaylaştırabilir ve eğitim, istihdam ve diğer faaliyetlere erişimlerini artırabilir. Bu programlar aynı zamanda düşük ve orta gelirli haneler arasında istenmeyen otomobil bağımlılığını da azaltabilir. Kişisel erişilebilirliğin ve hareketlilik düzeyleriyle ilişkisinin ayrıntılı bir incelemesi, farklı sosyo-kültürel özelliklere sahip, ağırlıklı olarak yürümeye dayalı bir toplumda hareketlilik ihtiyaçları ve ulaşım ile arazi kullanım hizmetleri arasındaki ilişki hakkında yararlı bilgiler üretebilir.

Hindistan’ın Delhi ve Kalkta şehirlerinde cinsiyete göre ayrıştırılmış veri seti ile yapılan çalışmada Joshi vd., (2022) kadınların ulaşımda karşılaştığı zorlukları araştırmaktadır. Erkeklerle karşılaştırıldığında kadınlar bakım ve ev ile ilgili sorumluluklar için daha fazla

seyahat etmektedir (Peters, 2013). Hareket halinde olmak, çevre ile etkileşim kurmanın ve ekonomik-sosyal fırsatlara erişmenin önemli bir yoludur ve ulaşım sistemleri bu konuda büyük önem taşımaktadır (Joshi vd., 2022).

Düşük ve orta gelirli ülkelerde toplumsal cinsiyet ve ulaşım konusundaki literatür araştırmalarından Uteng ve Turner (2019), karşılanabilirlik, güvenlik, hareketlilik üzerindeki kültürel kısıtlamalar gibi faktörlerin kadınların sağlık, eğitim ve istihdam fırsatlarına erişimini olumsuz etkilediğini aktarmaktadırlar. Benzer şekilde Peters, Irvin-Erickson, Adelstein, Malik, Derrick-Mills, Validó, Esplage (2019) bir araştırmalarında, ulaşım sistemlerinin kadınlar tarafından önyargı ile karşılandığını ve böylece ekonomi kaynaklarına-istihdam seçeneklerine erişimin önünde engeller oluşturduğunu göstermektedir. Pakistan'da Adeel vd. (2017) tarafından yapılan çalışmada sosyal ve kültürel ağların kadınların hareketliliğini şekillendirildiği saptanmıştır. Kapsayıcı ulaşım için kullanıcı merkezli olarak yapılan araştırmada; kadınların ulaşım hareketliliğinin sosyal ve altyapısal etkileşimler ağında birbirine bağlı olduğunu ve bütüncül bir bakış açısının gerekliliği vurgulanmaktadır (Joshi vd., 2022). Teknolojik müdahale önerileri; farklı kadın gruplarının daha fazla erişebilirlik kazanmaları için kadınların ortak paydada fayda sağlayabileceği kadınları güçlendirici içerikte tasarlanmış eğitim materyalleri ve bilgi notları olarak aktarılmaktadır (Joshi vd., 2022). Altyapısal ve davranışsal olarak sınıflandırılan engeller kadınlar için karmaşık seyahat deneyimleri yaratmaktadır (Joshi vd., 2022). Binyıl Kalkınma Hedefleri (MDGs) toplumsal cinsiyet eşitliği ve sürdürülebilir kalkınmayı iki temel öncelik olarak belirlemektedir (Uteng ve Turner, 2019). Değişen hareketlilik koşullarıyla başa çıkmak için çeşitli kültürleri ve farklı kültürlerdeki cinsiyete dayalı varyasyonları haritalamak önemli bir konudur (Uteng ve Turner, 2019).

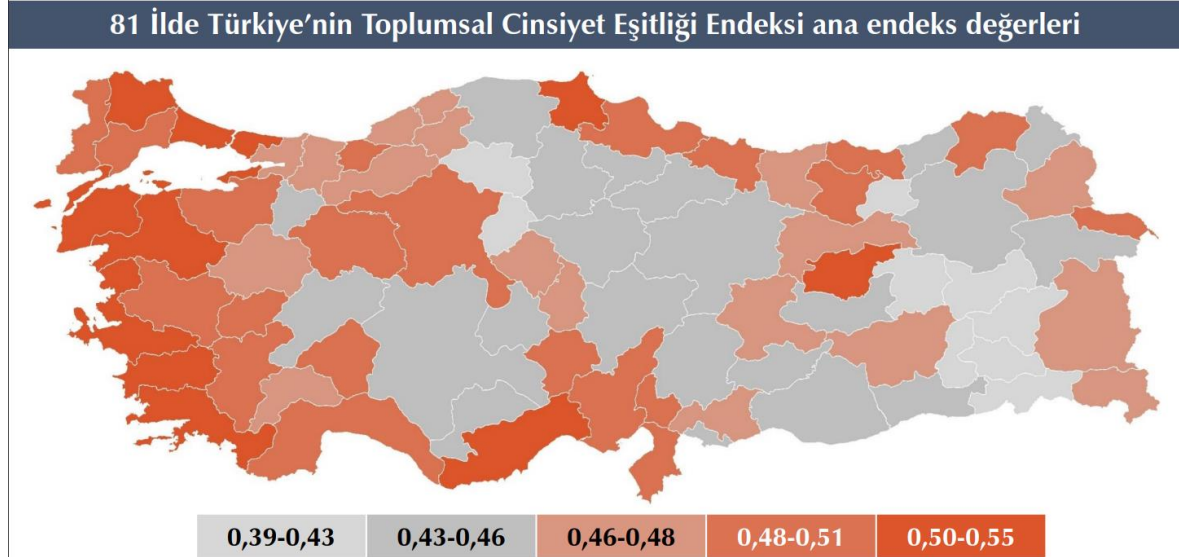
Literatür bulguları; kadınların seyahatlerinin çok amaçlı, karmaşık ve kaynak kısıtlılığı bulunan, sağlık, eğitim ve istihdam olanaklarına erişimlerinde sosyal, fiziksel ve ekonomik engeller barındıran şeklinde açıklanmaktadır (Uteng ve Turner, 2019). Kadınların kamusal alanlara erişimine getirilen kültürel kısıtlamalar kadınların seyahat sürelerini etkileyen önemli bir değişkendir (Uteng ve Turner, 2019). Ulaşımın karşılanabilirliği konusu da kadınları büyük ölçüde kısıtlayan önemli ekonomik sonuçlardandır (Uteng ve Turner, 2019). Pakistan'da kadınlara atfedilen toplumsal cinsiyet rolleri arasında kadınların kamusal alanlardan yararlanma fikrini barındırmamakla birlikte bu alanlardaki varlıklarını da kültürel normların ihlali olarak görülmektedir (Roy, 2009).

Toplumsal cinsiyet eşitliği bölgesel planlama politikalarının bir nesnesidir (Forsberg ve Stenbacka, 2018). Yerel ve mekânsal ilişkiler bölgesel bağlamda; kadınların yenilikçi ve yaratıcı katkıları bölgesel yenilenme sürecinde önemli bir yeri vardır (Blake ve Hanson, 2005). Toplumsal cinsiyet eşitliğinin yerel ve bölgesel kalkınmaya entegre etmek için bir dizi el kitabı ve değerlendirme kılavuzu geliştirilmektedir (Rees, 2000). Her iş görevi cinsiyet kodlu olma eğilimindedir örneğin; tarım sektörü makinelerle dayanıyorsa, iş büyük ölçüde erkekler tarafından gerçekleştirilirken, çeşitli mahsulleri, sebzeleri, hayvancılığı ve/veya turizmi içeren çok işlevli çiftlikler daha çeşitli modeller ve daha yüksek oranda kadın emeği göstermektedir (Forsberg ve Stenbacka, 2018). Kadınların ücretli istihdama katılım derecesi ve yapısı, cinsiyete dayalı iş bölümü gibi bölgeler içinde ve bölgeler arasında da farklılık göstermektedir (Perrons, 1995). Mevcut istihdam kalıpları, geçmişten gelen kalıpların devamı ve birikimidir ve endüstriyel yapılarından güçlü bir şekilde etkilenirler (Walby, 1985). Hane halkı türleri bölgesel olarak değişmektedir ve kadınların ev dışı istihdam tutumları bölgesel kültürü süreç içerisinde değiştirmektedir (Perrons, 1995). Küresel yeniden yapılanmanın etkisi altında ortaya çıkan yeni endüstriyel gelişme biçimleri, yeni değişiklikler yaratabilir ve kadın istihdamında yeni eşitsizlikler beklenebilir (Perrons, 1995).

Dünya ülkeleri arasında farklılıklar olduğu gibi, herhangi bir ülke içinde de farklılıklar vardır, farklılık kadınla erkek arasında olduğu gibi, kadınlar arasında da vardır ve bazen kadınlar arası eşitsizlik kadınla erkek arasındakinden daha da büyük olabilmektedir (Özgüç, 1998). Küresel ölçekte kadınların uğraşlarıyla ilgili çeşitlilikler de coğrafyacılara açısından ilginçtir: örneğin Martinik'te daktilo ve stenografların çok büyük çoğunluğu kadinken, Madras'da böyle bir şey gözlenmez; Lima'da hizmetlilerinin büyük bir çoğunluğu kadındır fakat Lagos'da erkek; Akra'da pazarcıların neredeyse %90'ı kadinken, Cezayir'de bu oran ancak %1'dir (Özgüç, 1998).

Türkiye'de TEPAV (Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı) (2020) tarafından Türkiye'nin Toplumsal Cinsiyet Eşitliği Endeksi oluşturulmuş ve il düzeyinde tematik harita yöntemi ile gösterimi gerçekleştirilmiştir (Şekil 3.23). Endeks; siyaset ve ekonomide temsil edilme, üretim faaliyetlerine katılım ve eğitime katılım değişkenleri ile hazırlanmıştır. Türkiye'de en eşitlikçi iller sırasıyla Muğla, İzmir, Yalova, İstanbul, Kırklareli, Çanakkale, Sinop, Tunceli, Aydın ve Balıkesir illeri olarak sunulmaktadır (TEPAV, 2020). Cinsiyetler

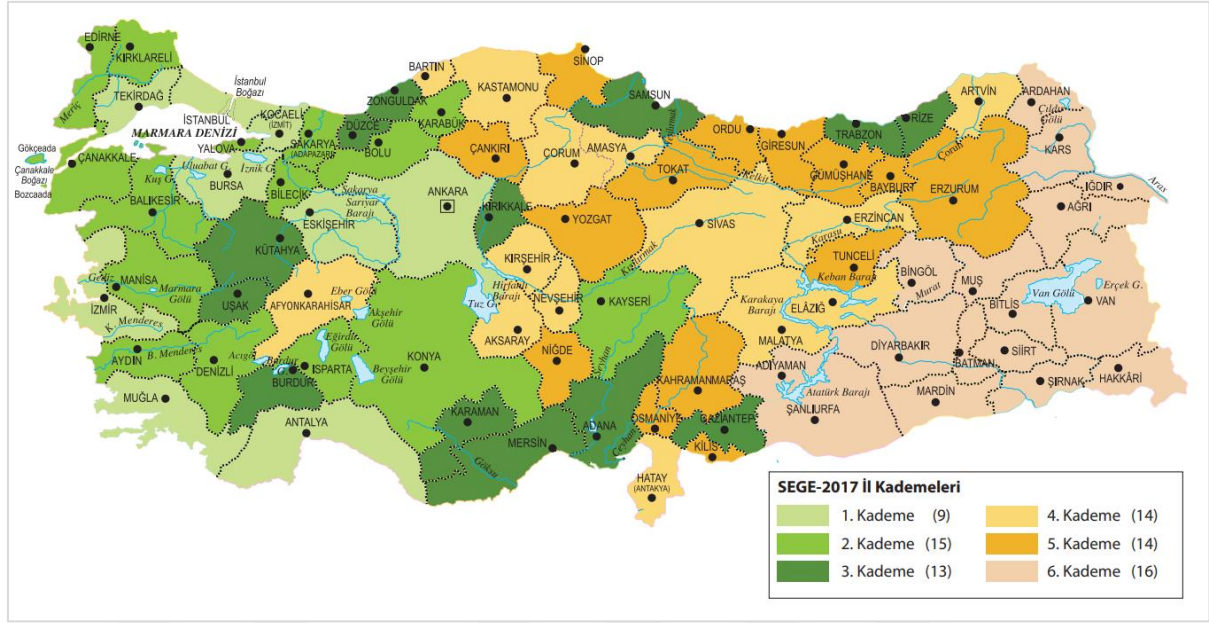
arası eşitsizliğin en fazla olduğu iller sırasıyla Muş, Bingöl, Bayburt, Şırnak, Batman, Bitlik, Kırıkkale, Siirt, Çankırı ve Erzurum illeridir (TEPAV, 2020).



Şekil 3.23. Toplumsal Cinsiyet Eşitliği Endeksi aralıkları- Türkiye'nin 81 ili (TEPAV, 2020)

TEPAV'ın raporuna göre; toplumsal cinsiyet eşitliğinin ekonomik gelişmişlikle benzer bir eğilim izlediği görülmektedir. Her ilde eşitlik ve eşitsizliğin kaynakları birbirinden farklılaşabilmektedir, 81 il toplumsal cinsiyet açısından birbirlerinden çok farklı performans sergilemektedir (TEPAV, 2020). İl düzeyinde toplumsal cinsiyet eşitliğine yönelik faaliyetlerin ölçülmesi, değerlendirilmesi, izlenmesi politika geliştirme çalışmaları bakımından önem taşımaktadır.

Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması (SEGE) araştırmalarına göre; Türkiye illerinin sosyo-ekonomik gelişmişlik seviyeleri belirlenmiştir (SEGE, 2017) (Şekil 3.24). Gelecek projelere yön vermek ve kalkınma sağlamak amacıyla; bölgeler arası eşitsizliklerin giderilmesi, dengeli gelişimin gerçekleştirilebilmesi için Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması araştırmaları en son 2017 yılında Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanmıştır.



Şekil 3.24. Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması- Türkiye'nin 81 ili (SEGE, 2017)

Sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyleri ve toplumsal cinsiyet eşitliği endeks haritasına bakıldığı zaman; Türkiye'nin doğusu ve batısı arasındaki farkların benzerliği dikkat çekmektedir.

Bölge ve il düzeyinde yapılan analizlerde bölgelere göre kadınların kültürel farklılıklara sahip olduğu göz önünde bulundurulmaktadır. Nicel araştırmaların çoğu ulaşım ile ilgili belirli seçimlere ve kararlara yol açan faktörleri detaylandırmadan yalnızca hareketlilik desenlerindeki farklılıkları vurgulamaktadır bu nedenle toplumsal cinsiyet ile ilgili temaları belirlemek için ulaşım yoksulluğunu anlamaya yönelik geleneksel ölçütlerin ötesine geçmeye ihtiyaç duyulmaktadır (Iqbal, Woodcock ve Osmond, 2020). Sorunun sadece ulaşım planlamadaki eşitsizlikler veya yetersizlikler olarak değil kadınların hareketlilik halindeyken karşılaştıkları ayrımcılıkların da göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Kişisel özgürlüğe yapılan vurgular önce insan doğasını anlamayı gerektirir bu nedenle kadınların hareketliliği analiz edilirken seçeneklerin bir dayatma olup olmadığı veya kötü uygulamaların bir yan ürünü olup olmadığını anlamaya ihtiyaç vardır (Iqbal vd., 2020). Bu sorgulamalar kadınlar üzerinde güç uygulayan statükoların araştırılmasını gerektirmektedir.

3.7. Bölüm Değerlendirmesi

Harvey (2016), insan davranışlarına göre mekânın kavramsallaştırılmasını ve böylelikle farklı insan pratiklerinin farklı mekân kavramsallaştırmalarını yaratacağını söylemektedir. Kentler uzun yıllardır üzerinde insan topluluğunun kural koyucu ve politika üretici olarak yaşadığı devingen mekanlardır. İnsanlar; uzun yıllar süren savaşlar, çeşitli doğal afetler, iç karışıklıklar ve ekonomik buhranlar yaşamış olsalar da ortak bir kültüre ve belleğe sahiplerdir. Bu nedenle farklı zamanlarda ve farklı coğrafyalarda olsa da toplumsal cinsiyete dayalı benzer pratikler ve dönüşümler yaşanmaktadır. Tarihsel süreç içerisinde kamusal alan ve özel alan kullanımlarının dönüşümü ve kadınların kamusal alana çıkabilmeleri kadınların ekonomik ve siyasi haklarını elde etmelerine temel oluşturmuştur. Kadınların erkekler ile eşit ücret alma mücadeleleri kadınların kamusal alanda görünürlüğünü artırmış ve kadın-erkek hareketlilik örüntülerinin farkları araştırma konusu haline gelmiştir. Kadınların coğrafyası; eril pratiklerden sıyrılmış bir ortak kamusal alan fikrini ortaya çıkarmıştır. Kadınların gündelik hareketlilikleri arttıkça değişen ihtiyaçlara yanıt veremeyen kentsel sistemler inceleme konusu olmuştur. Tüm bu devrim süreci kadınların ve erkeklerin ayrı iki cinsiyet grubu olduğunu ancak aynı ihtiyaç, rol ve sorumluluk düzeninde yer aldığını kabul ettirmiştir. Bu bağlamda, kadınların ulaşım alışkanlıklarının araştırıldığı çalışmanın dayandığı kavramsal çerçeve açıklanmıştır.

Bibliyometrik analiz yöntemi ile kadınların ve erkeklerin ulaşım alışkanlıkları ile demografik özelliklerin birlikte incelendiği çalışmalar ve yöntemleri incelenmiştir. Bibliyometrik analiz aynı zamanda toplumsal cinsiyet eşitliğinin bölgesel gelişmeyle olan ilişkisini açıklamaktadır. Sonuç olarak yapılan literatür araştırmalarına göre; kadınlar ve erkeklerin ulaşım alışkanlıklarının birçok bilimsel araştırmaya göre farklı olduğunu, ulaşım alışkanlıklarına neden olan eşitsizlerin birden fazla etmene bağlı olduğu, farklı ulaşım türü kullanan kadınların maruz kaldığı dışsallıkların olabileceğini veya ulaşım yoksulu olabileceklerini ve farklı coğrafyalarda insanların farklı ulaşım alışkanlıklarına sahip olabileceği çıkarımları yapılmıştır.

Farklı ulaşım araçlarına erişim, bireysel hareketlilik desenlerinin belirlenmesinde çok önemli bir rol oynamaktadır ve hareketlilikteki cinsiyet eşitsizliği, gelir eşitsizliği varlığında genişlemektedir (Young vd., 2020). Toplumsal cinsiyet eşitsizliği, kentsel ulaşım planlamasının önemli bir sosyal sorunudur (Özkazanç, 2021). Ulaşım ve cinsiyet kent içinde

sıkı sıkıya iç içe geçmiş durumdadır. Hareketlilikteki cinsiyete göre farklılıklar; kamu ve özel ulaşım erişim ile ilişkilidir ve kadınların sosyoekonomik durumları arasında büyük değişkenler olsa da bu durumu fazla etkilememektedir. Kadınların düşük gelire sahip olması toplu ulaşım kullanmalarını teşvik etse de yine de hareketliliği kısıtlayıcı olarak görülmektedir.

Çalışma farklı coğrafi bölgelerden illerin karşılaştırma sonuçları içermektedir. Bu nedenle bölgesel sosyodemografik farklılıklar ve bölgelere göre toplumsal cinsiyet odağı araştırılmıştır. Bölgeler arası gelişmişlik farklılıklarının toplumsal cinsiyet eşitsizlikleri ile bağlantılı olduğu görülmüştür. Türkiye’de yapılan illere göre gelişmişlik ve toplumsal cinsiyet eşitliği tematik haritalarına bakıldığında çalışmanın farklı bölgelerden iller düzeyinde temellendirilmesinin uygunluğu görülmektedir. Bölgeler arası toplumsal cinsiyet eşitliği endeksleri arasında uçurum olan ülkelerde sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşılması güçtür. Bölgeler arasında; sosyo-ekonomik gelişmişlik ve toplumsal cinsiyet eşitliği endeksleri yüksek olanlarda kadınların kent içi ulaşım desenlerini üretmek önemlidir. Aynı yasal ve yönetsel çerçeveye dahil olan yerel yönetimler gelişmişlik düzeyi farklılıklarına rağmen kent içi ulaşım politikalarını uygulayabilir ve kent içi ulaşımında toplumsal cinsiyet eşitliğine katkı sağlayabilirler.

Bölüm sonuçları şu şekilde sıralanabilir:

- Kadınlar tarihsel süreç içerisinde kamusal alana çıkış zorlukları yaşamış ancak kadınların iş gücüne katılımı ile bu zorluklar yerini başka zorluklara bırakmıştır. Bu zorlukların en önemlisi mekânsal organizasyonun erkeklere göre üretilmiş olmasıdır. Kadınları yeni mekân örüntüleri ve hareketlilikleri yeni mekânsal düzenlemelere olan ihtiyacı beraberinde getirmiştir.
- Üretim sistemlerinde kapitalizmin ve bir yaşam biçimi haline gelmiş ataerkilliğin kadınların hareketliliği üzerinde oldukça fazla ve kısıtlayıcı etkileri bulunmaktadır. Kapitalizm; ataerkillik ile iş birliği yapmakta ancak kadın iş gücüne ve kadınların kamusal alana çıkmasına ihtiyaç duyduğunda ise ataerkilliğin karşısında yer almaktadır. Toplumsal roller ve işleyiş sürekli yeniden üretilmektedir. Bu değişimler ile ortaya yeni istihdam modelleri çıkmıştır. Kadınların iş gücüne katılımı ile Feminizm her dönemde kadınların kamusal alandaki varlığını yeniden tanımlamıştır. İnsan hakları ile başlayan süreç; kent hakkı ve adil kent kavramlarını gündeme getirmiş, şehir hayatında kişilerin eşit kamusal hizmet hakkı kapsayıcılığına doğru ilerlemiştir. Kadınlar uzun bir süre

kentsel istatistiki hesaplamalara katılmamıştır ancak bu süreçler ile birlikte kadınların fiziksel özellikleri ve toplumsal konumları bakımından kırılganlıkları ve sahip olması gereken haklar konuları tartışılmaya başlamıştır.

- Kadınların hakları ve korunmaları, uluslararası sözleşmeler, küresel anlaşmalar ve yasalar ile korunduğu görülmektedir. Yıllar içerisinde kadınların sahip olduğu hakların erkekler ile aynı olduğu mücadelesi verilmiştir. Çalışma hayatında kadın ve erkeklerin aynı işte aynı ücreti alabilmeleri için kadın mücadeleleri verilmiştir. Küresel ölçekte Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerinde kadınların güçlendirilmesi ile ilgili ana hedef belirlenmiştir. Kadınların ayrımcılığa uğramaması için küresel sözleşmeler imzalanmış, kadın ve kız çocuklarının güvenli, özgür, adil ve refah içerisinde yaşamlarını sağlamak için hukuki kaynaklar üretilmiş ve bu durumu ölçebilmek için çeşitli göstergeler geliştirilmiştir. Bu göstergeler ile ülkelerin ve bölgelerin toplumsal cinsiyet eşitliği ölçülebilmektedir.
- Belirlenen anahtar kelimeler ile (gender, transportation, travel behaviour, regional development) Web of Science araştırması yapılmıştır. Elde edilen sonuçlar bibliyometrik analiz sonuçları ile sunulmuştur. Kent içi ulaşım sistemlerinde kadın ve erkeklerin demografik durumlarına göre ulaşım türü ve seyahat süresi çalışmaları irdelenmiştir. Kadınların ve erkeklerin farklı hareketlilik desenleri olduğu görülmüştür (AS1. Kadınların ve erkeklerin ulaşım alışkanlıkları farklı mıdır?). Demografik değişikliğin ilk olarak kadın hareketliliğini etkilediği görülmüştür. Cinsiyete göre ayrıştırılmış veri analizi yöntemleri kullanılarak elde edilen bulgular irdelenmiştir. Sonuçlara göre erkeklerin yaygın özel araç kullanıcısı ve kadınların yaya ve toplu taşıma kullanıcısı olduğunu göstermektedir. Kadınların daha sık duraklı seyahat ettiği ve bu durakların nedeninin bakım hizmetleri olduğu görülmektedir (AS2. Farklı ulaşım alışkanlıklarına neden olan eşitsizlikler nelerdir?). Farklı coğrafyalarda yapılan çalışmalarda kadınların zorluklarının ve fırsatlarının farklı olduğu görülmüştür. Din, ırk ve etnik köken gibi kültürel farklılık üreten değişkenlere bağlı olarak coğrafyanın ulaşım alışkanlıkları üzerinde etkisi olduğu görülmüştür. Kamusal alana çıkış ile ilgili kısıtlılıklar da coğrafya ile ilişkilidir ve ulaşım alışkanlıklarını etkilemektedir (AS4. Farklı coğrafyalarda kadınların ulaşım alışkanlıkları farklı mıdır?)
- Bölgesel gelişmişlik ve toplumsal cinsiyet ilişkisi araştırılmış ve gelişmişliğin toplumsal cinsiyet eşitliği ile güçlü bir bağlantı içerisinde olduğu görülmüştür. Küresel amaçlı çalışmalarda ülkelerin toplumsal cinsiyet eşitliği göstergelerine göre sıralamalar yapılmaktadır. Toplumsal cinsiyet eşitliği politikaları üreten ve uygulayan ülkelerde toplumsal cinsiyet eşitliği sıralamasında yukarıda görülürken yetersiz kalan ülkeler

aşağıda görülmektedir. Bu sıralamaların üretilme nedeni  lkelerin göreli durumları ve gelişim sağlamak için ülke politikalarının örnek alınmasıdır. Bölgesel gelişmişlik düzeyi ve bölgesel kalkınmanın, bölgesel toplumsal cinsiyet eşitliği politikaları ile desteklendiği görülmüştür. Bölgelere göre toplumsal cinsiyet eşitliği bakış açılarındaki farklılığın oldukça fazla olduğu görülmüştür.



4. ARAŞTIRMA BULGULARI

Kadınların kent içi ulaşım alışkanlıklarını irdelemenin amaçlandığı, toplumsal cinsiyet perspektifini ulaşım ve altyapı politikalarına dahil etmenin yöntem ve uygulamalarının vurgulandığı tez çalışmasında; elde edilen verilerin cinsiyete göre ayrıştırılarak gerçekleştirilen yöntem uygulamaları ve bu uygulamaların sonuçlarına bu bölümünde yer verilmektedir. Kent içi ulaşım sistemleri, kentlilere sağlanacak olan en elzem haktır ve bireylerin sağlık, eğitim, istihdam gibi temel gereksinimlerini karşılamaları için günlük hareketliliğe ihtiyaçları vardır. Şehirlerin sosyal alt yapısını oluşturan kentliler, gerekli kamusal hizmetlere erişebildiklerinde ve kentsel alanlarda dolaşım gerçekleştirebildiklerinde sağlıklı bir toplumsal yapıdan söz edilebilir.

Kent içi ulaşımın en önemli etki alanı istihdam erişimidir. Özellikle kadınlar, mekânsal düzenlemelerden oldukça fazla etkilenmektedirler. Bunun nedeni; kadınların ulaşım seçeneklerini kullanabilirliği ve yaşam döngüsü içerisinde etkisinde olduğu-maruz kaldığı farklılıklardır (Srinivasan ve Bhat, 2005). Bu tür farklılıkların göz önünde bulundurularak ulaşım planları ve tahmine dayalı modellerin üretilmesi politika yapıcılarının sorumluluğundadır. Seyahat talebi ile arazi kullanım modelleri, hızla yayılan ve gelişen kent modellerinde oldukça tartışmalı bir konudur, nüfus ve yatırım tahminlerinin ötesinde gelişmelerin yaşandığı bazı bölgelerde ulaşım ve arazi kullanımı yatırımları istihdam koşullarını da değiştirmektedir (Srinivasan ve Bhat, 2005). Araştırma bulguları üç düzeyde sunulmuştur. Birinci alt başlıkta Türkiye geneli cinsiyete göre kent içi ulaşım alışkanlıkları, ikinci alt başlıkta 26 il düzeyinde cinsiyete göre kent içi ulaşım alışkanlıkları, üçüncü alt başlıkta ise özel olarak seçilen iller düzeyinde kadınların kent içi ulaşım alışkanlıkları bulguları yer almaktadır. Üç düzeyde incelenen bulgulara; ulaşım türü ve seyahat süresi çalışmaları gruplandırılarak yer verilmiştir. Ulaşım türü çalışmaları; cinsiyet ve kent içi ulaşım sisteminde iş-okul ve alışveriş aktivitelerinde kullanılan ulaşım türü verilerini içermektedir. Özel olarak belirlenen iller düzeyinde bu verilere eğitim ve gelir bilgileri de eklenmektedir. Seyahat süresi çalışmaları; cinsiyet ve kent içi ulaşım sisteminde iş-okul ve alışveriş seyahatlerinde seçilen ulaşım türüne göre seyahat süresi verilerini içermektedir. Demografik verilerden çocuk sahipliliği bu çalışmalar için kullanılmıştır.

4.1. Türkiye Geneli Cinsiyete Göre Kent İçi Ulaşım Alışkanlıkları

Türkiye’de kadınların kent içi ulaşım alışkanlıklarının araştırıldığı tez çalışmasında 1852 adet görüşme yapılmıştır. Araştırma bulgularının ilk bölümünde anket sonuçlarının tamamı öncelikle

Türkiye geneli sonuçlar bağlamında değerlendirilmiştir. Türkiye geneli katılımcıların cinsiyete ve aktiviteye göre ulaşım türü tercihleri ve seyahat süreleri, çapraz sorgulamalar sonucu elde edilen verilerin kullanıldığı grafik yöntemleriyle sunulmaktadır.

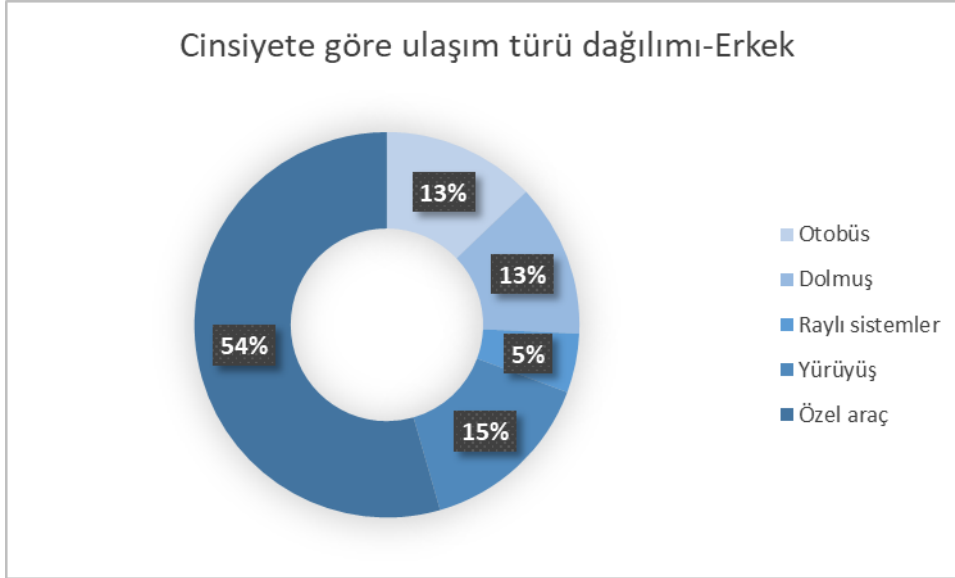
4.1.1. Cinsiyete göre türel dağılım

Toplu taşıma sistemleri kentlere göre farklı formlarda hizmet sunmakta olsa da Türkiye’de otobüs, dolmuş, raylı sistemler toplu taşıma araçları olarak kullanılmaktadır. Çalışma toplumsal cinsiyet bakış açısı taşıdığından elde edilen veri seti ile, Türkiye geneli kadın ve erkeklerin ulaşım türü seçimlerini analiz etmiştir. Bu analiz Türkiye’de kadın ve erkeklerin ayrı ayrı baskın olarak kullandığı ulaşım araçlarını ortaya koymak ve cinsiyete göre ulaşım türü eğilimlerini anlamak amacı taşımaktadır.

26 il örnekleminde toplanan veriler T tasarlandığından verilerin tamamı ile Türkiye geneli sonuçlar üretilmiştir. Sonuçların elde edilmesinde çapraz sorgulamalardan faydalanılmıştır. Katılımcıların cinsiyet verileri ile sorgulanan iş-okul, alışveriş, çocuk ile ilgili seyahatler, yaşlı ile ilgili seyahatler, aile ile ilgili seyahatler ve bireysel aktivite seyahatlerinde kullanılan ulaşım türü seçimleri çapraz sorgulaması yapılmıştır. Aktivite türüne bakılmaksızın; kadın ve erkeklerden herhangi bir yere giderken kullanılan ulaşım türü seçenekleri ayrıştırılarak aşağıdaki grafikler elde edilmiştir (Şekil 4.1, Şekil 4.2). Sonuçlar önce detaylar üzerinden değerlendirilmekte daha sonra genel saptamalar ve çıkarımlar yapılmaktadır.



Şekil 4.1. Türkiye genelinde kadınların kent içi ulaşımında türel dağılımı



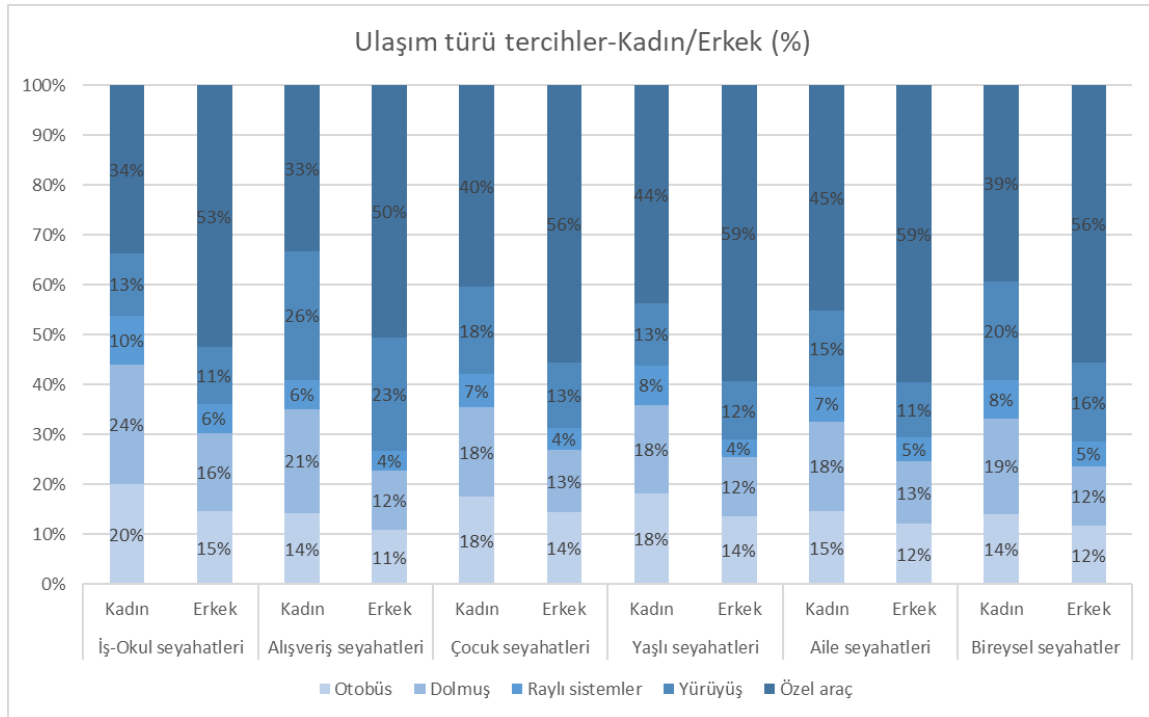
Şekil 4.2. Türkiye genelinde erkeklerin kent içi ulaşımında türel dağılımı

Şekil 4.1 ve Şekil 4.2'ye göre; erkek katılımcıların %54'ü kent içi ulaşımında özel araç kullanırken kadın katılımcıların %39'unun özel araç kullanıcısı olduğu görülmektedir. Otobüs kullanıcılarının %13'ü erkek %16'sı kadın, dolmuş kullanıcılarının %13'ü erkek %20'si kadın, raylı sistem kullanıcılarının %5'inin erkek %7'sinin kadın olduğu ve yaya olarak ulaşım sağlayanların %15'inin erkek %18'inin kadın olduğu görülmektedir.

Aktivite türüne bakılmaksızın toplam gerçekleştirilen seyahatlerin ulaşım türü dağılımına bakıldığında; kadınların daha fazla otobüs, dolmuş, raylı sistem ve yürüyüş eğiliminde olduğu, erkeklerin daha fazla özel araç kullandığı söylenebilir. Kadınların kent içi ulaşım sistemlerinden erkeklerden daha fazla faydalandıkları önemli bir sonuç bulgusunu ifade etmektedir. Özel araç kullanıcılarının çoğunun erkek olması ise kadınların bir özel araca erişiminin olup olmadığı konusunu tartışmaya açmaktadır. Aktivitelere katılımda yaya erişimini en fazla kadınlar sağlamaktadır. Bulgular ışığında kadınların daha fazla sürdürülebilir hareketlilik ürettiği de söylenebilir.

Araştırmanın bir sonraki aşamasında aktivitelere göre ayrıştırılmış veriler dahil edilerek cinsiyete göre ulaşım türü tercihleri ortaya konulmuştur. Aktivite türlerine göre ulaşım türü tercihleri cinsiyete göre sınıflandırılmıştır. Aktivite türleri anket kurgusunda; çalışan veya öğrenciler için iş-okul seyahatleri, evin temel ihtiyaçları amacıyla yapılan alveriş seyahatleri, evde bakım hizmeti sağlanan çocuk veya yaşlı varsa çocuk ile ve yaşlı ile ilgili seyahatler, ailece gerçekleştirilen faaliyetler amacıyla gerçekleştirilen aile ile ilgili seyahatler ve arkadaş buluşması, spor salonu,

yürüyüş ve kişisel gelişim faaliyetleri amacıyla gerçekleştirilen bireysel seyahatler şeklinde sorgulanmıştır. Çapraz tablo yöntemi ile kadın ve erkeklerin farklı aktivite türlerine katılım sağlarken hangi ulaşım türünü tercih ettikleri araştırılmıştır. Elde edilen sonuçlar sınıflandırılarak grafik yöntem ile aşağıda gösterilmektedir (Şekil 4.3). Seçilen grafik metodu %100 yığın grafiktir. % 100 yığın grafikleri, oransal katılımları, tüm kategoriler arasında karşılaştırmak için faydalıdır, her veri serisinin toplama görelî katılımını bir yüzde olarak çizerler ve her gruptaki nicelikler arasındaki görelî farkları görmeyi kolaylaştırır (IBM web sitesi).



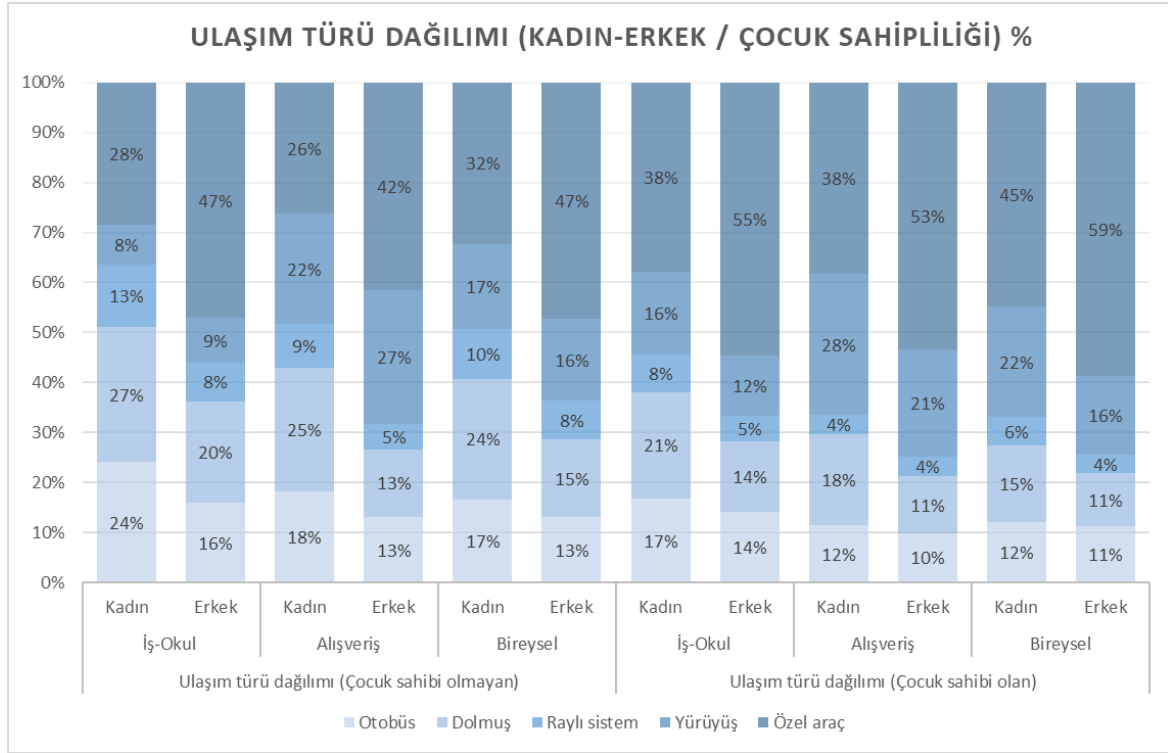
Şekil 4.3. Türkiye geneli cinsiyete ve aktiviteye göre kent içi ulaşım türü dağılımı

Şekil 4.3'e göre; iş-okul amaçlı seyahatlerde özel araç kullanıcılarının %53'ü erkek %34'ü kadın, otobüs kullanıcılarının %15'i erkek %20'si kadın, dolmuş kullanıcılarının %16'sı erkek %24'ü kadın, raylı sistem kullanıcılarının %6'sı erkek %10'u kadın ve yaşlı seyahat edenlerin %11'i erkek %13'ü kadındır. Alışveriş amaçlı seyahatlerde özel araç kullanıcılarının %50'si erkek %33'ü kadın, otobüs kullanıcılarının %11'i erkek %14'ü kadın, dolmuş kullanıcılarının %12'si erkek %21'i kadın, raylı sistem kullanıcılarının %4'ü erkek %6'sı kadın ve yaşlı seyahat edenlerin %23'ü erkek %26'sı kadındır. Çocuk ile ilgili seyahatlerde özel araç kullanıcılarının %56'sı erkek %40'ı kadın, otobüs kullanıcılarının %14'ü erkek %18'i kadın, dolmuş kullanıcılarının %13'ü erkek %18'i kadın, raylı sistem kullanıcılarının %4'ü erkek %7'si kadın ve yaşlı seyahat edenlerin %13'ü erkek %18'i kadındır. Yaşlı ile ilgili seyahatlerde özel araç kullanıcılarının %59'u erkek

%44'ü kadın, otobüs kullanıcılarının %14'ü erkek %18'i kadın, dolmuş kullanıcılarının %12'si erkek %18'i kadın, raylı sistem kullanıcılarının %4'ü erkek %8'i kadın ve yaya seyahat edenlerin %12'si erkek %13'ü kadındır. Aile aktiviteleri ile ilgili seyahatlerde özel araç kullanıcılarının %59'u erkek %45'i kadın, otobüs kullanıcılarının %12'si erkek %15'i kadın, dolmuş kullanıcılarının %13'ü erkek %18'i kadın, raylı sistem kullanıcılarının %5'i erkek %7'si kadın ve yaya seyahat edenlerin %11'i erkek %15'i kadındır. Bireysel aktiviteler ile ilgili seyahatlerde özel araç kullanıcılarının %56'sı erkek %39'u kadın, otobüs kullanıcılarının %12'si erkek %14'ü kadın, dolmuş kullanıcılarının %12'si erkek %19'u kadın, raylı sistem kullanıcılarının %5'i erkek %8'i kadın ve yaya seyahat edenlerin %16'sı erkek %20'si kadındır.

Cinsiyete göre aktiviteye dayalı ulaşım türü dağılımına bakıldığında otobüs dolmuş ve raylı sistem kullanıcılarının en çok kadınlardan oluştuğu görülmektedir. Bütün aktiviteleri daha fazla özel araç kullanarak gerçekleştirme eğiliminde olanın erkekler olduğu görülmektedir. Kadınların ve erkeklerin iş-okul seyahatleri, alışveriş seyahatleri, varsa evdeki yaşlı birey ile ilgili seyahatler, varsa çocuk ile ilgili seyahatler, aile ile gerçekleştirilen aktivite seyahatleri ve bireysel zaman seyahatleri amacıyla kullanılan ulaşım araçları sorgulaması sonucunda kadınların tüm etkinliklerde daha fazla kent içi toplu ulaşım araçları kullandıkları ve daha fazla yaya seyahat ettikleri görülmektedir.

Aktivite türüne ve cinsiyete göre yapılmış olan ulaşım türü dağılımında çocuk sahipliğinin etkisi araştırılmıştır. Çapraz sorgulamaya çocuk sahipliği demografik verisi eklenerek sorgulama tekrarlanmıştır. Çocuk sahipliği durumunun sorgulamaya girmesi ile araştırmanın hedeflediği; çocuk sahibi olan kadın ve erkeklerin çocuk sahibi olmayan kadın ve erkeklere göre hareketlilik davranışlarının farklılaştığı noktaları bulmaktır. Bu nedenle çocuk ile ilgili seyahatler, yaşlı ile ilgili seyahatler ve aile etkinlikleri ile ilgili seyahatler sorgulamanın dışında tutulmuştur. Bu karşılaştırmayı yapabilmek için çocuk sahibi olmayan kadın ve erkeklerin hareketlilik durumu için çocuk ile aktiviteyi çıkarılması, bekar bireyler ve bekar anne ve babaları da sorgulamaya dahil edebilmek için bakım hizmetleri olan yaşlı ile ilgili seyahatler ve aile aktiviteleri ile ilgili seyahatlerin dahil edilmemesi uygun görülmüştür. Sonuç tablosunda elde edilen veriler %100 yığın grafik yöntemi ile aşağıda gösterilmektedir (Şekil 4.4). Değerlendirmeler; çocuk sahipliğinin cinsiyete göre oluşturduğu farklılık baskın olarak önemsendiğinden, özel araç, toplu ulaşım (dolmuş, otobüs ve raylı sistem toplamı) ve yaya erişim kapsamında yapılmaktadır.

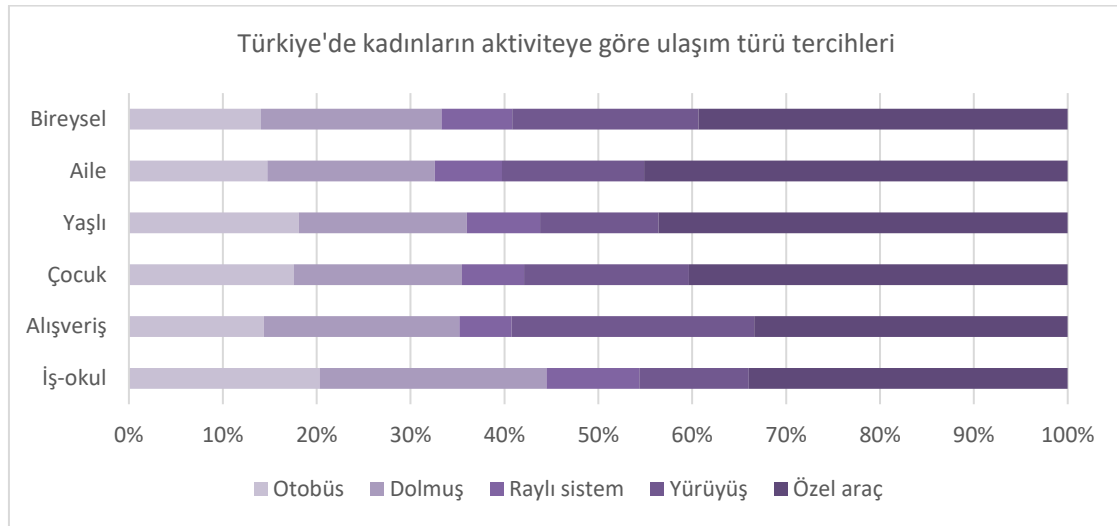


Şekil 4.4. Türkiye geneli aktiviteye-cinsiyete ve çocuk sahipliliğine göre kent içi ulaşım türü dağılımı

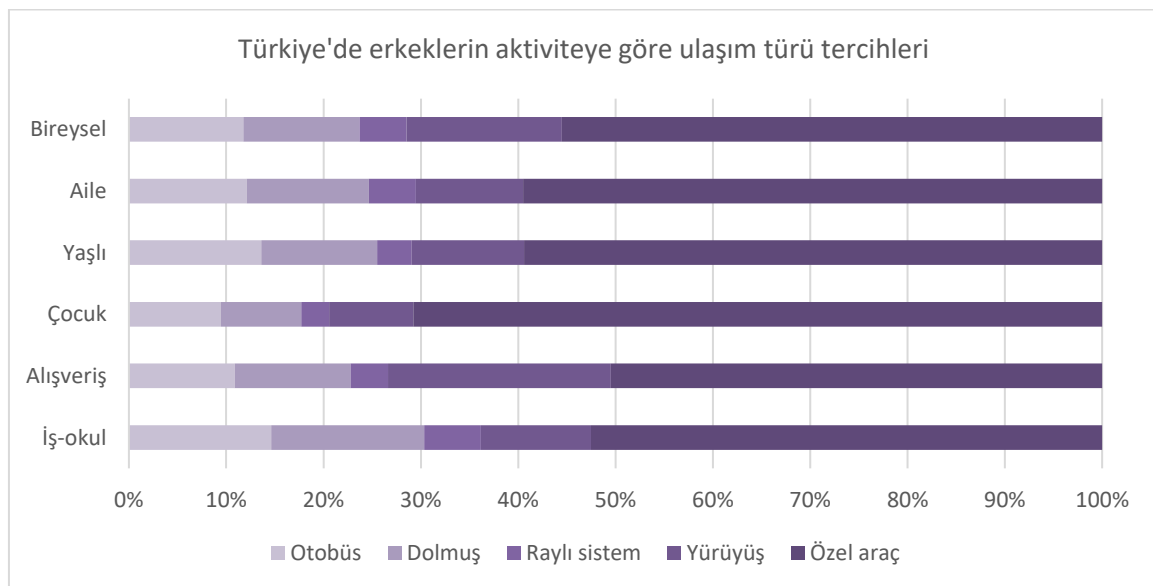
Şekil 4.4'e göre; çocuk sahibi olmayan erkeklerin %47'si iş-okul seyahatlerinde özel araç kullanırken çocuk sahibi olan erkeklerin %55'i özel araç kullanmaktadır. İş-okul seyahatlerinde çocuk sahibi olmayan erkeklerin %44'ü toplu ulaşım sistemleri ile %9'u yaya olarak erişim sağlarken çocuk sahibi olan erkeklerin %33'ü toplu ulaşım sistemleri ile %12'si yaya olarak erişim sağlamaktadır. Aynı aktivite türünde; çocuk sahibi olmayan kadınların %28'i özel araç, %64'ü toplu ulaşım sistemleri, %8'i yaya seyahat ederken, çocuk sahibi olan kadınların %38'i özel araç, %46'sı toplu ulaşım sistemleri, %16'sı yaya yolculuğu yapmaktadır. Alışveriş amacıyla yapılan seyahatlerde; çocuk sahibi olmayan erkeklerin %42'si özel araç, %31'i toplu ulaşım sistemleri, %27'si yaya yolculuğu yaparken çocuk sahibi olan erkeklerin %53'ü özel araç, %25'i toplu taşıma sistemleri ve %21'i yaya yolculuğu yapmaktadır. Aynı aktivite türünde; çocuk sahibi olmayan kadınların %26'sı özel araç, %52'si toplu taşıma sistemleri, %22'si yaya yolculuğu yaparken çocuk sahibi olan kadınların %38'i özel araç, %34'ü toplu taşıma sistemleri, %28'i yaya yolculuğu yapmaktadır. Bireysel aktivite amacıyla yapılan seyahatlerde; çocuk sahibi olmayan erkeklerin %47'si özel araç, %36'sı toplu ulaşım sistemleri, %16'sı yaya yolculuğu yaparken, çocuk sahibi olan erkeklerin %59'u özel araç, %26'sı toplu ulaşım sistemleri, %16'sı yaya yolculuğu yapmaktadır. Aynı aktivite türünde; çocuk sahibi olmayan kadınların %32'si özel araç, %51'i

toplu taşıma sistemleri, %17 yaya yolculuğu yaparken, çocuk sahibi olan kadınların %45'i özel araç, %33'ü toplu ulaşım sistemleri, %22'si yaya yolculuğu yapmaktadır.

Aktivite türüne göre kadın ve erkeklerin ulaşım türü tercihi grafikleri üretilmiştir (Şekil 4.5, Şekil 4.6). Kadın ve erkeklerin belirlenen seyahat amaçları doğrultusunda hangi ulaşım türünü tercih ettikleri anket sonuçlarında yer almaktadır. Çapraz sorgulamada aktivite türlerinde kullanılan ulaşım türlerinin tamamı seçilerek kadın ve erkek olarak ayrıştırılmıştır. Veriler tablo içerisinde toplanarak Türkiye'de kadın ve erkeklerin aktiviteye göre ulaşım türü tercihi sonuçları elde edilmiştir.



Şekil 4.5. Aktiviteye göre ulaşım türü-Kadın (%)



Şekil 4.6. Aktiviteye göre ulaşım türü-Erkek (%)

Şekil 4.5 ve Şekil 4.6'ya bakıldığında; erkeklerin %50 ve daha fazlasının tüm aktivitelerde özel araç kullandığı görülmektedir. Kadınların bireysel, aile, yaşlı ve çocuk ile ilgili seyahatlerinde daha fazla özel araç kullandığı ve alışveriş seyahatlerinde daha fazla yürüdükleri görülmektedir. Otobüs, dolmuş, raylı sistem toplamına bakıldığında kadınların iş-okul seyahatlerinde daha fazla toplu taşıma kullandıkları görülmektedir. Erkeklerin ise çocuk ile ilgili seyahatlerde özel araç kullanımı oldukça fazladır.

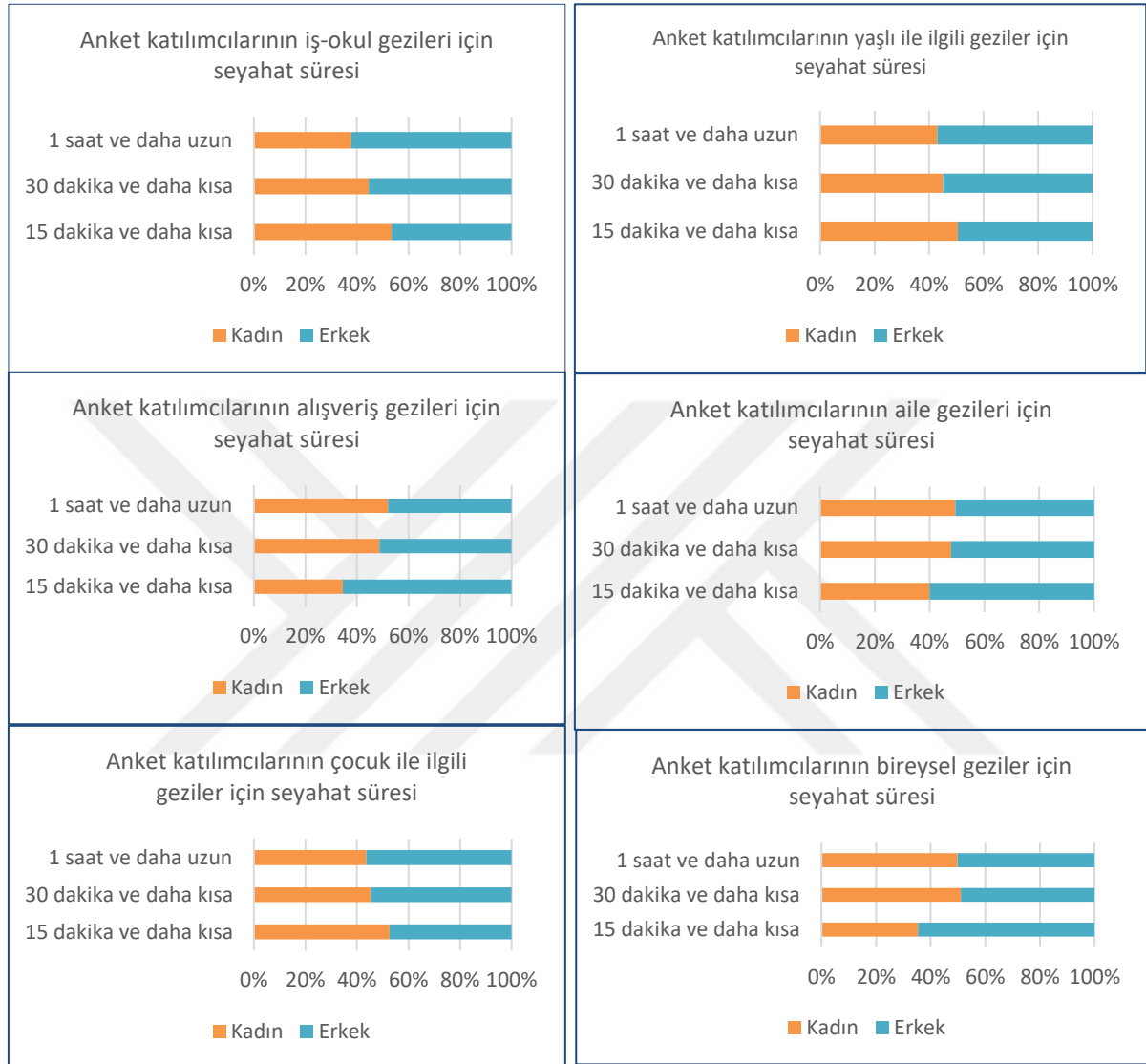
4.1.2. Cinsiyete göre seyahat süresi dağılımı

Araştırma kapsamında kadın ve erkeklerin aktivitelere erişimde harcadıkları seyahat süresi sorgulanmaktadır. Sorgulama aktiviteye dayalı, başlangıç noktası “ev” ve bitiş noktası “aktiviteye varış” şeklinde kurgulanmıştır. Bu kurgu Giriş bölümünün Sınırlılıklar alt bölümünde açıklanmıştır. Türkiye geneli kadın ve erkeklerin farklı aktiviteler için harcadıkları seyahat süreleri ulaşım desenlerini etkileyen önemli değişkenlerdir. Seyahat süresi birçok faktöre göre değişkenlik gösteren, kullanılan ulaşım türünde geçirilen süreyi ifade etmektedir. Aktiviteye dayalı seyahat süresi analizi, ulaşım planlaması disiplini için oldukça önemlidir. Arazi kullanım kararları ve toplu ulaşım politikaları seyahat süresini göz önünde bulundurarak alınmaktadır.

Bir yerden bir yere gitme süresi ne kadar kısa ise o güzergâh ve ulaşım türü tercih sebebi olmaktadır. Bu nedenle arazi kullanımı ve ulaşım planlama birbirleriyle sıkı ilişki içerisinde olan iki disiplindir. Konut alanlarından iş alanlarına, konut alanlarından alveriş ve kentsel hizmet mekanlarına her gün sayısız geçişler gerçekleşmektedir. Arazi kullanımının kent merkezi çevresinde yaygınlaştığı kentlerde bu mesafeler her geçen gün artmaktadır. Toplu ulaşım sistemleri de çeperlere dağılan kentsel alanlara hizmet vermek için güzergâh üretmekle yükümlüdür. Toplu ulaşım araçlarının kapasitesi, hızı, ücreti, güvenliği ve konforu ile ilgili konular kullanıcılar için çekici ya da itici faktörler yaratmaktadır. Cinsiyete göre seyahat süreleri; tercih edilen ulaşım türüne, ulaşımın amacına, birlikte seyahat edilen ve bakım hizmeti verilen birinin varlığına, istihdam koşullarına, haneye olan bağımlılığa, kültürel ve sosyal normlar ve ekonomik gelir gibi birçok faktöre bağlı olarak değişmektedir.

Bu bölümde cinsiyete göre ayrıştırılmış seyahat süresi verileri aktiviteler özelinde incelenmiştir. Bu analiz, cinsiyet, aktivite türleri ve seyahat süresi değişkenlerinin çapraz sorgulamaları sonucunda elde edilmiştir. Çapraz tablo sonuçlarına göre her aktivite için cinsiyete göre seyahat

süresi grupları elde edilmiştir. Her gruptan elde edilen sonuçlar %100 yığın grafik yöntemi ile aşağıda gösterilmektedir (Şekil 4.7).



Şekil 4.7. Türkiye geneli aktiviteye ve cinsiyete göre kent içi ulaşımında seyahat süresi dağılımı

Şekil 4.7’de aktiviteye ve cinsiyete göre seyahat süreleri görülmektedir. Aktivite türleri metodoloji bölümünde açıklandığı gibi; iş-okul seyahatleri, alışveriş seyahatleri, çocuk ile ilgili seyahatler, yaşlı ile ilgili seyahatler, aile etkinlikleri için seyahatler ve bireysel etkinlikler için seyahatler olarak 6 kategoride sorgulanmıştır. Seyahat süresi sorgulaması; 15 dakika ve daha kısa, 30 dakika ve daha kısa ve 1 saat ve üzeri olmak üzere 3 gruba ayrılmıştır.

İş-okul seyahatleri için seyahat süresi karşılaştırmalarına bakıldığında; kadınların erkeklerden daha fazla kısa süreli seyahat ettiği görülmektedir. 15 dakika ve daha kısa seyahat eden kadın sayısı 15 dakika ve daha kısa seyahat eden erkek sayısından daha fazladır. Erkeklerin ise iş-okul seyahatlerinde daha fazla 1 saat ve üzeri seyahat ettiği görülmektedir. Alışveriş seyahatleri için seyahat süresi karşılaştırmalarına bakıldığında iş-okul seyahatlerinin tersine; kadınların daha uzun süreli seyahat ettiği ve erkeklerin daha kısa süreli seyahat ettiği görülmektedir. Alışverişe giderken 1 saat ve üzeri seyahat eden çoğunluk kadınlardan oluşurken 15 dakika ve daha kısa seyahat eden çoğunluk erkeklerden oluşmaktadır. Çocuk ile ilgili seyahatler için seyahat süresi karşılaştırmalarına bakıldığında; kadınların daha fazla kısa süreli seyahat ettiği, erkeklerin çocuk ile ilgili aktiviteler için nispeten daha uzun seyahat ettiği görülmektedir. Yaşlı ile ilgili seyahatler için seyahat süresi karşılaştırmaları, çocuk ile ilgili seyahat süresi karşılaştırmaları ile aynı deseni sahiptir. Aile etkinlikleri için seyahat süresi karşılaştırmalarına bakıldığında; baskın olarak erkeklerin daha fazla kısa süreli seyahat ettiği söylenebilir. Bireysel etkinlikler için seyahat süresi karşılaştırmalarına bakıldığında; erkeklerin daha fazla kısa süreli seyahat ettiği görülmektedir.

Şekil 4.8.'de seyahat süresi verileri; cinsiyete, aktiviteye ve çocuk sahipliliği durumuna göre çapraz sorgulama yöntemi ile ayrıştırılmış veri sonuçlarının grafiksel gösterimleri yer almaktadır. Çocuk sahipliliği değişkenine göre ayrıştırıldığından aktivite türlerinden çocuk ve yaşlı ile ilgili olanlar hariç tutulmuştur. Bunun nedeni çalışmanın Metodoloji bölümünde detaylıca anlatılmaktadır.



Şekil 4.8. Türkiye geneli aktiviteye-cinsiyete-çocuk sahipliğine göre kent içi ulaşım seyahat süresi dağılımı

Sonuçlar çocuk sahibi olmayan kadınların daha uzun süre seyahat etme eğiliminde olduğunu göstermektedir (Şekil 4.8). İş okul seyahatlerinde; çocuk sahibi olmayan

kadınların çocuk sahibi olan kadınlar gibi erkeklerden daha fazla kısa süreli seyahat ettiğini göstermekte aynı zamanda erkeklerden daha fazla uzun süreli seyahat ettiğini göstermektedir. Tablonun iş-okul seyahat süresi grafiği bölümü için; kadınların çocuk sahipliliği ile ulaşım sistemlerinde geçirdiği seyahat sürelerinin kısaldığı açıkça söylenebilir. Alışveriş seyahatleri, aile aktiviteleri ve bireysel aktiviteler için gerçekleştirilen seyahatlerde de aynı çıkarım yapılabildiği görülmektedir. Tüm grafikler çocuk sahibi olan kadınların seyahat sürelerinde azalma olduğunu göstermektedir. (H1.2: Çocuk sahibi olmak kadınların ulaşım alışkanlıklarını daha çok etkilemektedir.).

Genel olarak; iş-okul amaçlı seyahat süresi kadınların daha kısadır, erkeklerin seyahat süreleri kadınların seyahat sürelerine göre genel olarak daha fazladır. Kadınların iş ve bakım hizmetleri kapsamında kısa süreli seyahatler yaptığı görülmektedir. Kadınların isteğe bağlı aktivitelerde daha uzun süreli seyahat ettiği görülmektedir. Çocuk sahibi olan kadınların iş-okul seyahat süreleri çoğunlukla 15 dakika ve daha kısadır. İsteğe bağlı aktivitelerde seyahat süreleri 30 dakika ve 1 saat sürelerine ulaşmaktadır. Çocuk sahibi olan kadınların çocuk sahibi olmayan kadınlara göre seyahat sürelerinin daha kısıtlanmış olduğu görülmektedir. Çocuk sahibi olmayan kadınların erkeklere göre daha fazla seyahat ettiği görülmektedir. Çocuk sahibi olan erkeklerin ise çocuk sahibi olmayan erkeklere göre daha fazla seyahat ettiği görülmektedir.

4.2. 26 İl Düzeyinde Cinsiyete Göre Kent içi Ulaşım Alışkanlıkları

4.2.1. Cinsiyete göre türel dağılım

İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması (İBBS) 2. Düzey bölgelerinin çekirdek 26 ili kapsamında yapılan anket sonuçlarının cinsiyet ve ulaşım verileri çapraz sorgulamaları ile kadın ve erkeklerin kullandıkları ulaşım araçlarının sonuçları elde edilmiştir. Sorgulamada hangi ulaşım türünü kaç kadın ve kaç erkeğin kullandığı çapraz tablo gözlerinde sayısal olarak üretilmiştir. Sonuçlar grafik ve tematik harita yöntemleriyle gösterilmektedir. Yapılan analizler; kadınların ve erkeklerin kent içi ulaşımında kullandıkları ulaşım araçlarını ve seyahat sürelerini ortaya koymaktadır. Sonuçlar kadınların ve erkeklerin farklı olarak gerçekleştirdikleri ulaşım alışkanlıklarını açıklamaktadır. Çapraz sorgulama sonuçları aşağıdaki tabloda görülmektedir (Çizelge 4.1).

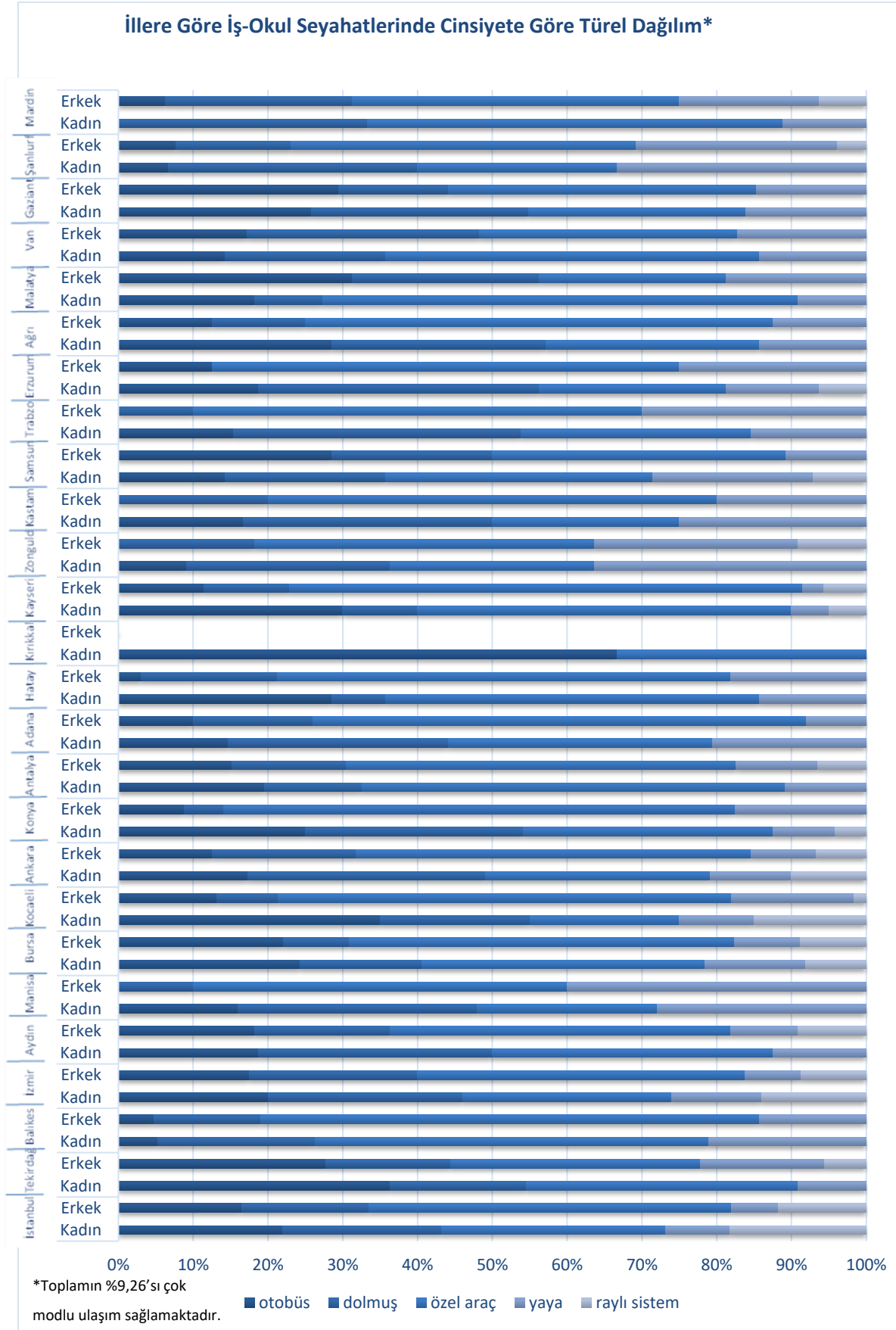
Çizelge 4.1. İl düzeyinde iş-okul seyahatleri amacıyla kent içi ulaşımında türel dağılımın cinsiyete göre çapraz tablosu

İllere göre iş-okul seyahatlerinde cinsiyete göre kullanılan ulaşım türü						
İller	Cinsiyet	Otobüs	Dolmuş	Özel araç	Yaya	Raylı sistem
İstanbul	Kadın	71	69	97	28	59
	Erkek	45	46	132	17	32
Tekirdağ	Kadın	4	2	4	1	0
	Erkek	5	3	6	3	1
Balıkesir	Kadın	1	4	10	4	0
	Erkek	1	3	14	3	0
İzmir	Kadın	20	26	28	12	14
	Erkek	14	18	35	6	7
Aydın	Kadın	3	5	6	2	0
	Erkek	2	2	5	1	1
Manisa	Kadın	4	8	6	7	0
	Erkek	0	1	5	4	0
Bursa	Kadın	9	6	14	5	3
	Erkek	15	6	35	6	6
Kocaeli	Kadın	7	4	4	2	3
	Erkek	8	5	37	10	1
Ankara	Kadın	19	35	33	12	11
	Erkek	13	20	55	9	7
Konya	Kadın	6	7	8	2	1
	Erkek	5	3	39	10	0
Antalya	Kadın	9	6	26	5	0
	Erkek	7	7	24	5	3
Adana	Kadın	5	10	12	7	0
	Erkek	5	8	33	4	0
Hatay	Kadın	4	1	7	2	0
	Erkek	1	6	20	6	0
Kırıkkale	Kadın	6	0	3	0	0
	Erkek	0	0	0	0	0
Kayseri	Kadın	6	2	10	1	1
	Erkek	4	4	24	1	2
Zonguldak	Kadın	1	3	3	4	0
	Erkek	0	2	5	3	1
Kastamonu	Kadın	2	4	3	3	0
	Erkek	0	1	3	1	0
Samsun	Kadın	4	6	10	6	2
	Erkek	8	6	11	3	0
Trabzon	Kadın	2	5	4	2	0
	Erkek	0	1	6	3	0
Erzurum	Kadın	3	6	4	2	1
	Erkek	2	0	10	4	0

Çizelge 4.1. (devam) İl düzeyinde iş-okul seyahatleri amacıyla kent içi ulaşımında türel dağılımın cinsiyete göre çapraz tablosu

Ağrı	Kadın	2	2	2	1	0
	Erkek	1	1	5	1	0
Malatya	Kadın	2	1	7	1	0
	Erkek	5	4	4	3	0
Van	Kadın	2	3	7	2	0
	Erkek	5	9	10	5	0
Gaziantep	Kadın	8	9	9	5	0
	Erkek	10	5	14	5	0
Şanlıurfa	Kadın	1	5	4	5	0
	Erkek	2	4	12	7	1
Mardin	Kadın	0	3	5	1	0
	Erkek	1	4	7	3	1

Çizelge 4.1’de 26 ilden kadın ve erkek katılımcıların iş-okul seyahatlerinde kullandıkları ulaşım araçlarının detaylı verisi görülmektedir. Tabloya bakarak; cinsiyetlere göre yaygın olarak kullanılan ulaşım türü hakkında yorumlar yapılabileceği gibi hiç kullanılmayan ulaşım türü veya görece fazla ya da görece az kullanılan ulaşım türü hakkında yorumlar yapılabilmektedir. Sonuçlar ile kadınların erkeklere göre ulaşım türü tercihleri karşılaştırılabilmektedir. Kişi sayıları %100 yığın grafik metodunda kullanılmıştır. Tüm illerden toplanan veriler ulaşım türü ve cinsiyet verileri ile ayrıştırılarak aşağıdaki grafik elde edilmiştir (Şekil 4.9). Grafikte 26 il düzeyinde ulaşım türü verilerinin cinsiyete göre ayrıştırılmış dökümü görülmektedir. Giriş bölümünde açıklanan sınırlılıklar nedeniyle bazı iller değerlendirme dışında tutulacağından yalnızca anket sayısı 30’un üzerinde olan illerin sonuçları değerlendirilmektedir.

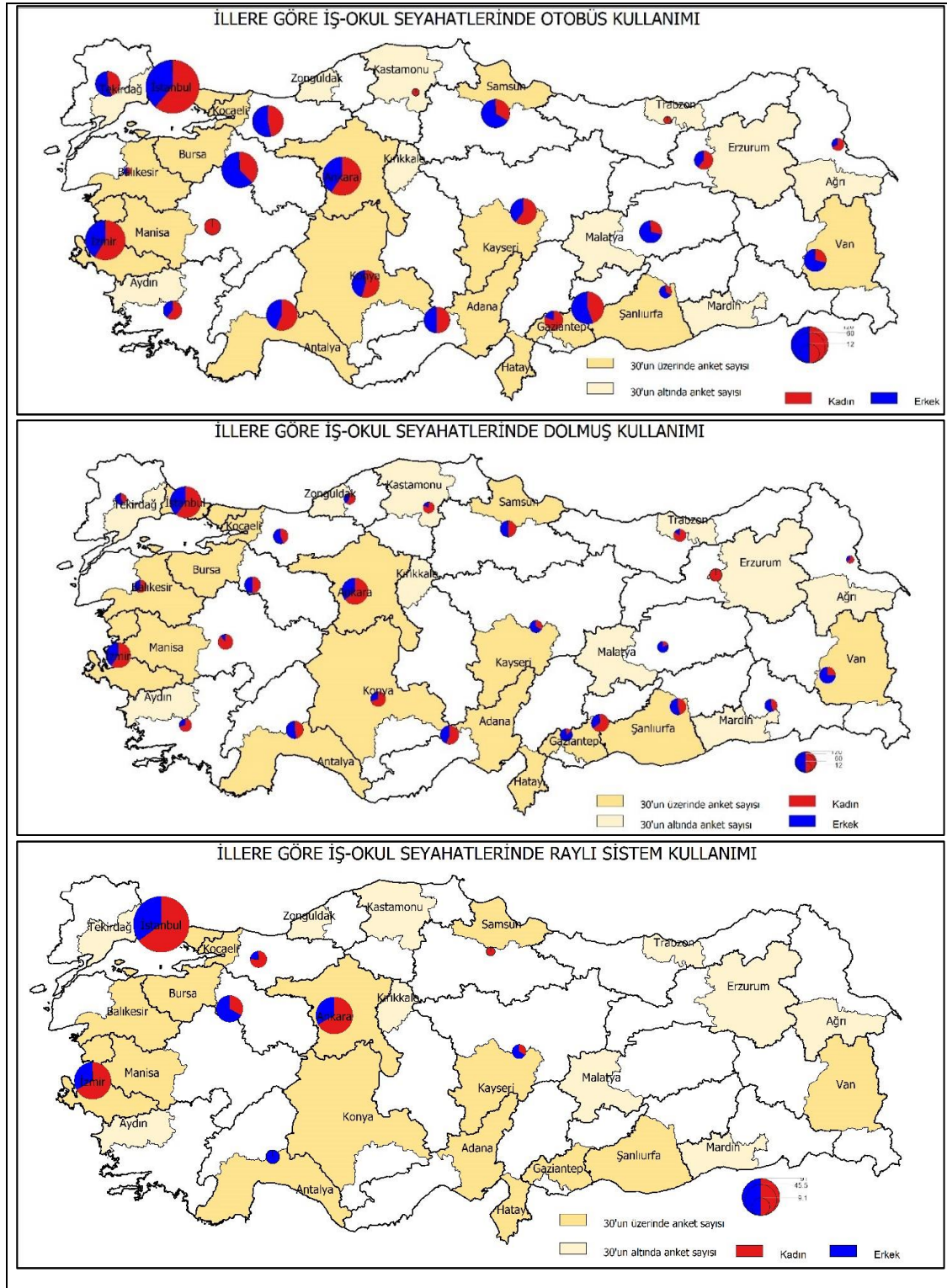


Şekil 4. 9 İllerin kent içi ulaşımında cinsiyete göre türel dağılımı

Değerlendirmeler İstanbul, Balıkesir, İzmir, Manisa, Bursa, Ankara, Konya, Antalya, Adana, Hatay, Kayseri, Samsun, Van, Gaziantep ve Şanlıurfa ile ilgili sonuçlar üzerinden yapılacaktır. İş-okul aktivitesi amacıyla gerçekleştirilen ulaşımda türel dağılım grafiğine göre (Şekil 4.9); tüm bireylerin özel araç kullanımı oldukça yaygın görülürken, otobüs ve raylı sistem kullanımının bazı illerde yüksek olsa da bazı illerde çok az veya hiç bulunmadığı görülmektedir. Otobüs ve raylı sistemler kurumsal bir alt yapı ve bütçe gerektiren yatırımlardır. İstanbul raylı sistemlerin en fazla kullanıldığı il olarak öne çıkmaktadır. İzmir, Bursa, Kocaeli ve Ankara illeri İstanbul'dan sonra en fazla raylı sistemlerin kullanıldığı yerleşmelerdir. Analizin daha detaylı gösterimi için iş-okul ve alışveriş aktivitelerinde kullanılan ulaşım türleri için ayrı ayrı tematik harita gösteriminden faydalanılmıştır.

İş-okul ve alışveriş aktivitelerinde ulaşım türü tercihleri (kadın/erkek)

İş-okul aktiviteleri; kadın ve erkeklerin işe veya okula yapılan seyahatlerde kullanılan ulaşım türü seçiminde önemli bir değişkendir. İllere göre iş-okul seyahatlerinde değişen ulaşım türü tercihleri istihdam olanakları ve istihdam modelleri hakkında önemli çıktılar sunmaktadır. İş-okul seyahatlerinde kullanılan ulaşım araçlarının cinsiyete göre ayrıştırılmış verileri aşağıda tematik harita yöntemi ve pasta grafik modeli ile gösterilmektedir. Haritalar tüm veri seti kullanılarak üretilmiştir ancak yorumlamalar güvenilir aralıkta kabul edilen iller üzerinden yapılmaktadır. Tematik harita yöntemi ile güvenilir iller gösterilmiştir. Üretilen tematik haritalar ilk olarak iş-okul seyahatlerinde toplu taşıma seçeneklerini (otobüs, dolmuş, raylı sistemler) göstermektedir. Daha sonra yaya ve özel araç kullanımları incelenmiştir (Şekil 4.10).

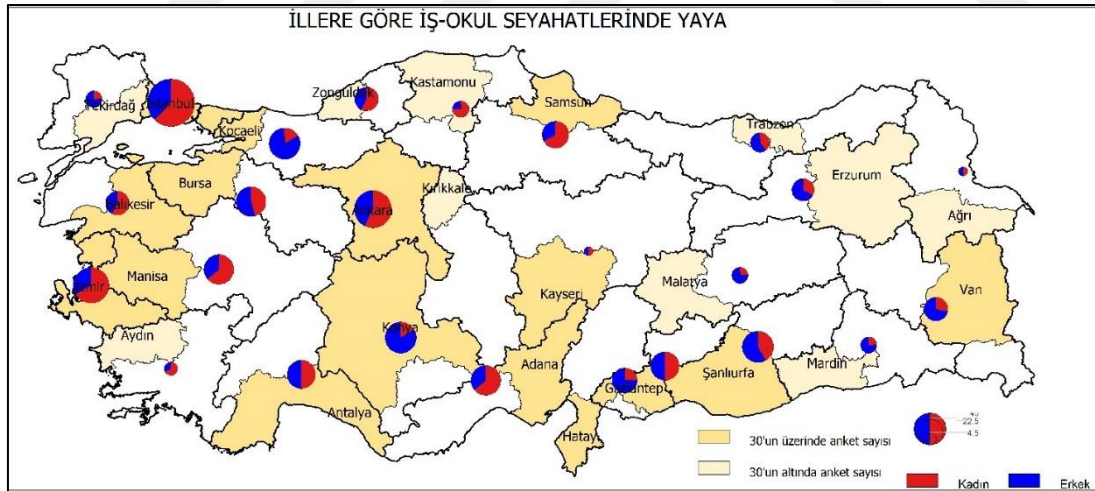


Şekil 4.10. İş-okul seyahatlerinde toplu taşıma kullanımının cinsiyete göre mekânsal gösterimi

İş ve okul seyahatlerinde otobüs kullanımının mekânsal haritasına bakıldığında; Bursa, Samsun, Malatya, Van illerinde yaygın olarak erkeklerin işe-okula seyahatlerinde otobüs kullandığı görülmektedir. Kocaeli, Adana, Gaziantep illerinde erkeklerin otobüs kullanımı

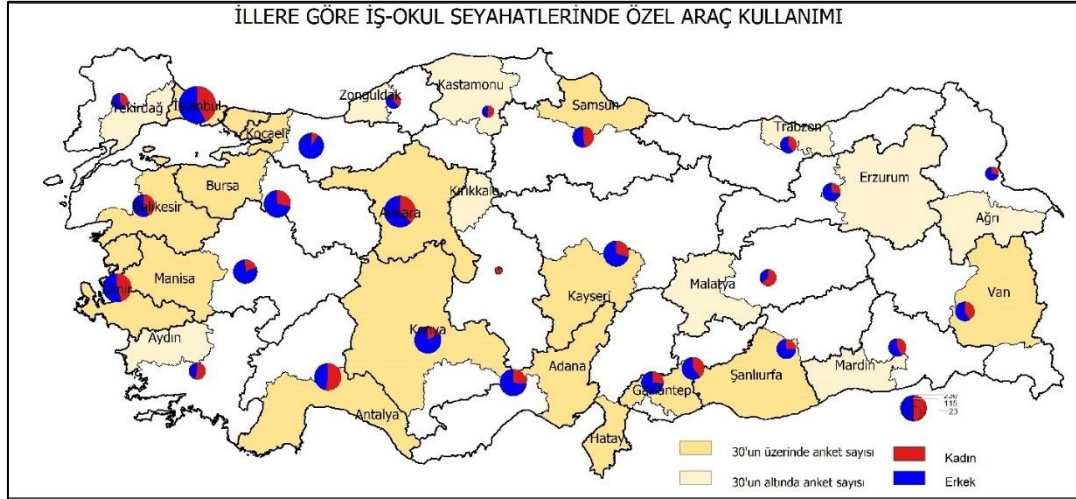
kadınların otobüs kullanımına çok yakın olmakla birlikte biraz daha fazla olduğu görülmektedir. İstanbul, Ankara, İzmir, Konya, Kayseri, Hatay, Manisa ve Antalya illerinde ise kadınların daha fazla otobüs kullandığı söylenebilir. İş ve okul seyahatlerinde dolmuş kullanımının mekânsal haritasına bakıldığında; Kayseri, Van, Şanlıurfa, Hatay, Kocaeli illerinde erkeklerin kadınlardan daha fazla dolmuş kullandığı görülmektedir. İlginç farklılık olarak; dolmuş kullanımı Balıkesir ilinde otobüs kullanımından daha fazladır ve kadınlar tarafından daha fazla kullanılmaktadır. Manisa ilinde de otobüs kullanımında olduğu gibi kadınlar tarafından oldukça fazla kullanılmaktadır. İş-okul seyahatlerinde raylı sistem kullanımı incelendiğinde; İstanbul, İzmir, Ankara, Kocaeli, Bursa, Antalya, Kayseri, Samsun illerinde ulaşım altyapısı olarak raylı sistemlerin bulunduğu söylenebilir. İstanbul, Ankara ve İzmir illerinde raylı sistemleri kadınların daha fazla kullandığı görülmektedir.

İş ve okul seyahatlerinde yaya seyahatlerin mekânsal haritasına bakıldığında (Şekil 4.11); Van, Şanlıurfa, Gaziantep, Hatay, Konya, Kocaeli illerinde erkeklerin daha fazla yaya seyahat ettiği görülürken; İstanbul, Ankara, İzmir, Manisa ve Balıkesir illerinde kadınların daha fazla yaya seyahat ettiği görülmektedir.



Şekil 4.11. İş-okul seyahatlerinde yaya kullanımının cinsiyete göre mekânsal gösterimi

İş ve okul seyahatlerinde özel araç kullanımının mekânsal haritasına bakıldığında (Şekil 4.12); geçerli olan tüm illerde özel araç kullanımının erkekler tarafından daha fazla kullandığı görülmektedir (H2: Cinsiyete göre ulaşım türü dağılımı değişmektedir.).

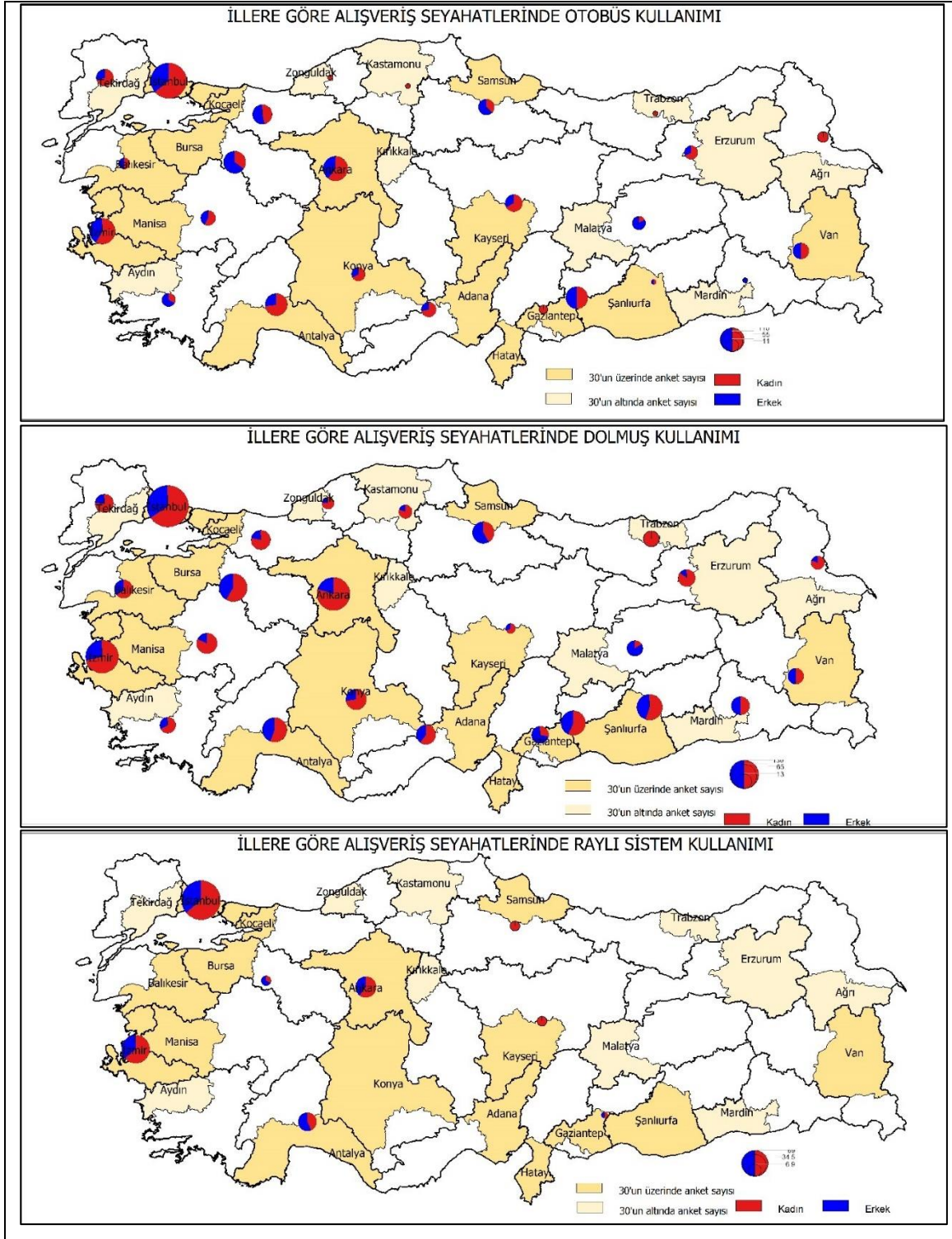


Şekil 4.12. İş-okul seyahatlerinde özel araç kullanımının cinsiyete göre mekânsal gösterimi

Alışveriş seyahatlerinde kullanılan ulaşım araçlarının cinsiyete göre ayrıştırılmış verileri aşağıda tematik harita yöntemi ve pasta grafik modeli ile gösterilmektedir. Üretilen tematik haritalar ilk olarak alışveriş seyahatlerinde toplu taşıma seçeneklerini (otobüs, dolmuş, raylı sistemler) göstermektedir. Daha sonra yaya ve özel araç kullanımları incelenmiştir.

Alışveriş seyahatlerinde otobüs kullanımı mekânsal haritasına bakıldığında (Şekil 4.13); geçerli illerde yaygın olarak kadınlar tarafından kullanıldığı ancak Bursa ve Kocaeli illerinde daha fazla erkekler tarafından kullanıldığı görülmektedir. Gaziantep, Şanlıurfa ve Van illerinde de kadın ve erkeklerin hemen hemen aynı oranda alışveriş amacıyla otobüs kullanıldığı görülmektedir. Dolmuş kullanımında kadınların kullanım oranı ile erkeklerin kullanım oranı arasında oldukça fazla farkın olduğu görülmektedir. İstanbul, Balıkesir, İzmir, Bursa, Kocaeli, Ankara, Konya, Antalya, Adana gibi Türkiye'nin orta ve batısında bulunan ve gelişmişlik düzeyi yüksek kentlerde kadınların yaygın dolmuş kullanımı haritalarda görülmektedir (Şekil 4.13).

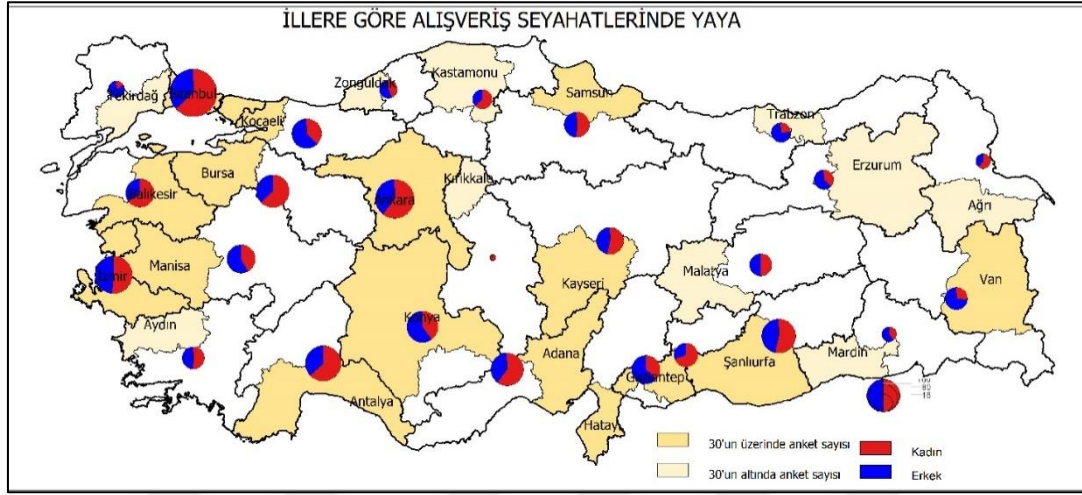
Alışveriş seyahatlerinde raylı sistem kullanımı incelendiğinde (Şekil 4.13); İstanbul, İzmir, Ankara, Bursa, Kocaeli, Antalya, Kayseri, Samsun, Gaziantep illerinde ulaşım altyapısı olarak raylı sistemin mevcut olduğu görülmektedir. Alışveriş seyahatlerinde de iş-okul seyahatlerine benzer olarak raylı sistem kullanımının daha fazla kadınlar tarafından gerçekleştirildiği söylenebilir. Antalya ilinde daha fazla erkekler tarafından kullanıldığı da görülmektedir.



Şekil 4.13. Alışveriş seyahatlerinde toplu taşıma sistem kullanımının cinsiyete göre mekânsal gösterimi

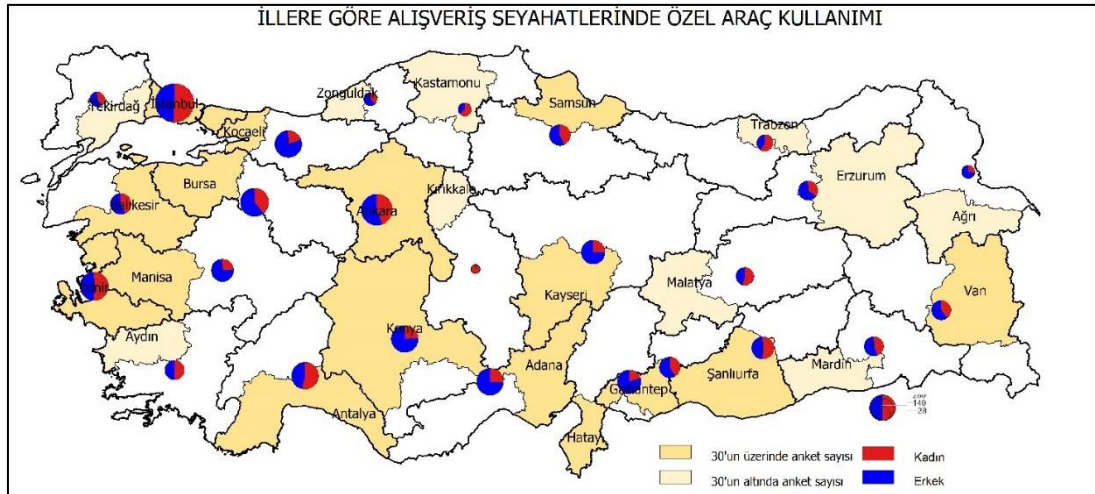
Alışveriş seyahatlerinde yaya seyahatlerin mekânsal haritasına bakıldığında (Şekil 4.14); Manisa, Kocaeli, Konya, Hatay, Van illerinde erkeklerin daha fazla yaya seyahat ettiği

görülürken; İstanbul, Balıkesir, Bursa, Ankara, Antalya, Adana, Gaziantep ve Şanlıurfa illerinde kadınların daha fazla yaya seyahat ettiği görülmektedir.



Şekil 4.14. Alışveriş seyahatlerinde yaya kullanımının cinsiyete göre mekânsal gösterimi

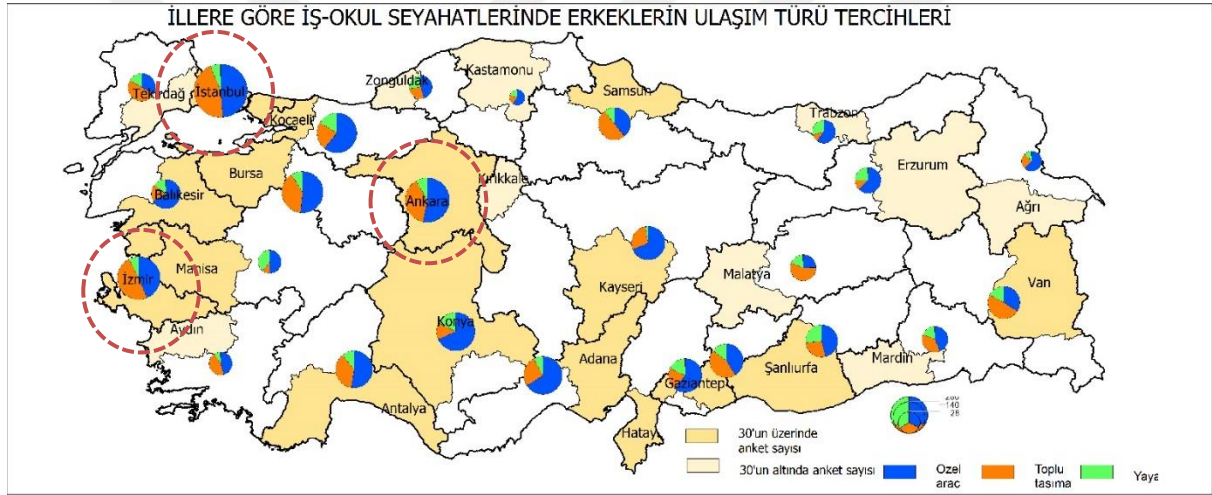
Alışveriş seyahatlerinde özel araç kullanımının mekânsal haritasına bakıldığında (Şekil 4.15); geçerli olan tüm illerde özel araç kullanımının daha fazla erkekler tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir.



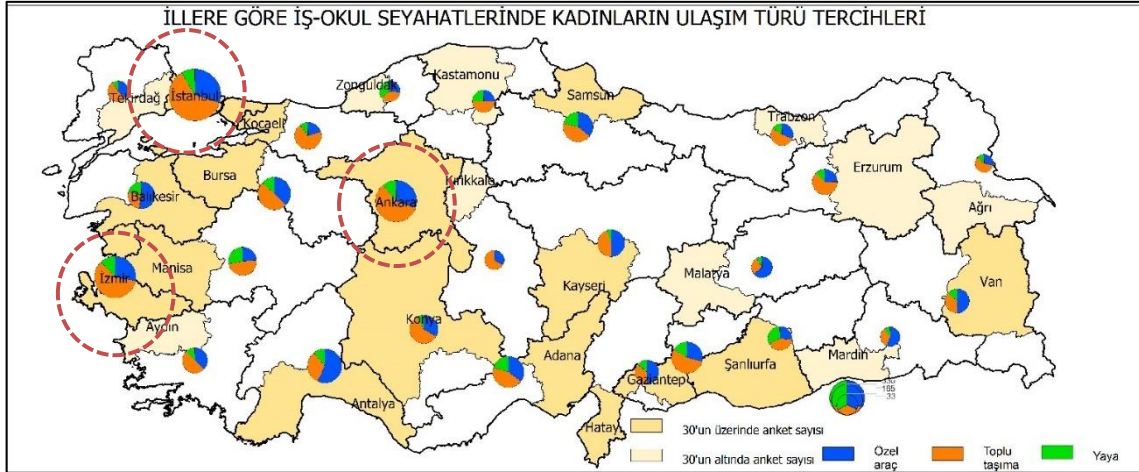
Şekil 4.15. Alışveriş seyahatlerinde özel araç kullanımının cinsiyete göre mekânsal gösterimi

İllere göre yapılan bu çalışmanın sonuçları özel araç, toplu ulaşım (otobüs, dolmuş, raylı sistem) ve yaya sınıflandırması yapılarak tematik harita yöntemi kullanılarak kadın ve erkeklerin yaygın olarak kullandıkları ulaşım araçları gösterimi elde edilmiştir. Tematik

haritalar üzerinde Türkiye'nin en kalabalık nüfusuna sahip ilk üç ili olan İstanbul, İzmir ve Ankara illeri karşılaştırmalı olarak incelenmektedir (Şekil 4.16 ve Şekil 4.17). Tematik haritalara bakıldığında, yaya seyahat edenlerin daha fazla kadın olduğu görülürken aynı zamanda Türkiye'nin doğusuna doğru gidildikçe yaya seyahat oranlarının arttığı da görülmektedir. Van ve Diyarbakır illeri; tematik haritalara bakıldığında Türkiye'nin doğusunda bulunan ve görece daha fazla toplu ulaşım kullanılan iller olarak görünmekte ancak yukarıdaki grafiğe bakıldığında toplu ulaşım sistemlerinden “dolmuş” seçeneğinin otobüsten daha yaygın bir toplu ulaşım seçimi olduğu görülmektedir. Hatay ilinin hem kadın hem erkek kullanıcılar için toplu ulaşım kullanma oranının düşük olması ve fazlaca yaygın ulaşım türünün “özel araç” olması dikkat çekmektedir.



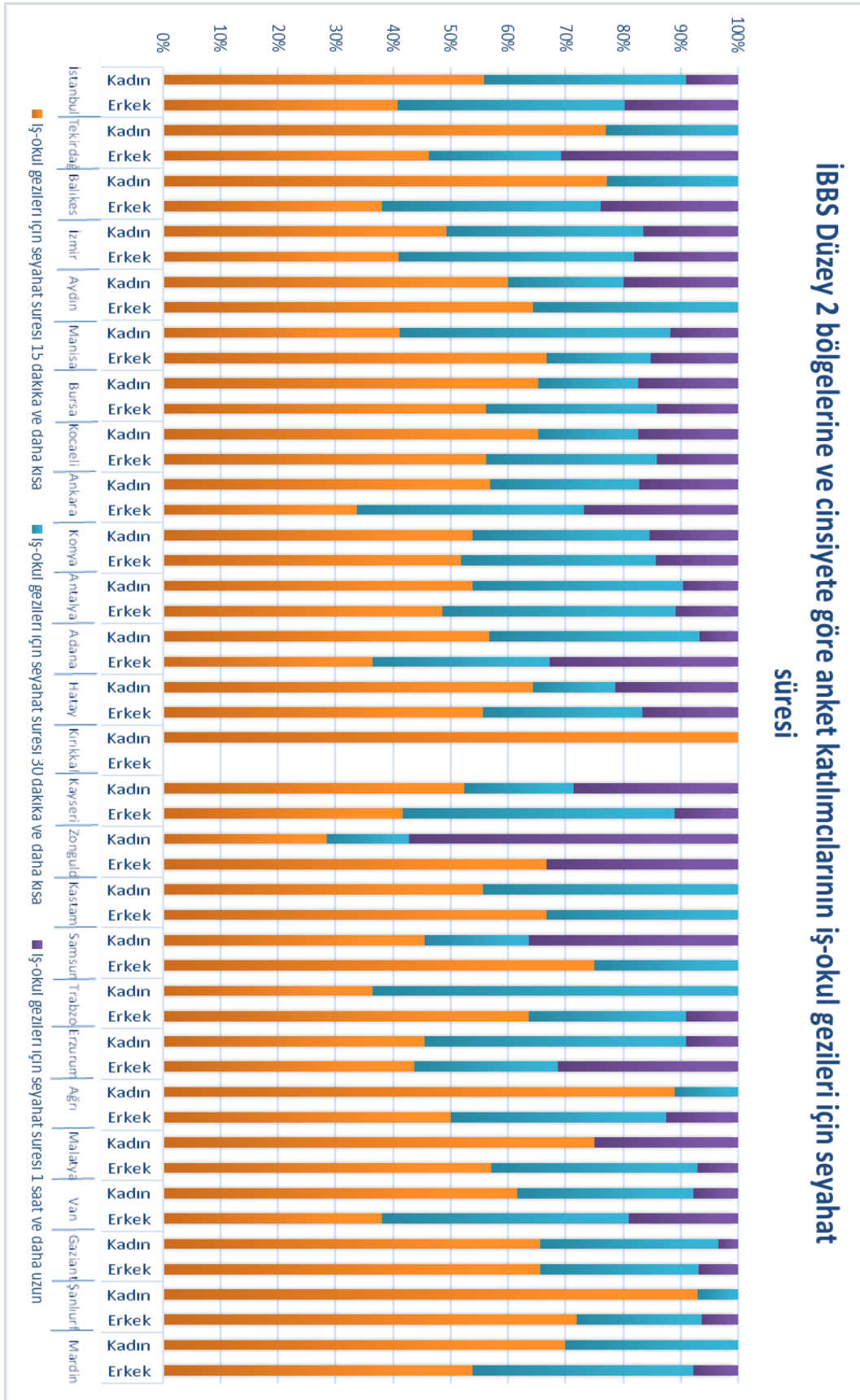
Şekil 4.16. İş-okul seyahatlerinde erkeklerin ulaşım türü tercihlerinin karşılaştırmalı gösterimi



Şekil 4.17. İş-okul seyahatlerinde kadınların ulaşım türü tercihlerinin karşılaştırmalı gösterimi

4.2.2. Cinsiyete göre seyahat süresi dağılımı

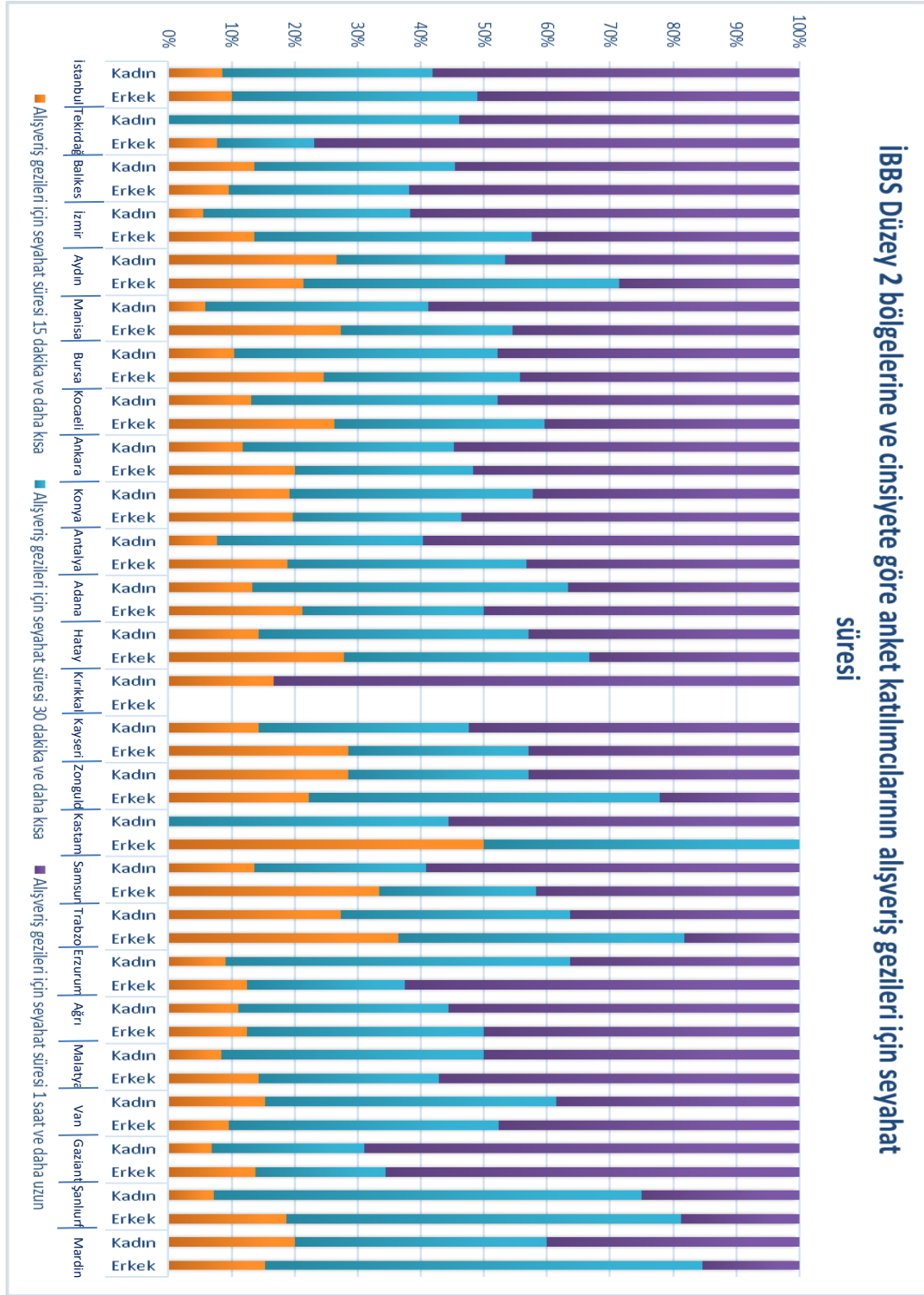
Çalışmanın anket sorularından biri seyahat süresidir ve “ev” başlangıçlı seyahatlerde varış noktasına kadar kent içi ulaşım sistemlerinden faydalanılan süre sorgulanmıştır. Çapraz tablo sorgulamaları ve ki-kare analizleri sonucunda seyahat süresi ile cinsiyet ilişkisi arasındaki ilişkinin anlamlı olduğu görülmüştür. İlk olarak iş-okul seyahatlerinde kullanıcıların seyahat süresi sorgulamaları çapraz tablo yöntemi ile cinsiyete göre ayrıştırılmıştır. Elde edilen sonuçlar yığın grafik metodu kullanılarak oransal dağılımın görülmesi sağlanmıştır (Şekil 4.18). Sonuçlara bakıldığında kadınların çoğu ilde erkeklerden daha kısa seyahat süresi harcadığı görülmekte, bazı illerde bu durum farklılaşmaktadır. Geçerli kabul edilen illerden, Manisa ve Samsun illerinde erkekler daha kısa süreli iş-okul yolculuğu yapmaktadır.



Şekil 4.18. İş-okul seyahatlerinde cinsiyete göre seyahat süresi dağılımı

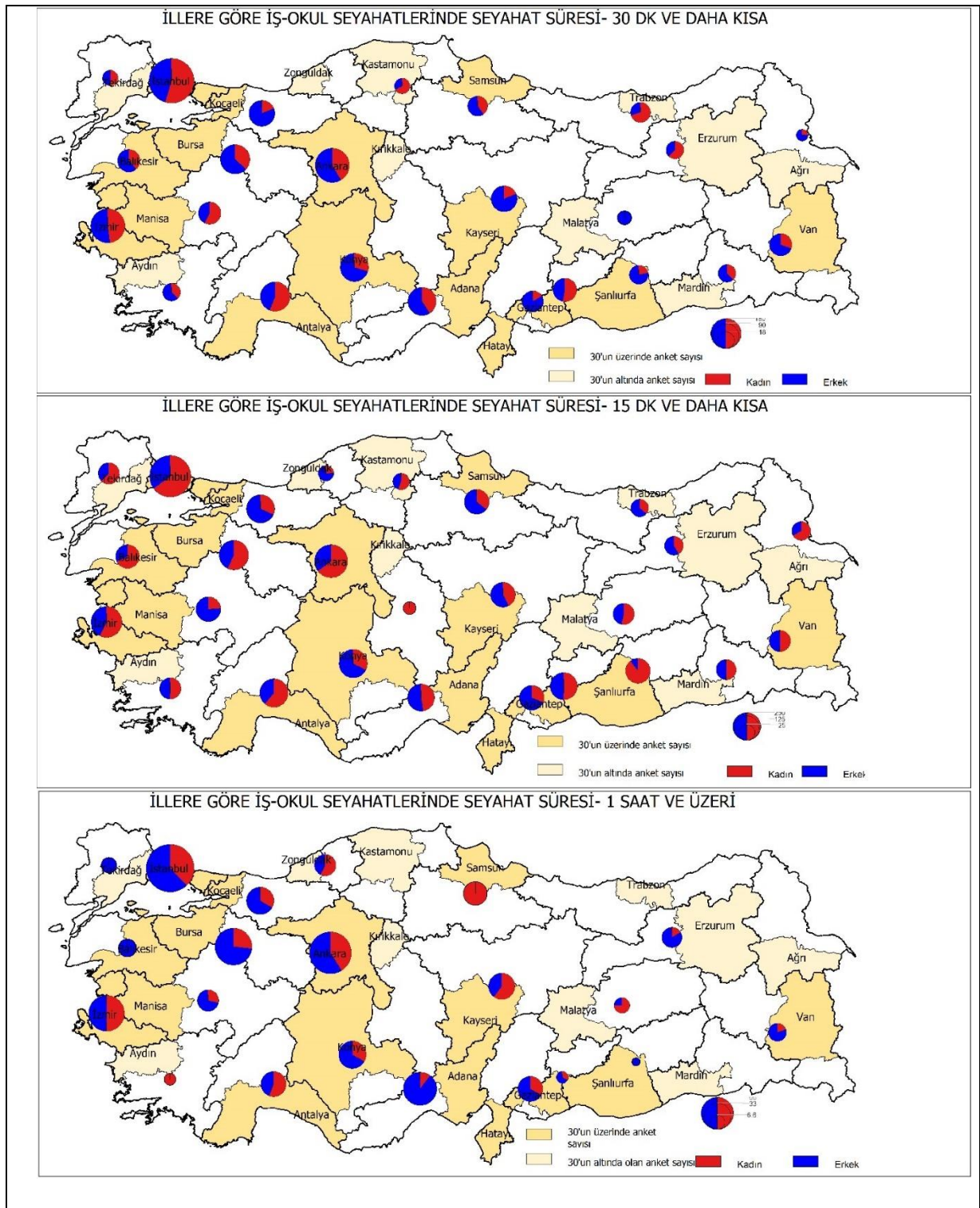
Alışveriş için “ev” tabanlı seyahat süreleri sorgulamasının cinsiyete göre sonuçları yığın grafik metodu kullanılarak oransal dağılımın görülmesi sağlanmıştır (Şekil 4.19). Analiz sonuçlarına göre kadın ve erkeklerin alışveriş için harcadıkları seyahat süresi ile iş-okul için harcadıkları seyahat süresi birbirleriyle aynı dağılımı göstermemektedir. Hem il düzeyinde hem de cinsiyete göre farklılıklar her iki dağılımda da görülmektedir. Alışveriş için harcanan seyahat süresi grafiğine bakıldığında; 1 saat ve üzeri sürenin her iki cinsiyet için de artma eğilimde olduğu söylenebilir. Özellikle kadınların alışveriş seyahat süreleri İstanbul, İzmir, Manisa, Bursa, Kocaeli, Ankara, Antalya, Hatay, Kayseri, Samsun, Gaziantep, Şanlıurfa illerinde erkeklerden daha uzun süreli olduğu grafik üzerinde görülmektedir.

Aktivitenin değişmesiyle göze alınan seyahat süresi ve mesafe konusu tartışmaya açılmaktadır. Farklı aktiviteler farklı seyahat süreleri üretmektedir. Örneğin; İstanbul ilinde iş-okul seyahatlerinde kadınlar 15 dakika ve daha kısa seyahatler üretmeye daha yatkınken alışveriş seyahatlerinde 1 saat ve daha fazla seyahatler üretmeye daha yatkındır. Bunun yanı sıra erkeklerin de toplamda daha uzun seyahat süresi ürettiği görülürken kısa süreli seyahatlerinin kadınlardan daha fazla olduğu da görülmektedir. Erkeklerin kent içinde alışveriş aktivitesine yönelik kısa süreli seyahatleri kadınlardan fazla olsa da kadınların uzun süreli seyahatleri erkeklerden daha fazladır. İllere göre farklılık gösteren seyahat süresi dağılımı aktivitelere göre de farklılaşmaktadır.



Şekil 4.19. Alışveriş seyahatlerinde cinsiyete göre seyahat süresi dağılımı

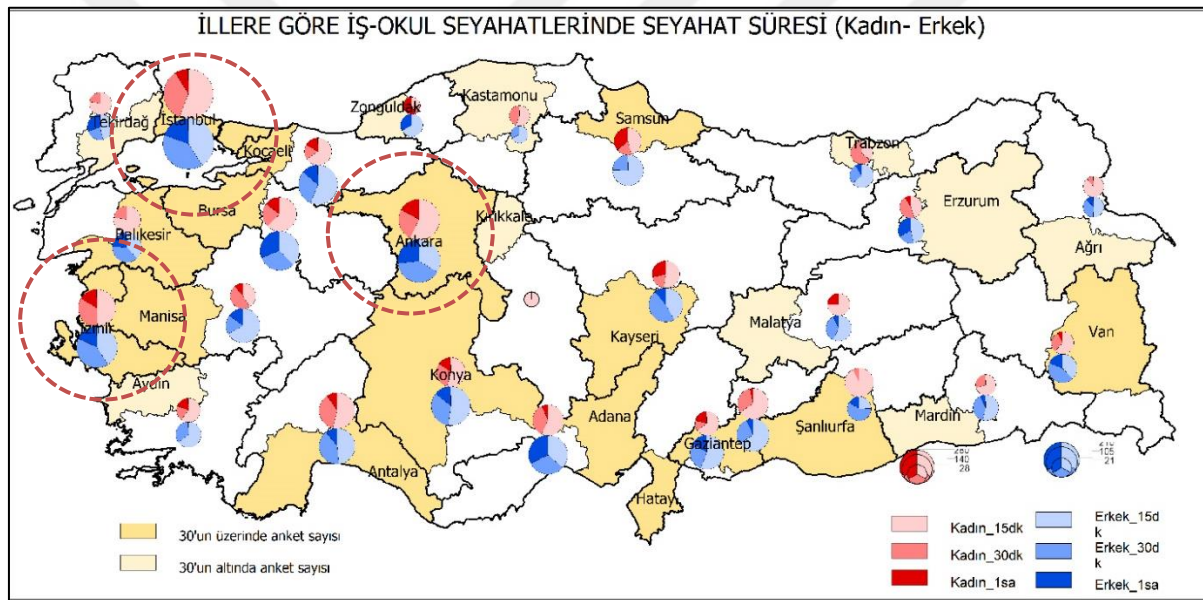
İş-okul seyahatlerinde kadın ve erkeklerin illere göre ürettikleri seyahat süreleri cinsiyete göre karşılaştırmalı tematik harita yöntemi ile aşağıda gösterilmektedir (Şekil 4.20).



Şekil 4.20. İş-okul seyahatlerinde cinsiyete göre seyahat süresi dağılımının mekânsal gösterimi

Tematik haritalarda; 1 saat ve üzeri seyahatlerin İstanbul, İzmir, Manisa, Bursa, Kocaeli, Ankara, Konya, Adana, Hatay, Gaziantep, Şanlıurfa, Van illerinde daha fazla erkekler tarafından gerçekleştirildiği görülürken, 15 dakika ve daha kısa seyahatlerin İstanbul, İzmir, Bursa, Ankara, Antalya illerinde daha fazla kadınlar tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir. Tercihlerin illere göre değiştiği görülmektedir.

İllere göre değişen seyahat süresinin cinsiyete göre ayrı ayrı tematik gösterimi üretilmiştir (Şekil 4.21). Bunun nedeni kadın ve erkeklerin kendi aralarında yaygın seyahat süresini göstermektir. Aktivitelere göre değişmekte olan seyahat süreleri; iş-okul amaçlı aktivitelerde aşağıdaki grafikte gösterildiği gibidir.



Şekil 4.21. Kadın ve erkeklerin iş-okul seyahatlerinde seyahat sürelerinin karşılaştırmalı mekânsal gösterimi

İstanbul, İzmir ve Ankara illeri örneklem sayısı nüfus sayısına bağlı olarak en yüksek olan iller olduğundan daha anlaşılır bir gösterim üretmeye imkân tanımıştır. Grafiğe bakıldığında kadın ve erkek gruplarının iş-okul seyahatlerinde kendi aralarında sırayla; en fazla 15 dakika ve daha kısa olmak üzere 30 dakika ve daha kısa ve 1 saat ve üzeri seyahat süresi ürettiği görülmektedir. Kadın ve erkek pasta grafiklerine bakıldığında; kadınların erkeklere kıyasla daha kısa süreli seyahat süresi üreterek iş-okul erişimi sağladıkları da görülmektedir.

4.3. Kadınların Ulaşım Alışkanlıkları Karşılaştırmaları

Tez çalışmasının bu kısmında kadınların kendi aralarında ulaşım tercihlerinin karşılaştırması yapılacaktır. Bu karşılaştırmanın; kadınların dezavantajlılık durumları gözetilerek yapılması uygun görülmüştür. Dezavantajlılık durumu; kadınların eğitim ve gelir durumu ile ifade edilmektedir.

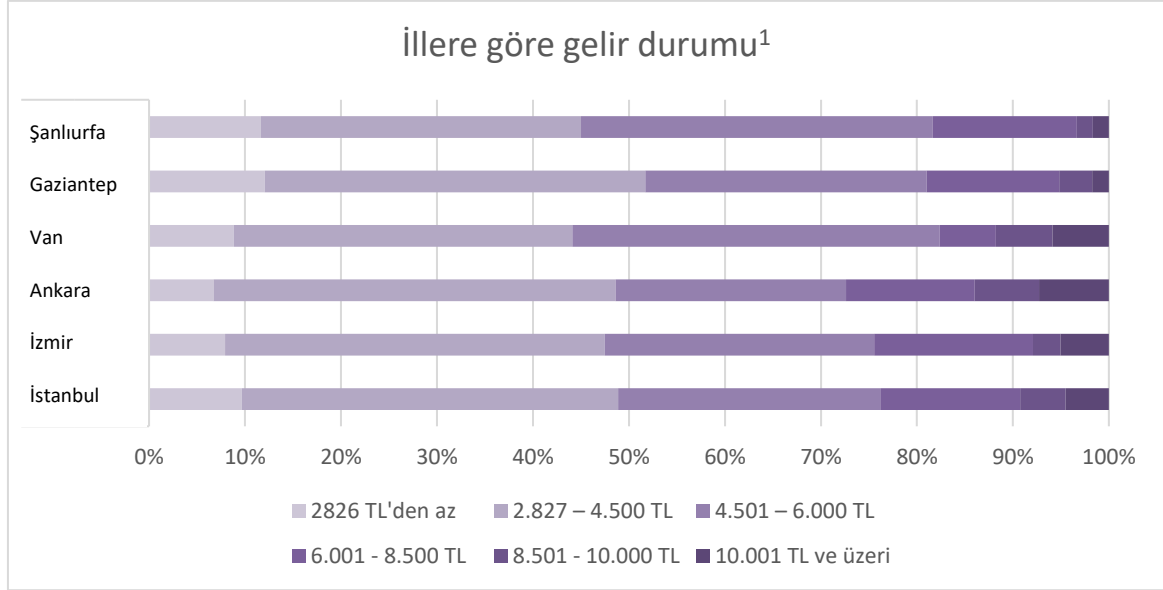
2021 yılı verilerine göre yapılan ankette asgari ücret 2826 liradır. 2023 Aralık ayı itibarıyla asgari ücret 11.402 lira olduğundan her aralığın 4,034 ile çarpılması uygun görülmüştür. Örneğin 11.402’den az, 11.402-18.153, 18.154-24.204, 24.205-34.289, 34.290-40.340, 40.341 ve üzeri şeklinde değerlendirilmiştir. Gelir düzeyi asgari ücret ve altı için çok düşük, sonraki her aralık için orta-altı, orta, orta-üstü, yüksek ve çok yüksek olarak kodlanmıştır.

Demografik değişkenlerden dezavantajlılık durumlarını yaratan gelir durumu ve eğitim düzeyi kriterlerine göre kadınlar arasında araştırmalar derinleştirilmiştir. Bu faktörler, hareketliliğin azalmasına ve grupların marjinalleşmesine yol açabilir (Uteng ve Lucas, 2018). Belirlenen değişkenler ile ilgili analizlerin Türkiye’nin farklı illerinde yapılması uygun görülmüştür. Türkiye’de gelişmişlik düzeyi görece yüksek olan İstanbul, Ankara ve İzmir illeri ile anket sayısı geçerli olan ve görece gelişmişlik düzeyi ve iş gücüne katılım oranı daha düşük olan doğu ve güney doğu bölgesinde yer alan Van, Gaziantep ve Diyarbakır illeri seçilmiştir.

4.3.1. Kadınların gelir durumları ve eğitim düzeylerine göre ulaşım türü tercihleri ve seyahat süresi ile ilişkisi

Verilerin “kadın” grubuyla Türkiye’nin gelişmişlik düzeyleri birbirinden farklı illerinde demografik veriler ile ulaşım verilerinin çapraz sorgulaması gerçekleştirilmiştir. Türkiye’nin iş gücüne katılma oranı en yüksek ilk üç il olan İstanbul, İzmir, Ankara ile en düşük olan iller içerisinde seçilen (anket sayıları sınırlılığı ile) Van, Gaziantep ve Diyarbakır (TÜİK) illerinde gelir durumu, eğitim düzeyi ve istihdam durumu karşılaştırmaları yapılmıştır. Bu iller aynı zamanda; toplu ulaşım ve yaya kullanıcıların çoğunun kadın olduğu (İstanbul, Ankara ve İzmir) ile en az olduğu (Gaziantep, Diyarbakır ve Van) illerdir.

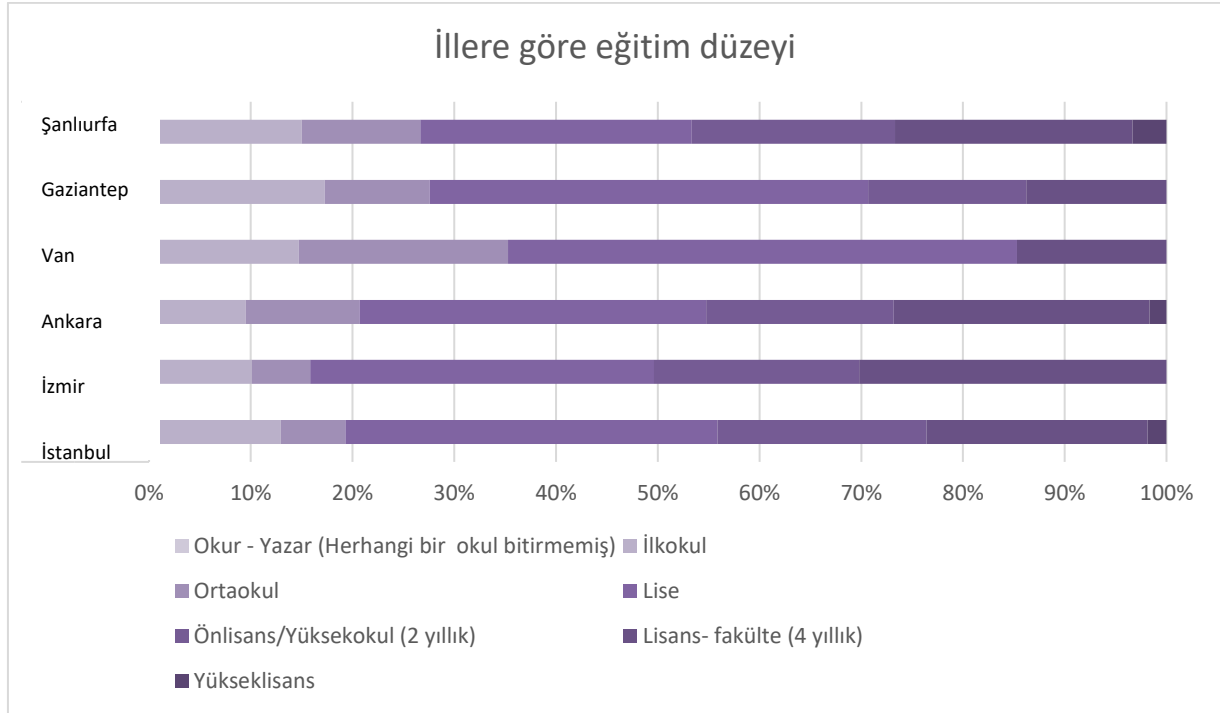
Kadınların hareketliliğinin demografik durumları olan ilişkisinin araştırıldığı çalışmanın detaylandırıldığı bu bölümde; kadınların illere göre gelir durumları, eğitim durumları ve istihdam durumları incelenmiştir (Şekil 4.22, Şekil 4.23, Şekil 4.24). Gösterimler; çapraz sorgulama ile veri elde edildikten sonra yığın grafik kullanılarak elde edilmiştir.



Şekil 4.22. Karşılaştırılan illerde kadınların gelir durumları¹

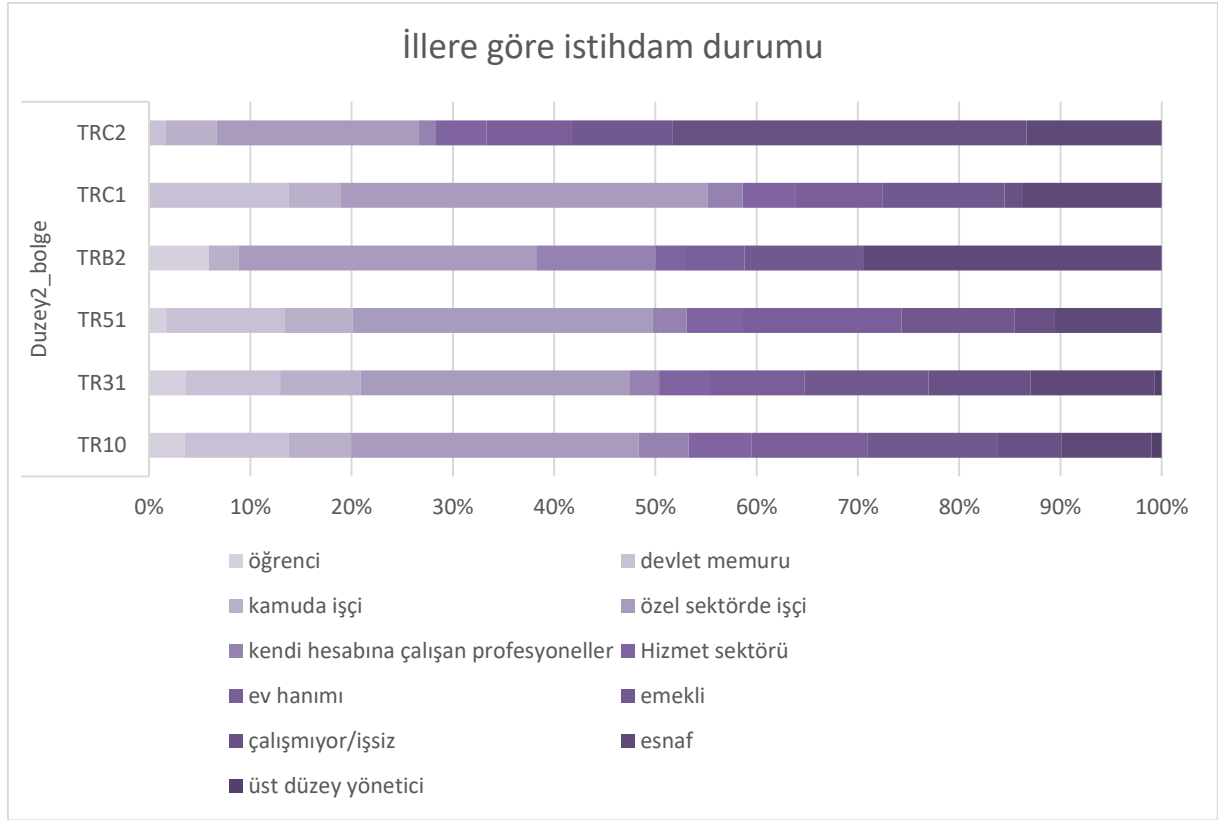
Gelir durumu grafiğine bakıldığında; Van, Gaziantep ve Diyarbakır illerine daha az gelir elde eden kadınların diğer illere oranla yoğunlukta olduğu görülmektedir (Şekil 4.22). Asgari ücretin altında çalışan kadın sayısı Türkiye'nin doğu ve güneydoğusunda bulunan illerde daha fazladır.

¹ 2021 yılı verilerine göre yapılan ankette asgari ücret 2826 liradır. 2023 Aralık ayı itibariyle asgari ücret 11.402 lira olduğundan her aralığın 4,034 ile çarpılması uygun görülmüştür. Örneğin 11.402'den az, 11.402-18.153, 18.154-24.204, 24.205-34.289, 34.290-40.340, 40.341 ve üzeri şeklinde aralıklar anlamlandırılmaktadır.



Şekil 4.23. Karşılaştırılan illerde kadınların eğitim düzeyleri

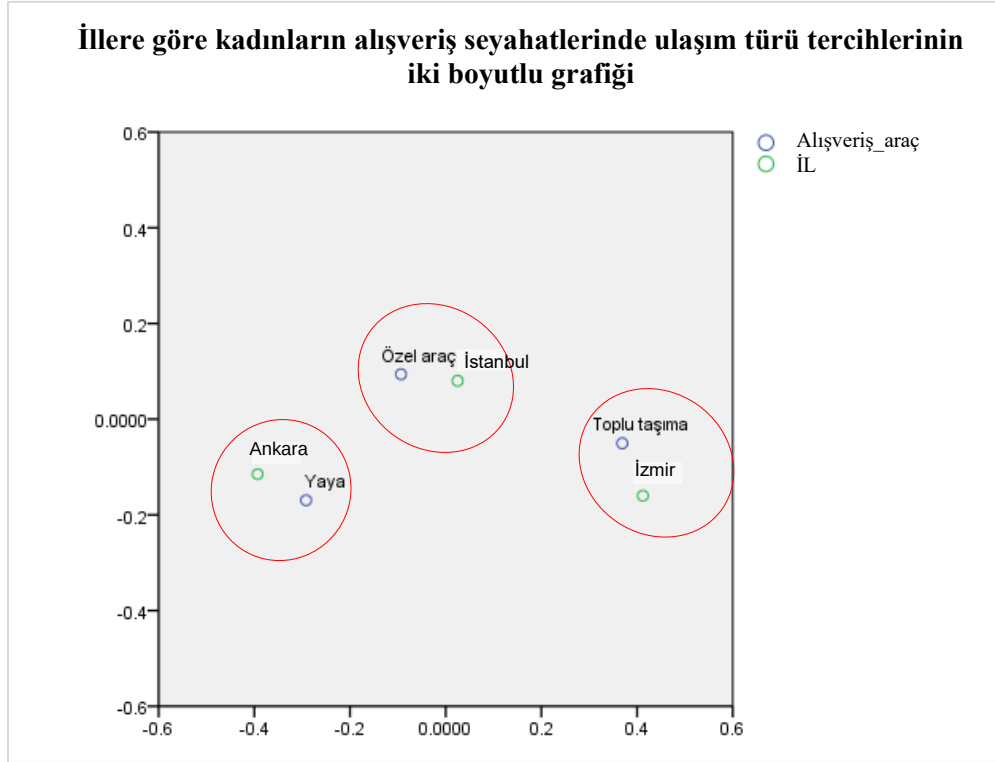
Van, Gaziantep ve Şanlıurfa illerinde kadınların eğitim düzeyi İstanbul, İzmir ve Ankara illerine göre nispeten düşük olduğu görülmektedir (Şekil 4.23). Lisans mezunu olan kadın sayısı seçilen illerden Türkiye'nin batısında ve orta Anadolu bölümünde yer alanlarda daha fazladır.



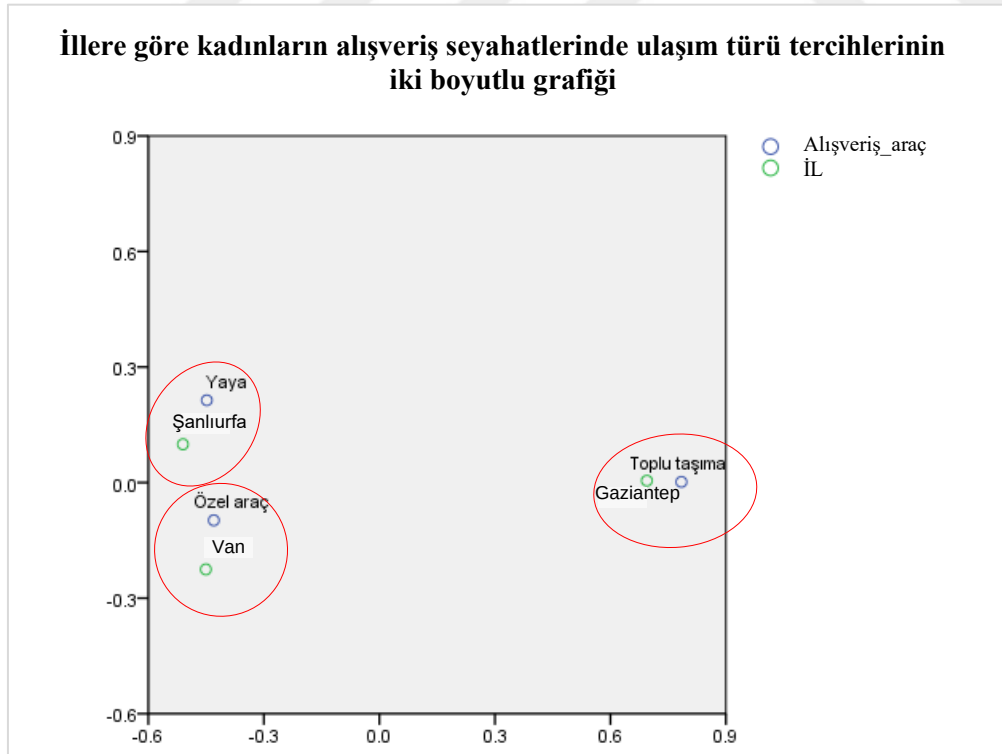
Şekil 4.24. Karşılaştırılan illerde kadınların istihdam durumları

İstihdam durumu analizine göre; doğudaki illerde sektörel dağılımın batıda bulunan illerdeki sektörel dağılımdan farklı olduğu ve işsiz oranının fazla olduğu görülmektedir (Şekil 4.24.).

Araştırmanın devamında; İstanbul, İzmir ve Ankara illeri ile Van, Gaziantep ve Şanlıurfa illeri içerisinde alışveriş seyahatlerinde kadınların ulaşım türü tercihlerinin illere göre uyumluluk analizi yapılmasına karar verilmiştir (Şekil 4.25, Şekil 4.26). Kadınların günlük hareketliliğinin sorgulanması için alışveriş seyahatleri veri seti kullanılmıştır. Çalışan veya çalışmayan kadınların ortak olarak gerçekleştireceği bir aktivite türü olduğundan alışveriş aktivitesi seçilmiştir. Uyum analizi yapımında ulaşım veri seti özel araç, toplu ulaşım (otobüs, dolmuş, raylı sistemler) ve yaya olmak üzere gruplandırılmıştır. Uyum analizi iki değişkenin çapraz sorguya girmesi ve sonuç olarak ilişki düzeylerine göre konumlanmasıyla elde edilen grafiksel analiz yöntemidir.



Şekil 4.25. İstanbul, İzmir ve Ankara illeri ile kadınların alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi



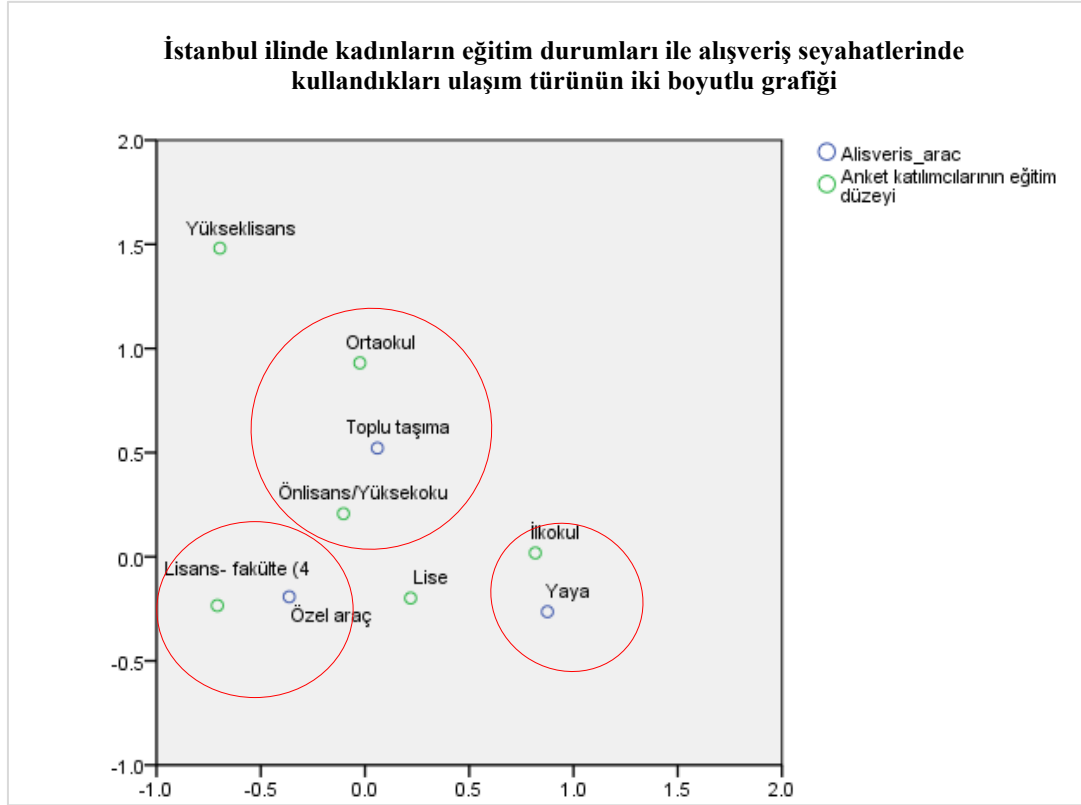
Şekil 4.26. Van, Gaziantep ve Şanlıurfa illeri ile kadınların alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi

Şekil 4.25'e bakıldığında; Ankara ilinde kadınların alışveriş seyahatlerinde yaygın olarak yaya seyahat ettiği, İzmir'de kadınların alışveriş seyahatlerinde yaygın olarak toplu taşıma ile seyahat ettiği ve İstanbul'da kadınların alışveriş seyahatlerinde yaygın olarak özel araç kullandığı görülmektedir. Bu grafiksel anlatım illere göre kadın katılımcıların alışveriş seyahatlerinde tercih ettikleri ulaşım araçları sorgulamasından elde edilen çapraz tabloların sonuçları kullanılarak elde edilen uyum analizinin (Correspondance Analysis) grafiğidir. Şekil 4.26'da Türkiye'nin doğu ve güney doğu bölgesindeki illerde gerçekleşen ulaşım tercihlerini göstermektedir. Buna göre; Van ilinde kadınlar alışveriş seyahatlerinde yaygın olarak özel araç, Gaziantep ilinde kadınlar alışveriş seyahatlerinde yaygın olarak toplu taşıma ve Diyarbakır ilinde kadınlar alışveriş seyahatlerinde yaya ulaşım sağlamaktadır.

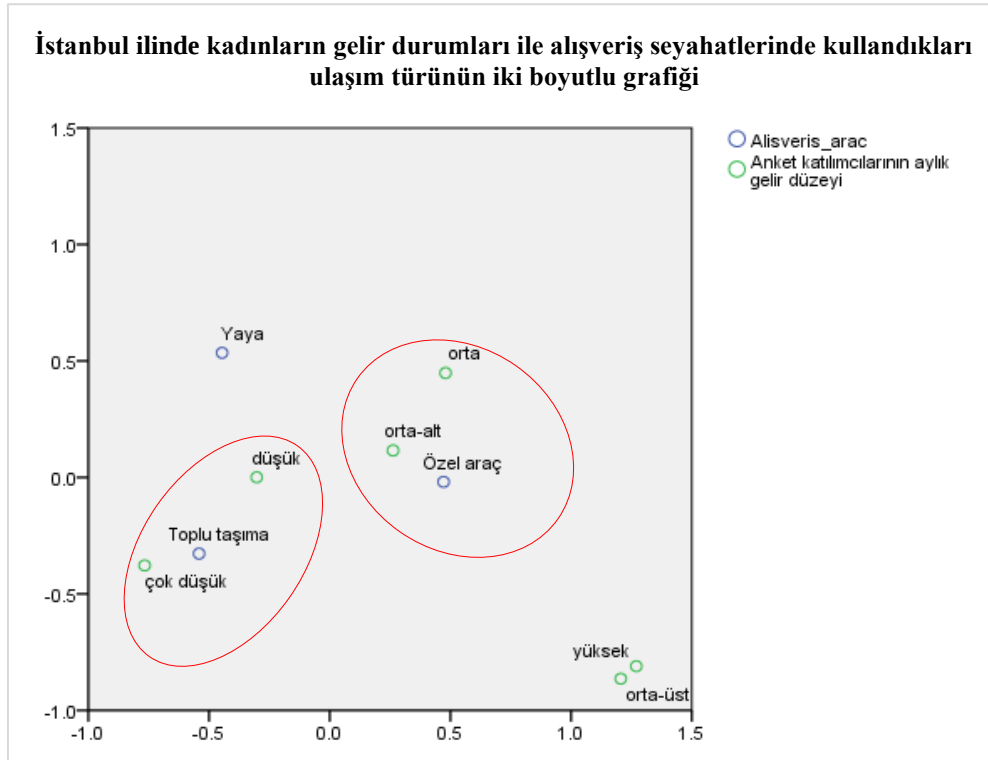
Uyum analizi il düzeyinde derinleştirilerek; kadınların yaygın ulaşım türü ve demografik verilerin uyumu incelenmiştir. Uyum analizi yöntemi; illere göre kadınların eğitim durumu ve gelir düzeyi ile alışveriş seyahatlerinde kullanılan ulaşım türü arasında uygulanmıştır.

İstanbul

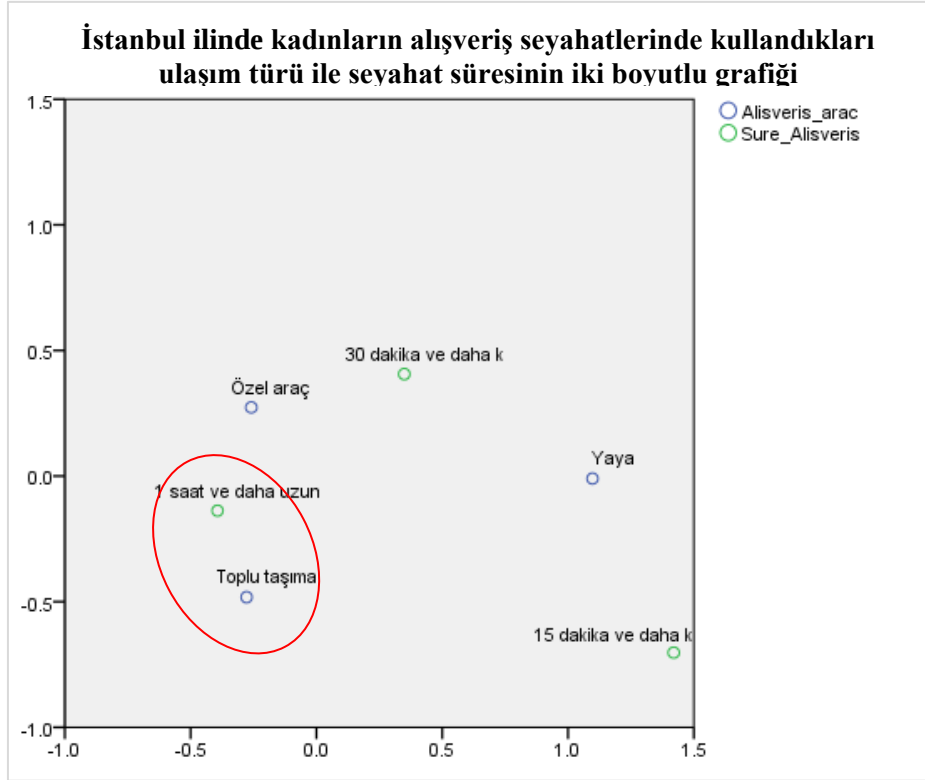
İstanbul ilinde kadınların alışveriş seyahatlerinde ulaşım tercihleri ile eğitim durumları, gelir durumları ve seyahat süreleri ile uyum analizi gerçekleştirilmiştir (Şekil 4.27, Şekil 4.28, Şekil 4.29).



Şekil 4.27. İstanbul ilinde kadınların eğitim durumu ile alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi



Şekil 4.28. İstanbul ilinde kadınların gelir durumu ile alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi



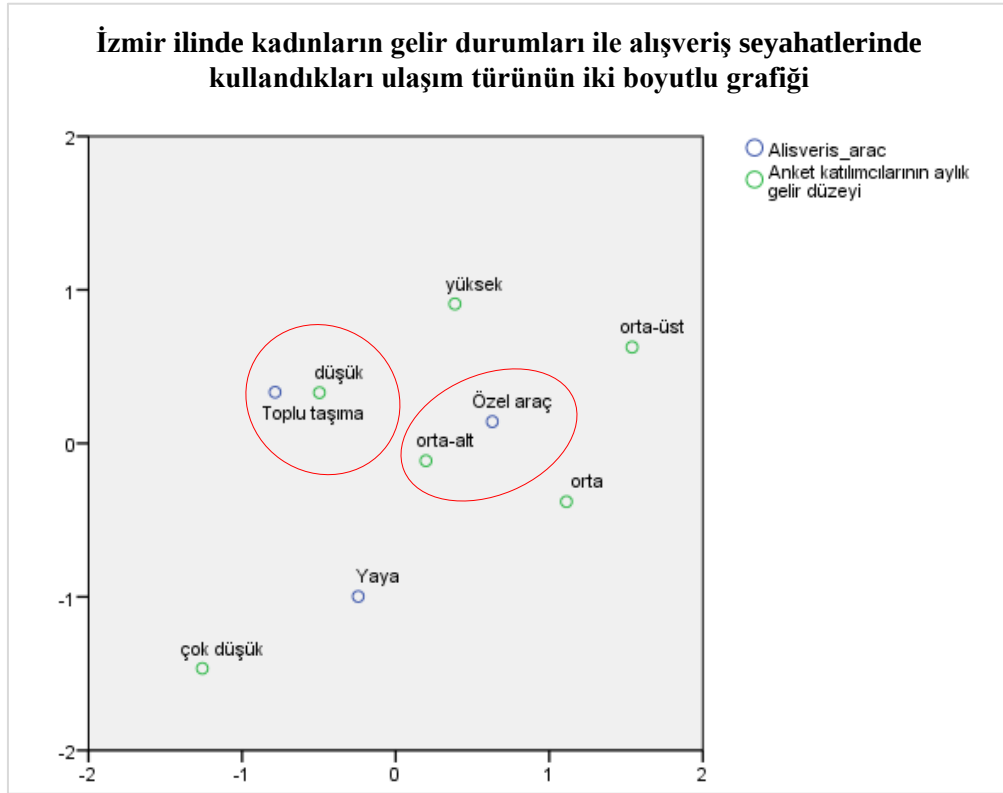
Şekil 4.29. İstanbul ilinde kadınların alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihleri ve seyahat süresinin uyum analizi

İstanbul ilinde demografik verilere göre alışveriş seyahatlerinde tercih edilen ulaşım türü tercihleri incelenmiştir. Şekil 4.27’de; özel araç kullanıcıların lisans mezunu olma ile yakın olduğu, toplu taşıma kullanıcıların ön lisans veya ortaokul mezunu olma ile yakın olduğu, yaya seyahat edenlerin ise ilkokul mezunu olma ile yakın olduğu görülmektedir. Şekil 4.28’de özel araç kullanan kadınların orta-alt ya da orta gelir düzeyi ile yakın olduğu, toplu taşımanın çok düşük ve düşük gelir düzeyi ile yakın olduğu görülmektedir. Yaya seyahat etmek düşük gelir düzeyi ile nispeten yakın olsa da ilişki var denebilecek düzeyde değildir.

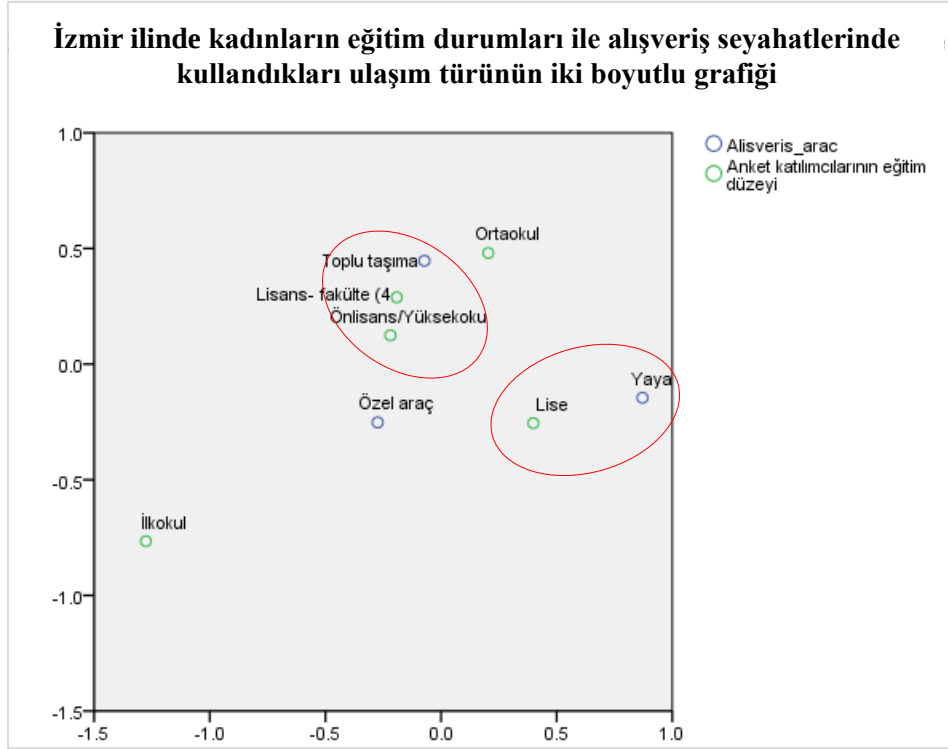
Grafiklere göre; İstanbul ilinde özel araç kullanan kadınlar orta ve orta-alt gelir düzeyinde ve lisans mezunudur. Toplu taşıma kullanıcısı olan kadınlar ortaokul ve ön lisans mezunu, çok düşük ve düşük gelir düzeyindedir. Yaya kadınlar ilkokul mezunu ile uyum göstermektedir. Kadınlar toplu ulaşım seyahatlerinde 1 saat ve üzeri süresince seyahat etmektedir (Şekil 4.29).

İzmir

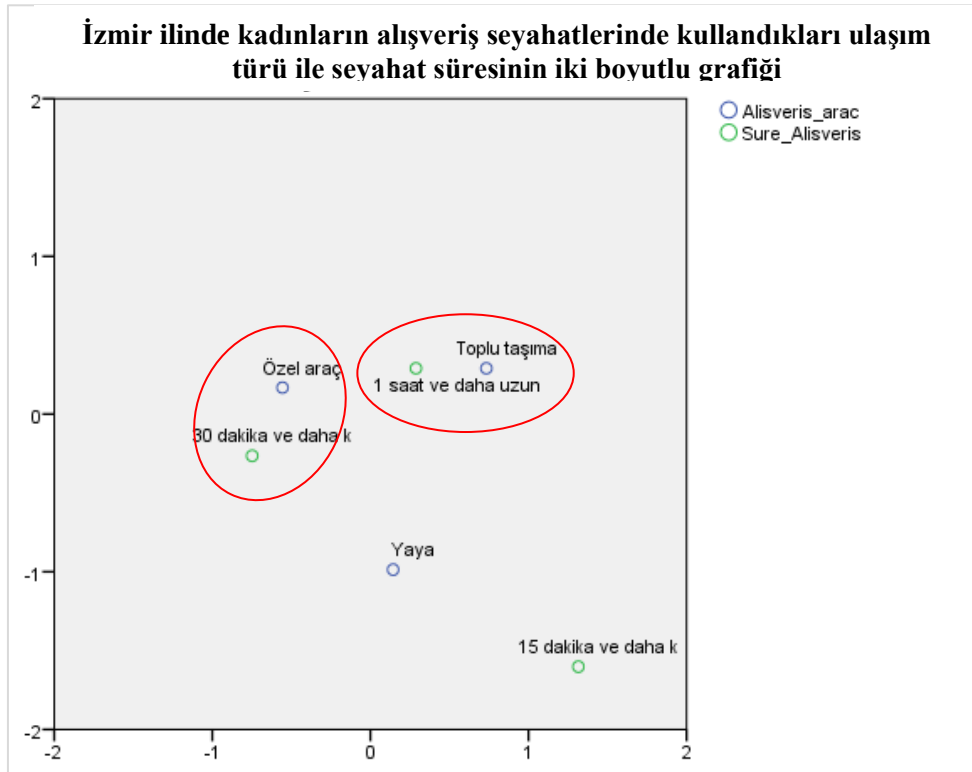
İzmir ilinde kadınların alışveriş seyahatlerinde ulaşım tercihleri ile eğitim durumları, gelir durumları ve seyahat süresi ile uyum analizi gerçekleştirilmiştir (Şekil 4.30, Şekil 4.31, Şekil 4.32).



Şekil 4.30. İzmir ilinde kadınların gelir durumu ile alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi



Şekil 4.31. İzmir ilinde kadınların eğitim durumu ile alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi



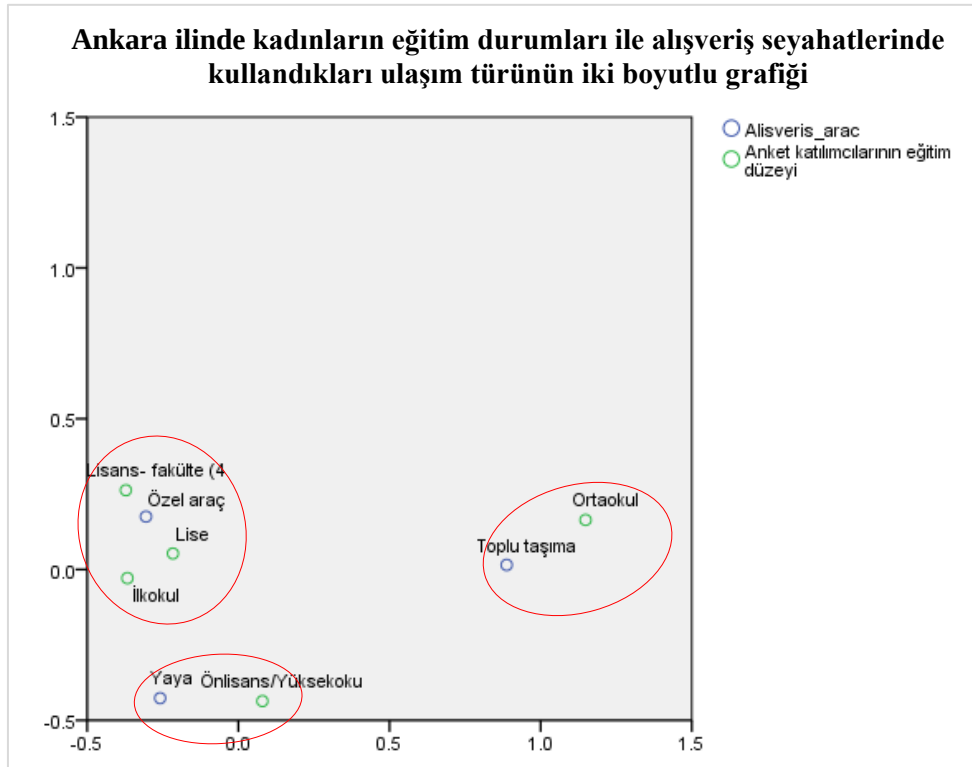
Şekil 4.32. İzmir ilinde kadınların alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihleri ve seyahat süresinin uyum analizi

TR31 İzmir ilinde demografik verilere göre alışveriş seyahatlerinde tercih edilen ulaşım türü tercihleri incelenmiştir. Şekil 4.30'da; özel araç kullanıcıların orta-alt, orta ve yüksek gelir düzeyi ile yakın olduğu ve toplu taşıma kullanıcılarının düşük gelir ile yakınlığı görülmektedir. Şekil 4.31'de toplu taşıma kullanan kadınların lisans, ön lisans ve ortaokul mezunu olma ile yakın görülürken yaya seyahat eden kadınların lise mezunu olma ile yakın olduğu görülmektedir. Özel araç kullanımı ile eğitim düzeyi arasında bir ilişki görülmemektedir.

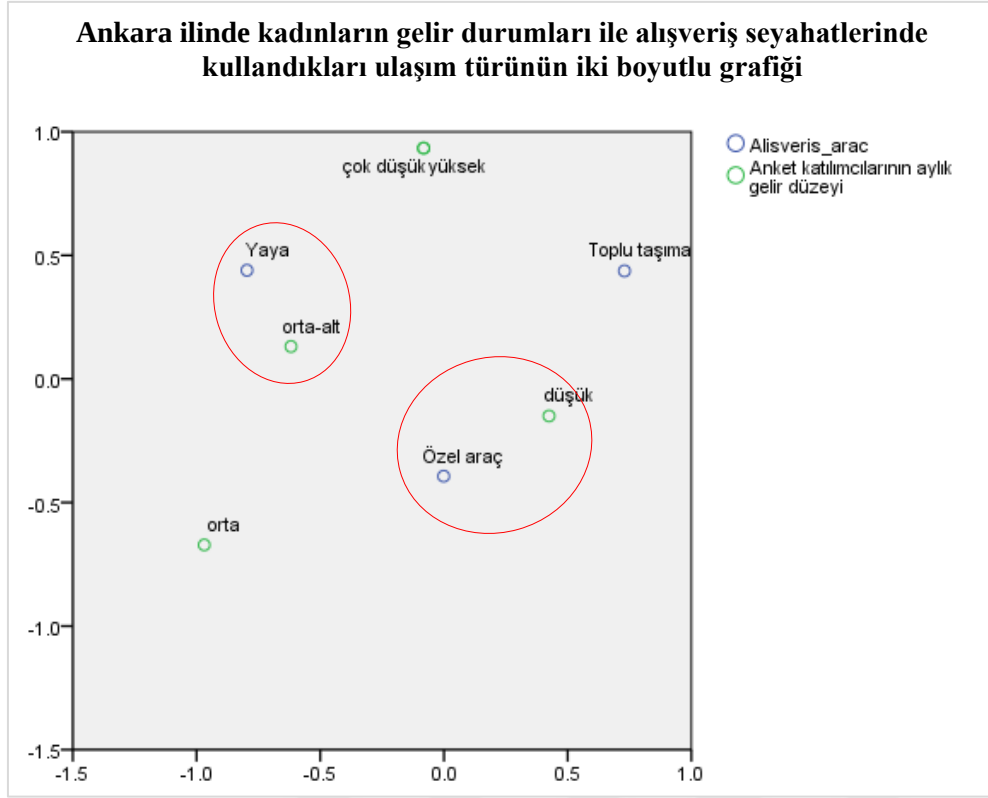
Grafiklere göre; İzmir ilinde özel araç kullanan kadınlar orta alt gelir düzeyindedir. Kent içi ulaşımında özel araç ile seyahat süreleri 30 dakika ile uyumludur (Şekil 4.32). Toplu taşıma kullanan kadınlar düşük gelir düzeyinde ve lisans/ön lisans mezunudur, seyahat süreleri 1 saat ve daha uzun sürelidir. Yaya kadınlar ise lise mezunu ile uyum göstermektedir.

Ankara

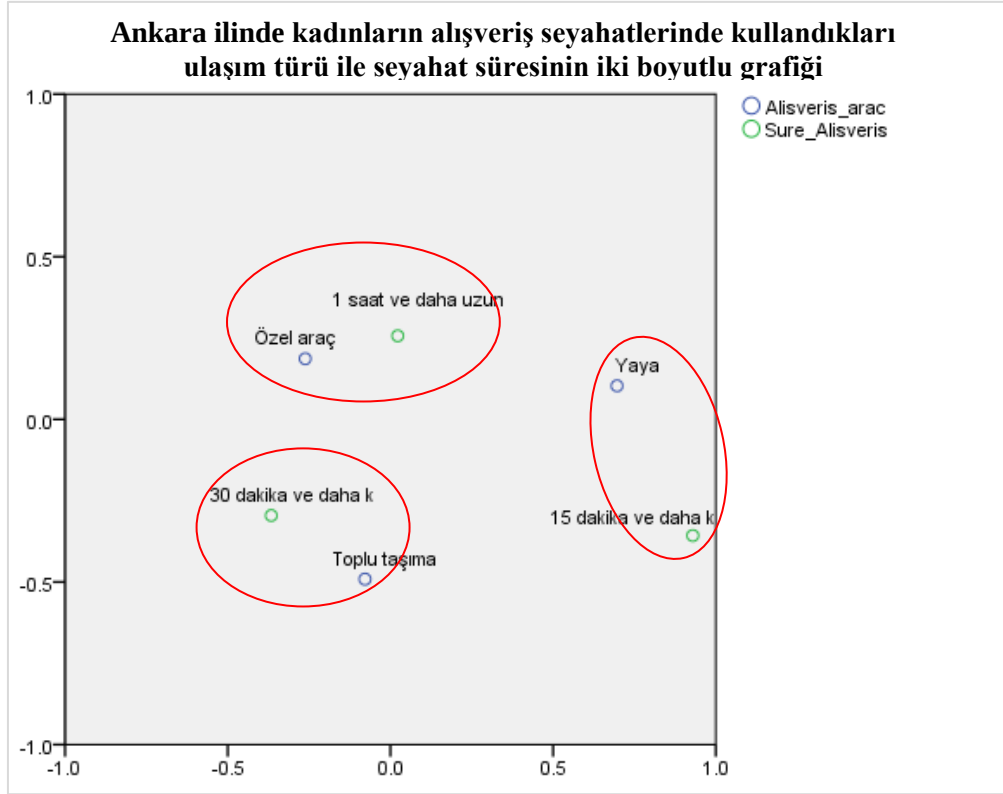
Ankara ilinde kadınların alışveriş seyahatlerinde ulaşım tercihleri ile eğitim durumları ve gelir durumları ile uyum analizi gerçekleştirilmiştir (Şekil 4.33, Şekil 4.34).



Şekil 4.33. Ankara ilinde kadınların eğitim durumu ile alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi



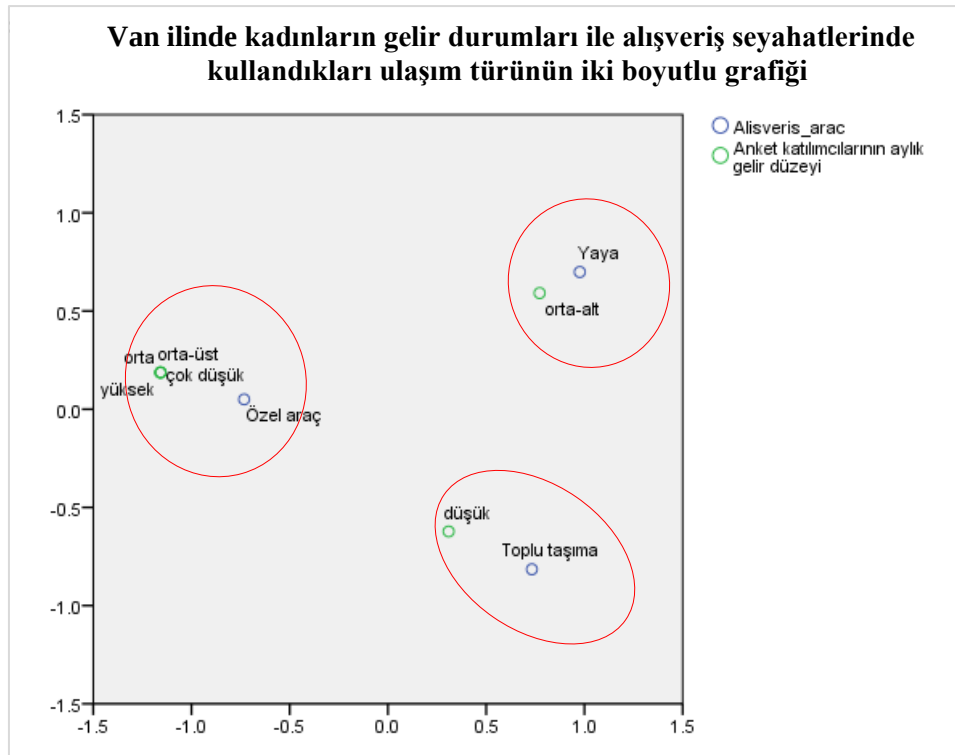
Şekil 4.34. Ankara ilinde kadınların gelir durumu ile alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi



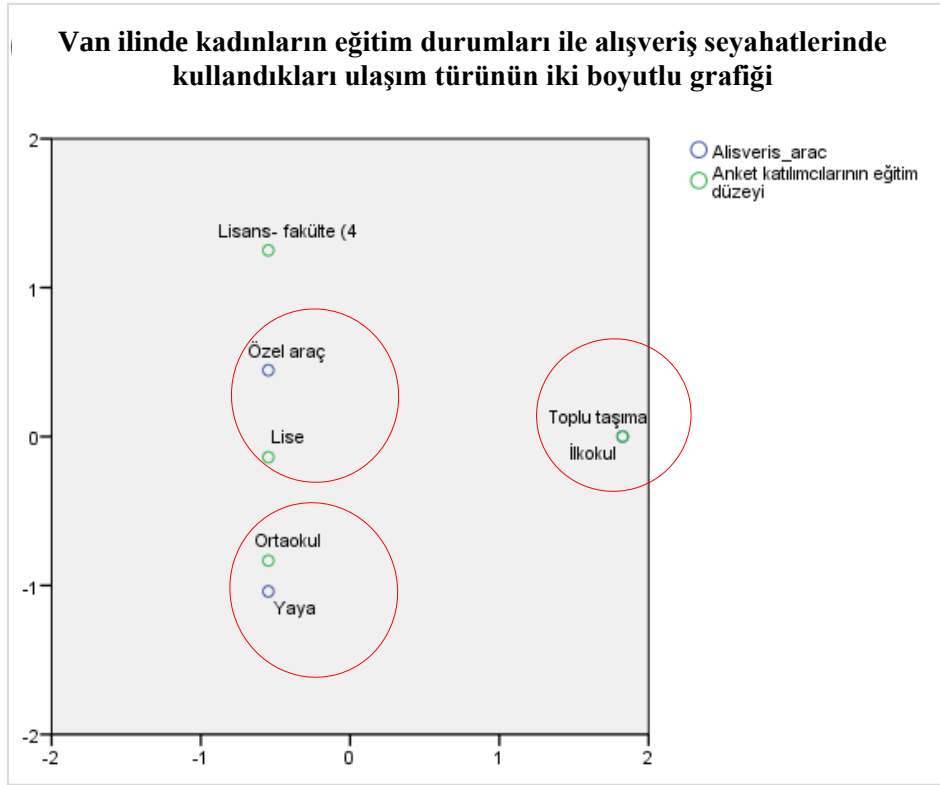
Şekil 4.35. Ankara ilinde kadınların alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihleri ve seyahat süresinin uyum analizi

Ankara ilinde demografik verilere göre alışveriş seyahatlerinde tercih edilen ulaşım türü tercihleri incelenmiştir. Şekil 4.33'te; özel araç kullanıcıların ilkökul, lise ve lisans mezunu olma ile yakınlığı görülürken toplu taşımanın ortaokul, yayanın ise ön lisans ile yakınlığı görülmektedir. Şekil 4.34'te özel araç kullanımı düşük gelir grubu ile yakinken yaya seyahat orta-alt gelir grubu ile yakın olarak görülmektedir. Toplu taşıma ile seyahat etmek ile gelir düzeyi arasında belirgin bir ilişki olmadığı görülmektedir.

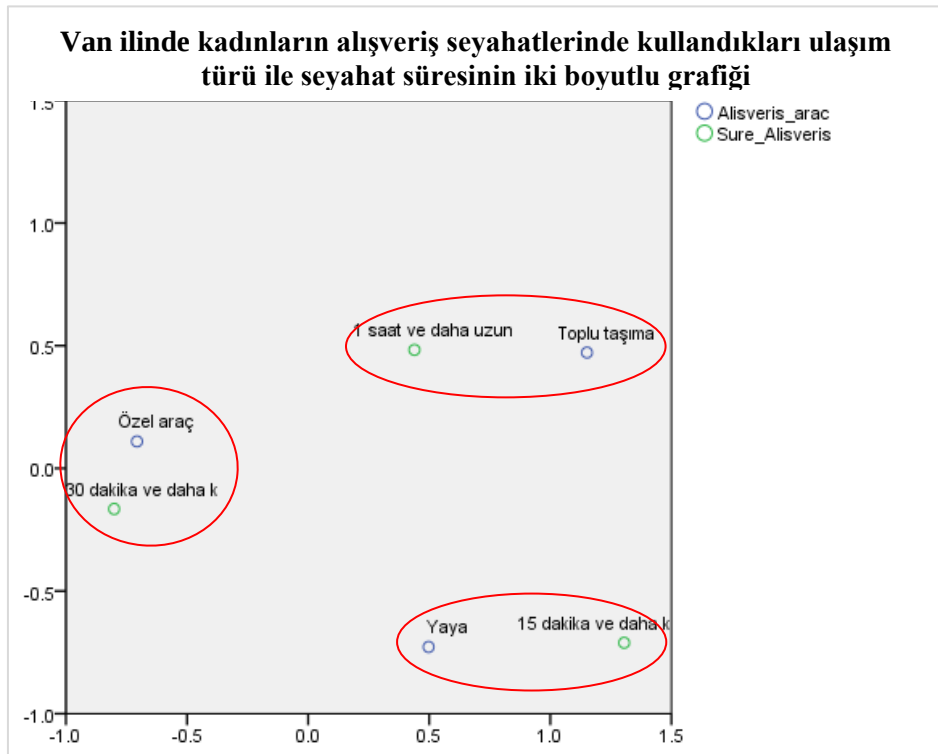
Grafiklere göre; Ankara'da özel araç kullanan kadınlar düşük gelir düzeyinde ve ilkökul, lise ve lisans mezunu gruplardan oluşmaktadır. Özel araç kullanan kadınların seyahat süreleri 1 saat ve daha uzundur (Şekil 4.35). Toplu taşıma kullanan kadınlar ortaokul mezunu ve 30 dakika ve daha kısa seyahat süresine sahiptir. Yaya seyahat eden kadınlar ön lisans eğitim düzeyi ile ve orta-alt gelir düzeyi ile uyumlu ve 15 dakika ve daha kısa seyahat süresine sahip olarak görülmektedir.

Van

Şekil 4.36. Van ilinde kadınların gelir durumu ile alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi



Şekil 4.37. Van ilinde kadınların eğitim durumu ile alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi

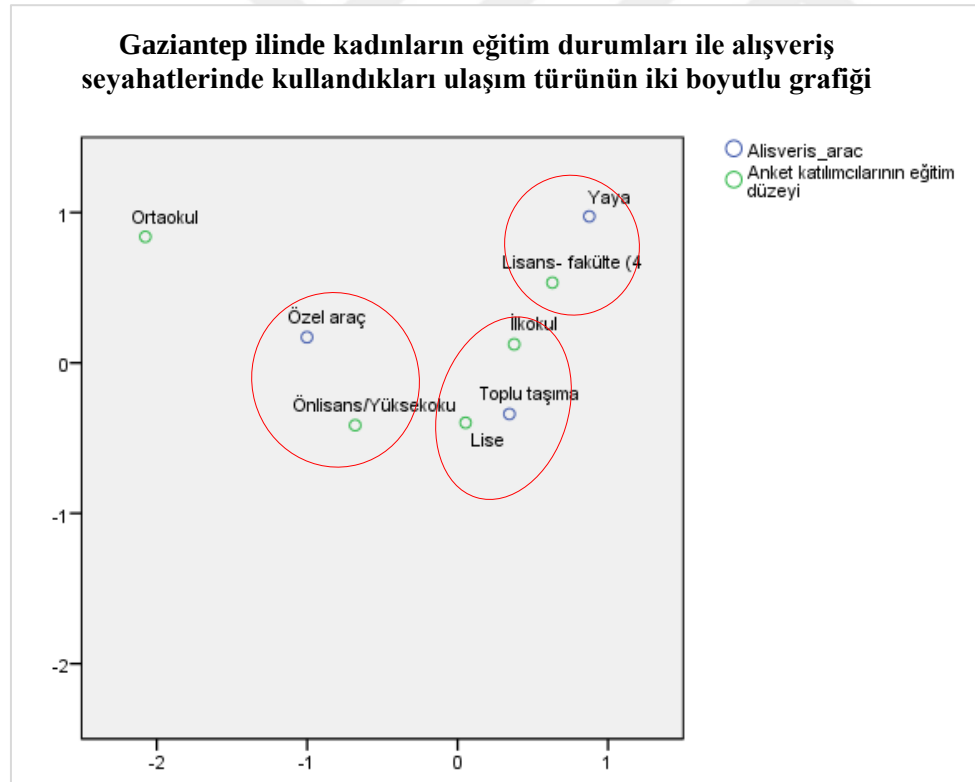


Şekil 4.38. Van ilinde kadınların alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihleri ve seyahat süresinin uyum analizi

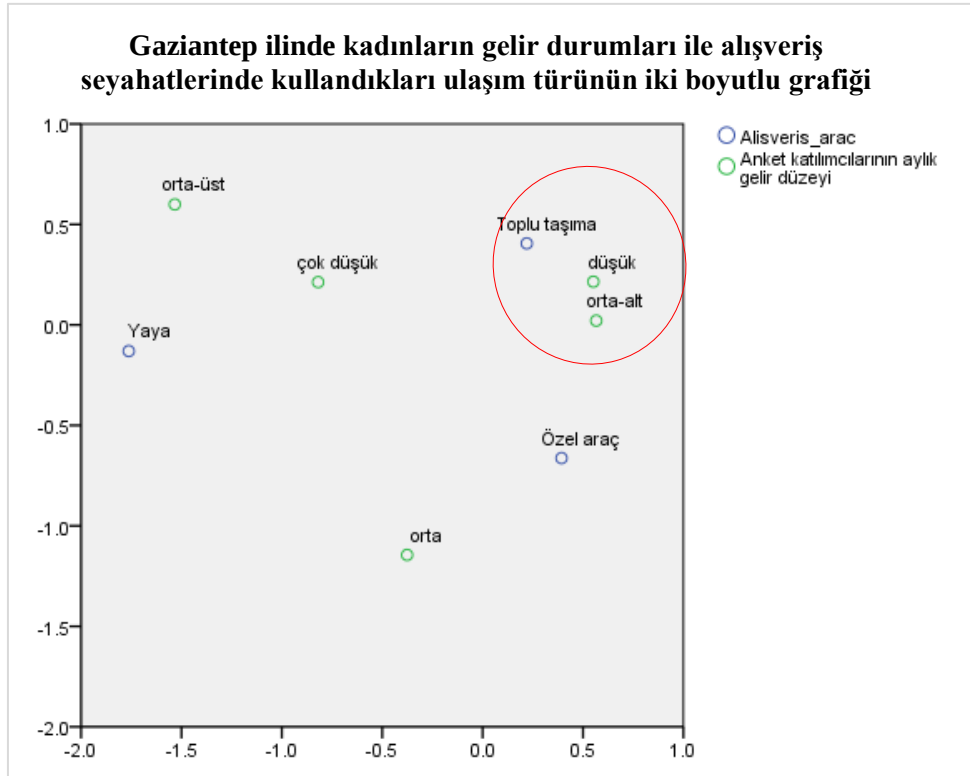
Van ilinde demografik verilere göre alışveriş seyahatlerinde tercih edilen ulaşım türü tercihleri incelenmiştir. Şekil 4.36’da özel araç kullanımı çok düşük, orta, orta-üst ve yüksek gelir düzeyi ile yakinken, toplu taşıma kullanımı düşük, yaya ise orta-alt gelir düzeyi ile yakındır. Şekil 4.37’de; özel araç kullanımı lise ve lisans mezunu olma ile yakın görülürken yaya seyahat türü ortaokul, toplu taşıma ise ilkokul ile yakın görülmektedir.

Grafiklere göre; özel araç kullanan kadınlar çok düşük, düşük ve yüksek gelir gruplarından, lise eğitim düzeyinde ve 30 dakika ve daha kısa seyahat süresine sahiptir. Toplu taşıma kullananlar ise düşük gelir grubunda ve ilkokul eğitim düzeyi ile uyumludur ve kent içi seyahat süreleri 1 saat ve üzerindedir (Şekil 4.38). Yaya kadınlar orta-alt gelir grubundan ve ortaokul eğitim düzeyindedir, 15 dakika ve daha kısa seyahat sürelerine sahiptir.

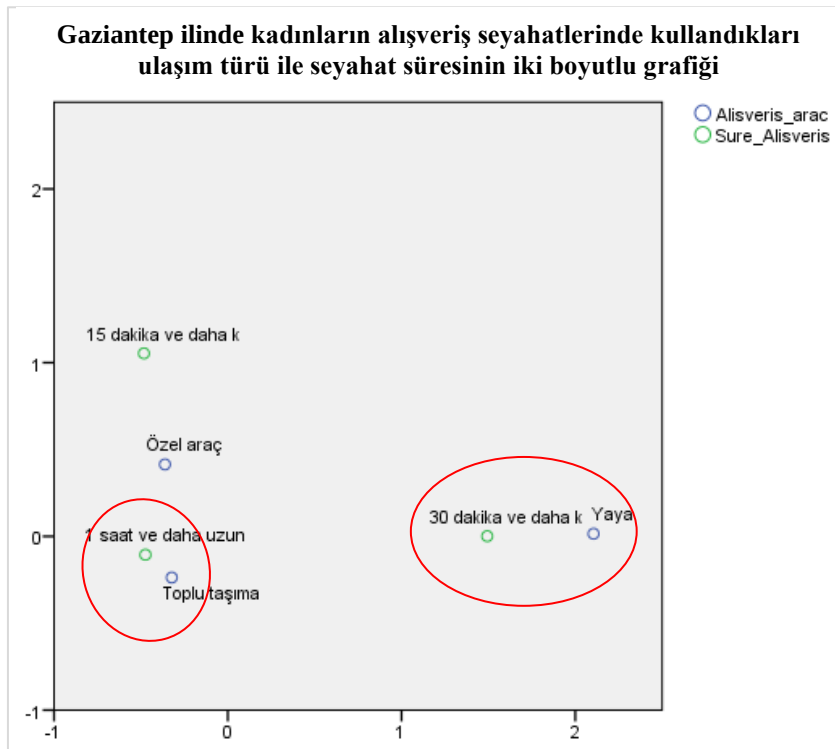
Gaziantep



Şekil 4.39. Gaziantep ilinde kadınların eğitim durumu ile alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi



Şekil 4.40. Gaziantep ilinde kadınların gelir durumu ile alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi

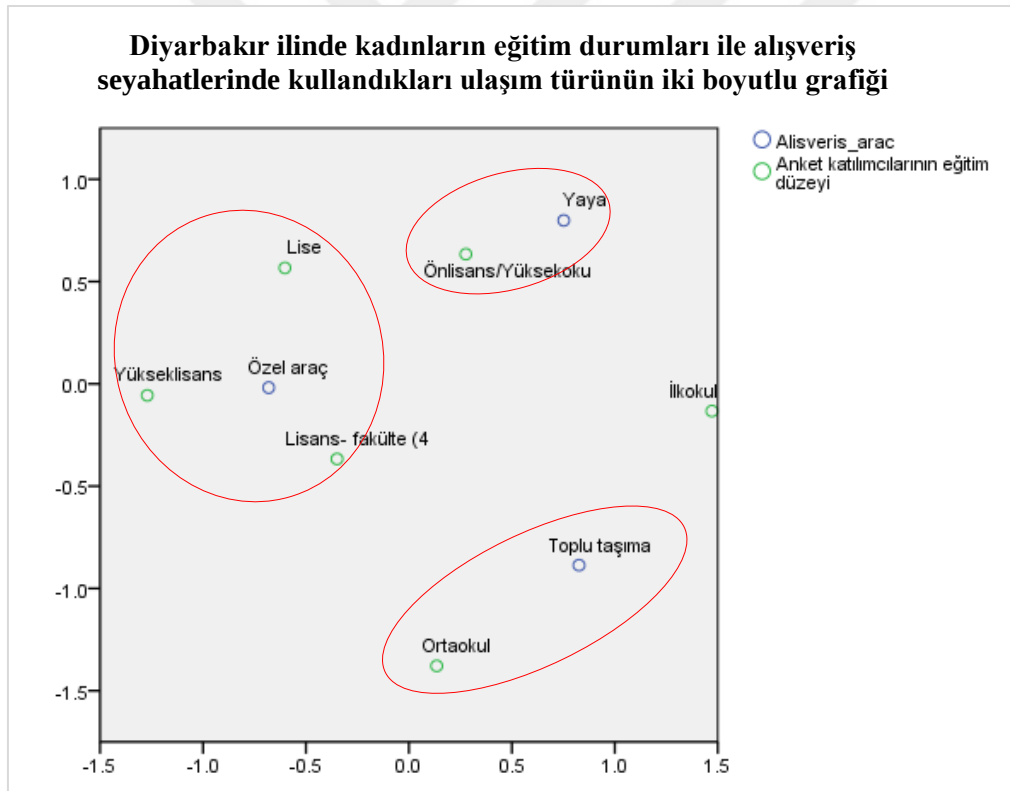


Şekil 4.41. Gaziantep ilinde kadınların alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihleri ve seyahat süresinin uyum analizi

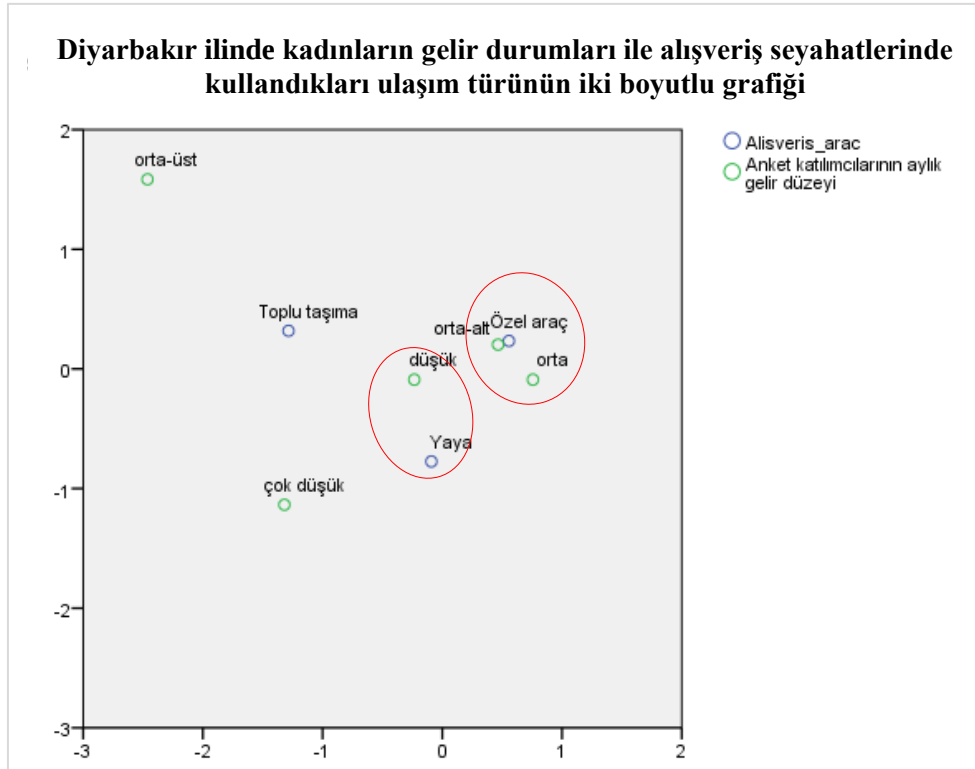
Gaziantep ilinde demografik verilere göre alışveriş seyahatlerinde tercih edilen ulaşım türü tercihleri incelenmiştir. Şekil 4.39’da; özel araç kullanımı ön lisans mezunu olma ile yakın görülürken yaya seyahat türü lisans, toplu taşıma ise lise ve ilkokul ile yakın görülmektedir. Şekil 4.40’ta; toplu taşıma kullanımı ile düşük, orta-alt gelir düzeyi yakın görülürken diğer ulaşım tercihleri ve gelir düzeyleri arasında bir uyum görülememektedir.

Grafiklere göre; Gaziantep’te özel araç kullanan kadınlar ön lisans eğitim düzeyi ile uyumlu görülmektedir. Toplu taşıma kullanan kadınlar lise ve ilkokul eğitim düzeyi ve düşük, orta-alt gelir düzeyi ile uyumludur ve kent içi seyahat süreleri 1 saat ve üzeri görülmektedir (Şekil 4.41). Yaya kadınlar lisans eğitim grubuna yakındır.

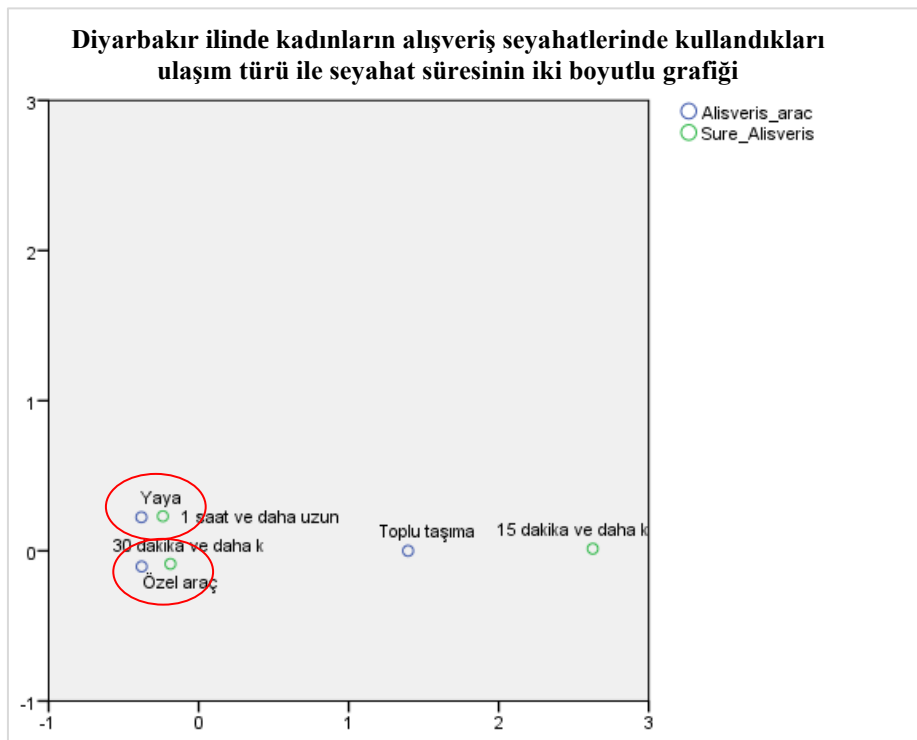
Diyarbakır



Şekil 4.42. Diyarbakır ilinde kadınların eğitim durumu ile alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi



Şekil 4.43. Diyarbakır ilinde kadınların gelir durumu ile alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihlerinin uyum analizi



Şekil 4.44. Diyarbakır ilinde kadınların alışveriş seyahatlerinde ulaşım türü tercihleri ve seyahat süresinin uyum analizi

Diyarbakır ilinde demografik verilere göre alışveriş seyahatlerinde tercih edilen ulaşım türü tercihleri incelenmiştir. Şekil 4.42’de; özel araç kullanımı lise, lisans ve yüksek lisans ile yakın görülürken yaya seyahat türü ön lisans, toplu taşımanın ortaokul ile yakın görülmektedir. Şekil 4.43’te; yaya kullanımı ile düşük gelir düzeyi yakın görülürken özel araç kullanımı ile orta ve orta-alt gelir grubu yakın görülmektedir. Toplu taşıma ulaşım tercihi ve gelir düzeyleri arasında bir uyum görülememektedir.

Grafiklere göre; Diyarbakır’da özel araç kullanan kadınlar lise, lisans ve yüksek lisans eğitim düzeyi ve orta, orta-alt gelir düzeyi ile uyumlu görülmekte ve kent içi seyahat süreleri 30 dakika ve daha kısa olarak görülmektedir. Toplu taşıma kullanan kadınların gelir durumu ile ilgili belirli bir uyum görülmemekte ancak ortaokul eğitim düzeyi ile uyum göstermektedir. Yaya seyahat eden kadın grubu ön lisans eğitim düzeyi, düşük gelir düzeyi ve 1 saat üzeri seyahat süresi ile uyumlu görünmektedir (Şekil 4.44).

4.4. Bölüm Değerlendirmesi

Araştırma bulguları Türkiye geneli ve anket uygulaması yapılan 26 il düzeyinde değerlendirilmiş olup ayrıca özel olarak belirlenen iller ölçeğinde de yorumlar geliştirilmiştir.

Türkiye düzeyinde bulguların değerlendirilmesi

Türkiye geneli sonuçlar; kadın ve erkeklerin kent içi ulaşımında hangi ulaşım türünü daha fazla kullandığını, aktiviteye göre ulaşım türü seçimindeki değişimleri ve çocuk sahipliğine göre değişen tercihleri göstermektedir. Türkiye geneli seyahat süresi verilerine bakıldığında; iş-okul seyahatlerinde kadınların daha kısa seyahat süresine sahip olduğu görülmektedir. Çocuk sahipliğinin kadınların ulaşım desenleri üzerindeki etkisiyle ilgili detaylı literatür araştırmaları Kavramsal Çerçeve bölümünde anlatılmıştır. Bulgular literatür araştırmalarının sonuçlarını destekler nitelikte uyumludur. Türkiye genelinde; erkekler aktiviteye dayalı ulaşım verisi sorgulamalarının tamamında özel araç kullanıcılarının çoğunluğunu, kadınlar toplu taşıma kullanıcılarının çoğunu oluşturmaktadır. Aktiviteye dayalı ulaşım türü araştırmasında çocuk sahipliği faktörü özel araç kullanımının artışı ile ilişkili olarak tanımlanmaktadır. Sonuçlar çocuk sahibi olan kadınların özel araç kullanımındaki oransal farkın çocuk sahibi olan erkeklerin özel araç kullanımındaki oransal farktan daha fazla olduğunu göstermektedir. Mevcut düzende erkeklerin yaygın özel araç kullanımı göz önüne alındığında çocuk sahibi

olan erkeklerin daha fazla özel araç kullanıyor olması çocuk bakım faaliyetleri ile ilişkilendirilebilir. Dikkat çekici oransal farklılıklardan biri çocuk sahibi olmayan erkeklerin çocuk sahibi olmayan kadınlardan daha fazla yaya seyahat etmesidir. Alışveriş aktivitelerinde çocuk sahibi olmayan erkekler katılımcıların %27'si yaya seyahat etmektedir. Buna karşılık çocuk sahibi olan erkekler çocuk sahibi olan kadınlardan daha az yaya seyahat etmektedir. Alışveriş aktivitelerinde çocuk sahibi olan erkekler çocuk sahibi olan kadınlardan daha az yürümektedir. Çocuk sahipliliğinin kadınların yaya seyahatleri ile pozitif bir ilişki içinde olduğu söylenebilir. Çocuk sahibi olan kadınlar çocuk sahibi olmayan kadınlara göre daha az toplu ulaşım sistemlerinden faydalanmaktadır ancak yine de kadınlar erkeklerden daha fazla toplu ulaşım araçları tercih etmektedir (H2.2. Kadınlar daha fazla toplu taşıma kullanmakta ve yürümektedir.).

Demografik verilerden cinsiyet ve çocuk sahipliliği verileri ile ulaşım verilerinden aktivite türü ve kullanılan ulaşım türü verileri çapraz sorgulamaları sonuçlarına göre; erkekler her iki durumda da özel araç kullanıcılarının çoğunluğunu oluşturmaktadır, çocuk sahipliliği kadınların daha fazla özel araç kullanması ile pozitif yönlü ilişkilidir ve kadınlar tüm aktivitelerde erkeklerden daha fazla toplu ulaşım araçları kullanmaktadır. Elde edilen bulgulara göre Türkiye’de otobüs, dolmuş ve raylı sistem kullanıcılarının çoğu kadındır, çocuk sahipliliği kadınların toplu ulaşım kullanım oranını azaltmaktadır.

Sonuçlardan; Türkiye geneli iş-okul seyahatlerinde kadınların erkeklerden daha kısa süreli seyahat etmesi AS1’e yanıt vermektedir (AS1. Kadınların ve erkeklerin ulaşım alışkanlıkları farklı mıdır?). Aynı zamanda H1 hipotezini (H1.Kadınlar erkeklerden farklı ulaşım alışkanlıklarına sahiptir.) ve H1.1. alt hipotezini (H1.1. Kadınların günlük seyahat süreleri erkeklerin seyahat sürelerine göre daha kısadır.) desteklemektedir. Aktiviteye dayalı ulaşım türü sorgulamasında erkeklerin özel araç kullanıcılarının çoğunu oluşturması H2 hipotezini (H2.Cinsiyete göre ulaşım türü dağılımı değişmektedir.) ve H2.1. alt hipotezini (H2.1. Erkekler kadınlardan daha fazla özel araç kullanmaktadır.) desteklemektedir. Çocuk sahipliliği verisi ile ulaşım türü ve seyahat süresi incelendiğinde çocuk sahibi olan kadınların seyahat sürelerinin kısaldığı ve daha fazla özel araç kullandıkları görülmüştür. Bu sonuçlar H1.2. (H1.2. Kadınların günlük seyahat süreleri erkeklerin seyahat sürelerine göre daha kısadır.) ve H2.3 (H2.3. Çocuk sahipliliği kadınların ulaşım türü tercihlerini etkilemektedir.) alt hipotezlerini desteklemektedir.

26 il düzeyinde bulguların değerlendirilmesi

İllere göre kadın ve erkeklerin iş-okul seyahatlerinde ve alışveriş seyahatlerinde kullandıkları ulaşım türü farklılıkları görülmüştür. Kadınları otobüs ve dolmuş kullanıcılarının çoğunluğu olsa da illere göre bu oranlar değişiklik göstermektedir. İl düzeyinde sadece cinsiyete göre değil ulaşım türü seçimlerinde de farklılıklar görülmektedir. Örneğin bir ilde otobüs kullanımı çok düşük iken aynı ilde dolmuş kullanımı çok yüksektir. İl düzeyi araştırmaların sonucunda; Türkiye'nin doğusunda hiç raylı sistem kullanılmadığı görülmüştür. Türkiye'nin doğu ve güneydoğu Anadolu bölgelerinde bulunan illerinde; ulaşım türü kullanıcılarının çoğunun erkek olduğu görülmektedir. Bu illerde iş-okul seyahatlerinde otobüs, dolmuş, özel araç ve yaya (raylı sistem bulunmamakta) ulaşım modlarının hepsinde erkek kullanıcı baskın çoğunluktadır. İstanbul, İzmir ve Ankara illerinde toplu ulaşım ve yaya seyahatlerde kadın kullanıcı çoğunlukta ve özel araç kullanıcısı olarak üç ilde de erkek kullanıcı çoğunluktadır.

Sonuçlar; illere göre ulaşım alışkanlıklarının farklı olduğunu ve illere göre ulaşım türü dağılımının değiştiğini göstermektedir ve AS2 (AS2. Farklı ulaşım alışkanlıklarına neden olan eşitsizlikler nelerdir?) ve AS4'e (AS4. Farklı coğrafyalarda kadınların ulaşım alışkanlıkları farklılık gösterir mi?) yanıt vermektedir. Özel araç kullanımının tüm illerde erkekler tarafından daha fazla gerçekleştiriliyor olması H2.1. (H2.1. Erkekler kadınlardan daha fazla özel araç kullanmaktadır.) alt hipotezini desteklemektedir. Toplu taşımanın ve yaya seyahatin il düzeyinde daha fazla kadınlar tarafından kullanılması H2.2. alt hipotezini desteklemektedir. Seyahat sürelerinde ve ulaşım türü dağılımında il düzeyinde gözlemlenen baskın farklılıklar H1 hipotezini (H1.Kadınlar erkeklerden farklı ulaşım alışkanlıklarına sahiptir.) ve H2 (H2.Cinsiyete göre ulaşım türü dağılımı değişmektedir.) hipotezini desteklemektedir. H3 hipotezine (H3. Farklı coğrafyalarda farklı demografik özelliklere sahip kadınların ulaşım alışkanlıkları birbirlerinden farklıdır.) temel oluşturmaktadır. Farklı coğrafyalarda kadınların farklı ulaşım türü dağılımı olduğu görülmektedir.

Belirlenen iller düzeyinde bulguların değerlendirilmesi

İstanbul, Ankara, İzmir ve Van, Diyarbakır ve Gaziantep arasında ve özelinde yapılan uyum analizlerinin sonuçlarına göre (Çizelge 4.2.); kadınların illere göre eğitim ve gelir durumlarının farklılığı görülmektedir. Öncelikle demografik verilerden; İstanbul, Ankara ve İzmir illerinde kadınların daha iyi gelire sahip olduğu ve daha yüksek eğitim düzeyine sahip olduğu

görülmektedir. İstihdam sonuçları ise batıda kadınların çok farklı sektörlerde yer aldığını gösterirken doğudaki kadınların istihdam yelpazelerinin o kadar geniş olmadığını göstermektedir. İller özelinde yapılan uyum analizleri; iller arasında kadınların eğitim ve gelir durumlarıyla ilgili bir genelleme yapılamadığı görülmektedir. Bu durumun illerin sahip olduğu kent içi ulaşım alt yapılarına, kadınların kamusal alan kullanımı önünde engellerin bulunup bulunmadığına ve ulaşım türüne olan erişebilirliğe bağlı olarak değişiklik gösterebileceği ön görülmektedir. Bu yaklaşımın farklı gelir ve eğitim durumuna sahip olan kadınların farklı illerdeki ulaşım türü tercihlerini saptamada önemli olduğu düşünülmektedir.

Sonuçlar AS3 ve S4'e yanıt vermektedir (AS3. Farklı ulaşım türü kullanan kadınların demografik değişkenler ile ilişkisi var mıdır?) (AS4. Farklı coğrafyalarda kadınların ulaşım alışkanlıkları farklılık gösterir mi?). Çocuk sahipliliği, eğitim durumu, gelir düzeyi ve istihdam durumu illere göre değişmektedir ve illere göre kadınların özel araç kullanma oranı ve toplu taşıma kullanma oranı değişmektedir. Bu sonuç H3.1. alt hipotezini desteklemektedir (H3.1.Farklı coğrafyadaki illerde kadınların ulaşım türü tercihleri farklıdır.)

Çizelge 4.2. İllere göre kadınların ulaşım türü tercihleri ve demografik verileri (eğitim, gelir, seyahat süresi)

		Eğitim Düzeyi					Gelir Düzeyi						Seyahat süresi		
		İlkokul	Ortaokul	Lise	Ön lisans	Lisans	Çok düşük	Düşük	Orta alt	Orta	Orta üst	Yüksek	15 dakika	30 dakika	1 saat
İstanbul	Özel araç					X			X	X					X
	Toplu taşıma		X		X		X	X							X
	Yaya	X													
İzmir	Özel araç								X	X		X		X	
	Toplu taşıma				X	X		X							X
	Yaya			X											
Ankara	Özel araç	X		X		X		X							X
	Toplu taşıma		X											X	
	Yaya				X				X				X		
Van	Özel araç			X		X	X			X	X	X		X	
	Toplu taşıma	X						X							X
	Yaya		X						X				X		
Gaziantep	Özel araç				X										
	Toplu taşıma	X		X				X	X						X
	Yaya					X							X		
Şanlıurfa	Özel araç			X		X			X	X				X	
	Toplu taşıma		X												
	Yaya				X			X							X

Çizelge 4.2’de özeti verilen sonuçlara bakıldığında 6 ilde kesişiminde çoğunluğa göre yorum yapıldığında; lisans mezunu kadınların özel araç kullandığı, ilkokul, ortaokul ve lise mezunu kadınların toplu taşıma kullandığı ve yaya seyahat ettiği söylenebilir. Gelir durumu orta ve orta-alt olan kadınların özel araç kullandığı ve düşük olan kadınların toplu taşıma kullandığı

yorumu yapılabilir. Özel araç kullanıcısı olan kadınların seyahat sürelerinin kısa olmadığı ve 1 saat ve üzeri ya da 30 dakika olduğu görülmektedir. Yaya seyahatlerin 15 dakikalık seyahat süresi ile uyumu da iller içerisinde genel bir yorum olarak üretilebilir.



5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Kadınların ve erkeklerin sahip olduğu konumlar, görevler ve aile içi roller sıklıkla değişime uğramıştır. Bu süreçler incelendiğinde ev içi işler ile özdeşleştirilen bir kadın ve geçim sağlamak ile özdeşleştirilen bir erkek tanımlaması görülmektedir. Tanımlamaların ardında uzun bir tarihsel süreç bulunmaktadır ve bu bellek insanların yaşam pratiklerinde hala yer almaktadır. Mekanların ve nesnelerin cinsiyeti olmadığı halde yaygın kullanım hangi cinsiyet tarafından gerçekleştiriliyor ve hangi cinsiyet kullanımında baskın geliyorsa mekanlar o cinsiyetin hakkı ve temsili haline gelmektedir. Hakkın nasıl kazanıldığı ile değil mevcut düzen ile ilgilenen politika yapıcılar için bu konu oldukça fazla haksızlığa yol açabilecek hassas bir konudur. Kadın ve erkeklerin iş hayatında birlikte yer almaya başlamasıyla önceden erkeklerin hakkı olan maaş hakkının hemen kadınlara da tanınmamış olması bu konuya önemli bir örnektir. İnsanların farklı kültürel ve demografik özelliklere sahip olması her dönem yaşam biçimlerinin değişmesine neden olmaktadır. Değişim sonrası yeni düzenin gereksinimleri her zaman sonradan eski düzene eklenmektedir. Planlama disiplini kentsel düzlemdeki yeni gereksinimleri belirlerken gerekli projeksiyonların üretildiği bir disiplindir. Planlamada kadınların projeksiyon hesabına katılımının son 100 yıl içerisinde geliştirildiği anlaşılmıştır. Daha öncesinde kadınların hiçbir kentsel alt grupta olmadığı söylenmekte ve mekânsal düzenlemelerin Antik Yunan dönemi de dahil olmak üzere Avrupa’da da yaygın şekilde erkek kullanıcılara yönelik tasarlandığı görülmektedir. Kadınların kamusal alana çıkışı; ekonomik buhran, kadınların iş gücüne zorunlu katılımı, Fransız İhtilali’nden sonra ortaya çıkan milliyetçilik akımları, Sanayi Devrimi ile gündeme gelen emek-yoğun üretim sistemleri ve iş gücüne duyulan fazla ihtiyaç gibi farklı nedenlerle açıklanıyor olsa da aslında kadınların sadece çalışmak için değil bir yerden bir yere gitmek için, alışveriş yapmak için ya da sadece dolaşmak için kamusal alanda bulunamadıkları dönemler yaşanmıştır. Bu, kadınların kamusal alanda bulunmalarının sadece üretim sistemleri ve ekonomi ile ilgili olmadığını bu sürecin ideolojik nedenler de barındırdığını göstermektedir. Böylelikle kadınlar kamusal alana çıktıklarında bile erkeklerle aynı koşullara sahip olamadıkları gibi ev sorumluluklarını da üstlenerek hem eril hem dişil mekânda var olmak zorunda kalmışlardır. 1950’den sonra planlama disiplininin kent planlarında aktif rol oynamasıyla kadınlar demografik grup olarak görülmeye başlamış olsa da kadının varlığı kentsel sistemlerde erkekler kadar etkili olamamıştır. Bakım hizmetleri ve ev içi sorumlulukların çoğunu kadının üstleniyor olması sadece Asya ve Orta Doğu ülkelerinde değil Avrupa ve Amerika ülkelerinde de aynı adaletsiz sorumluluk paylaşımı görülmektedir. Gelişmiş ülkeler

belirli periyotlarda kadınların maruz kaldığı eşitsizliklerin azaltılması amacıyla kent ölçeğinde raporlar ve tasarım rehberleri düzenlemektedir. Küresel ölçekte de cinsiyet eşitsizliğini azaltmaya yönelik sözleşmeler ve anlaşmalar düzenlenmektedir. Ancak erkeklik normlarının baskın olduğu kentsel mekanlarda kadınların ihtiyaçlarına duyarlı politikaların yetersizliği küresel ölçekte tartışılmakta olan güncel bir konudur.

Kent içi ulaşımında sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmak, farklı kullanıcıların ihtiyaçlarını göz önünde bulundurarak farklı gruplara eşit düzeyde erişebilirlik sunmak anlamına gelmektedir. Ulaşımında toplumsal cinsiyet konularına odaklanmak toplumların gelişimi için temel bir gereksinimdir. Toplumsal cinsiyet perspektifini benimsemek politika ve plan üreticiler için önemli bir görevdir. Kentsel ulaşım planlarında toplumsal cinsiyete duyarlı bir bakış açısı benimsemeye gerek vardır. Ortaya çıkan tablo kadınların günlük seyahat davranışları olarak erkeklerden farklı olduğunu göstermektedir. Kadınların değişen konumları ve davranışları, planlama üzerinde farklı modellemeleri ve değişen arazi kullanım planlarını yaratmaktadır. Bu nedenle kadınların seyahat davranışlarının araştırılması gerekli bir hal almaktadır. Bu çalışmada kadın ve erkeklerin kent içi ulaşım sistemleri kullanımları değerlendirilmiştir. Bu çalışma kadınların kent içi ulaşım sistemlerinden nasıl faydalandıklarının anlaşılması üzerine kurgulanmıştır. Bir yaklaşım önerisi sunulmakta olup aynı zamanda kadın ve erkeklerin Türkiye ve iller ölçeğinde ulaşım türü tercihlerini ve seyahat sürelerini karşılaştırmalı olarak ortaya koymaktadır. 26 ilde yapılan toplam 1852 adet bilgisayar destekli telefonda anket görüşmesi sonuçlarına göre istatistiki ve mekânsal sonuçlar üretilmiştir. Kadınlar ve erkeklerin karşılaştırmalı analizleri ile birlikte kadınların illere göre karşılaştırmalı analizleri yapılmıştır. Değişkenler arasındaki ilişkileri tespit etmek için ki-kare testleri uygulanmış, kategorik ve sıralı kodlanan verilerin ilişki sorgulamaları için çapraz tablo (cross tabulation) ve uyum analizi (correspondance analysis) yöntemi uygulanmıştır. Sonuçlar grafik ve tematik harita yöntemleri ile sunulmuştur. Sonuçlar kadın ve erkeklerin demografik değişkenleri ile ulaşım alışkanlıkları kesişiminde farklı ulaşım desenlerini üretmektedir.

Bu çalışma, ulaşım planlamasında mevcut durumun ve eşitsizliklerin tespit edilmesi, kaynakların sorgulanması, kullanıcıların ağırlıklı olarak hangi cinsiyet ve demografik gruptan olduğunun saptanması ve sonuç olarak toplumsal cinsiyet yaklaşımı ile yeni ulaşım politikaları üretmek için önemli bir kaynaktır. Çalışmanın araştırma sorularından AS1'e (AS1.Kadınların ve erkeklerin ulaşım alışkanlıkları farklı mıdır?) yanıt vermek için cinsiyete

göre ayrıştırılmış veri analizleri yapılarak mevcut durum sunulmuştur. Sonuçlara göre; kent içi ulaşım sistemlerinde özel araç, toplu taşıma (otobüs, dolmuş, raylı sistemler) ve yaya seyahatlerin kadınlar ve erkekler tarafından farklı oranlarda gerçekleştirdiği görülmektedir. Cinsiyete göre ulaşım türündeki farklılıklar, farklı yaşam pratikleri olan insanların ihtiyaçlarını karşılayıp karşılamama konusunda düşündürmektedir. Bu sonuçlar H1 ve H2 hipotezini desteklemektedir. Çalışmanın H1 hipotezi, kadınların ve erkeklerin ulaşım alışkanlıklarının farklılığını öne sürmektedir ve test etmek için seyahat sürelerine ve çocuk sahipliliği durumunun yarattığı değişimlere cinsiyet perspektifinden bakılmıştır. Türkiye ve 26 il düzeyinde göre yapılan seyahat süresi dağılımları incelendiğinde kadınların iş-okul seyahatlerinde erkeklerden daha kısa süre seyahat ettiği görülmektedir. Çocuk sahipliliğinin kadınlar üzerinde seyahat süresini kısaltıcı etki yarattığı grafik sonuçlarında görülmektedir. Bununla birlikte çocuk sahipliliği kadınların kent içi ulaşımında ulaşım türü tercihlerini etkilediği görülmektedir. Çocuk sahibi olan kadınların özel araç kullanımının arttığı ve toplu taşıma kullanımlarının azaldığı görülmektedir. Kadınların yoğun olarak toplu taşıma sistemlerini kullandığı göz önüne alındığında; kadınların bir çocukla seyahat edebileceği, günlük kentsel hareketliliklerinde hangi durak noktalarını kullandıkları ve mahalle ölçeğinde kreş, okul, hastane gibi kamusal hizmetlere erişebilirliği sorgulanmalıdır. Cinsiyet verisi hareketi önemli ölçüde etkileyen bir değişkendir. Hane içinde kadın ve erkek üzerinde olan farklı sorumluluklar günlük hareketliliği fazlaca etkilemektedir. Sonuç olarak, kent içi ulaşım sistemlerine yansıyan farklı desenler oluşmaktadır.

AS2'ye yanıt aramak için kent içi ulaşım sistemlerinde farklı ulaşım türüyle seyahat edenlerin demografik durumu incelenmiştir. Bu incelemenin değişkenlerini belirlemek için öncesinde ki-kare anlamlılık testleri; cinsiyet ve seyahat sıklığı, seyahat süresi, toplu taşıma kullanımı ve özel araç kullanımı arasında yapılmıştır. Sonuçlar anlamlı bulunduktan sonra çapraz sorgulamalar aracılığıyla ulaşım verileri ve demografik veriler sonuçları üretilmiştir. 26 ilin sonuçlarına göre farklı illerde farklı ulaşım alışkanlıkları üretildiği görülmüştür. Bu nedenle yaşanan coğrafyanın da önemli bir eşitsizlik nedeni olduğu söylenebilir.

AS3'te farklı ulaşım türü kullanan kadınların demografik özellikleri sorgulanmaktadır. İstanbul, İzmir) ve Ankara illeri ile Van, Gaziantep ve Diyarbakır illerinde yaşayan kadınların alışveriş seyahatlerinde kullandıkları ulaşım türü tercihlerinin demografik değişkenler ilişkisine uyum analizi yöntemi ile bakılmıştır. Sonuçlar illere göre kadınların demografik durum ve ulaşım türü tercihlerinin değişkenliğini göstermektedir. Bu H3

hipotezini desteklemektedir. Cinsiyete göre ulaşım türü dağılımı Türkiye ve iller düzeyinde incelenmiştir. Kadın ve erkeklerin kent içi ulaşımında, farklı aktivitelerde tercih ettikleri ulaşım türleri erkeklerin baskın bir özel araç kullanıcısı olduğunu göstermektedir. Kadınların tüm aktivitelerde erkeklerden daha baskın toplu taşıma kullanıcıları olduğu ülke geneli için önemli sonuçlardandır. Yaya seyahatler ülke düzeyinde kadınlar tarafından daha fazla gerçekleştiriliyor olsa da il düzeyinde yapılan çalışmalar farklılık barındırmaktadır. Çocuk sahipliliği de her iki cinsiyeti farklı oranda etkilemekte ve bu bulguların tümü çalışmanın hipotezlerinden ikincisini desteklemektedir (H2). Gelir durumu ve eğitim düzeyinin özel araç kullanımını etkileyip etkilemediğine ki-kare anlamlılık testleri ile bakılmıştır. Yapılan anlamlılık analizleri sonucunda toplam veri setinde eğitim düzeyi, gelir durumu ile özel araç kullanımı arasında bir ilişki olduğu görülmüştür. Ancak bu sonuç illere göre genellenememektedir. İllerden elde edilen anket sonuçları birbirinden farklı örneklemeler barındırdığından, iller arası karşılaştırma bölümünde kadın ve erkeklerin gelir ve eğitim durumu ile ulaşım tercihleri uyum analizi yöntemi ile uygulanmıştır. İstanbul, İzmir ve Ankara illeri ile Van, Gaziantep ve Diyarbakır illerini kapsayan uyum analizi sonuçları; illerin kadın profillerinin farklı olduğunu göstermektedir. Bu durum farklı coğrafyalarda farklı demografik özelliklere sahip kadınların ulaşım alışkanlıklarının farklı olduğu hipotezini desteklemektedir (H3). Bu sonuçlar; Türkiye’de sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyleri ve toplumsal cinsiyet eşitliği endeks haritalarının benzerliği ışığında değerlendirilmektedir. Toplumsal cinsiyet endeksi yüksek olan şehirler ile sosyo-ekonomik gelişmişlik arasında bir ilişki olduğu düşünülmektedir.

AS3 araştırması aynı zamanda AS4’e temel oluşturmaktadır. Farklı coğrafyalarda kadınların ulaşım alışkanlıklarının farklı olduğu hem uyum analizi sonuçları ile hem de 26 il düzeyinde oluşturulmuş ulaşım türü ve seyahat süresi tematik haritalar ile sunulmuştur. AS4 sonuçları da H3 hipotezini destekleyerek kadınların farklı coğrafyalarda farklı ulaşım alışkanlıklarını açıklamaktadır.

Araştırma sorularının yanıtları ve hipotezlerin desteklenmesi ile ilgili sonuçlar tartışıldıktan sonra çalışmanın genel değerlendirmesi yapılmakta daha sonra geliştirilen öneriler; politika, planlama ve mekânsal organizasyon başlıkları altında sınıflandırılarak sunulmaktadır. Bölüm sonunda gelecek çalışmalar için önerilerde bulunmaktadır.

Değerlendirmeler

Literatür araştırmalarına göre; kadınların çok duraklı seyahat gerçekleştiriyor olması, bakım sorumluluğu aldıklarından dolayı yanlarında bir bebekle ya da bir yaşlıyla seyahat etme ihtimallerinin erkeklere göre yüksek olması ve daha kısıtlı ekonomik gelirlerinin olması birçok ayrıcalığa sahip olmalarını gerektirmektedir. Mevcut ulaşım planları, yasalara ve ulaşım planlama politikacılarının belleğinde ve pratiklerinde yer alan önceliklere duyarlıdır. Konuyla ilgili sistematik bir veri analizi gerekliliği bu çalışmanın başlangıcında vurgulanmaktadır. Literatürden elde edilen ampirik sonuçlar, kadınların ulaşım alışkanlıklarının erkeklerinkinden farklı olduğu yönündedir ve kadınların daha kısa süreli ve sık duraklı seyahat ettiği öne sürülmektedir.

Türkiye geneli analiz sonuçlarına göre; kadınların erkeklere göre daha fazla toplu ulaşım araçlarını kullandığı ve yaya seyahat ettikleri görülmektedir. Ülke geneli toplam sonuçlar özel araç kullanıcılarının çoğunun erkek olduğunu göstermektedir. Kadınların daha fazla toplu ulaşım türü kullanıcısı olduğu sistemlerde kadınların ulaşım gereksinimlerini sorgulamak bir politika önerisi değil gereklilik olarak görülmektedir. Ulaşım sistemleri toplumsal cinsiyet politikaları ile ilişkilendirilmeli ve kadınların seyahat davranışları göz önüne alınarak planlanmalıdır.

Erkeklerin ve kadınların ulaşım alışkanlıklarındaki farklılıklar temelde istihdam politikaları ve hane içi roller olarak değerlendirilmektedir. Kadınlar hane içi işlerin üstesinden gelirken karmaşık ulaşım ihtiyacı duymaktadır. Ataerkil toplumlarda kadınların rolleri “farklı ama eşit” olarak değil “eşitsiz yük” olarak dağılım göstermektedir. İstatistikler ve istatistiklere dayalı bilimsel çalışmalar, zaman içerisinde bu dağılımda ve seyahat desenlerinde önemli bir değişiklik yaratmadığını göstermektedir. Kadınların istihdam oranları, sosyal yaşantıları değişiklik göstermiş olsa da sonuçlar temel kapılarda benzerdir.

İller arası farklılıklarda hane halkı yapısı, sektörel farklılıklar ve ulaşım yatırımları önemli görülmüştür. Kent içi ulaşım sistemlerinde otobüs kullanımının birçok ilde yaygın olduğu görülürken bazı illerde dolmuş seçeneğinin yaygın olduğu görülmüştür. Bazı illerde raylı sistem alt yapısı bulunurken bazı illerde bulunmamaktadır. Bu farklılıkların nüfusun eğilimi, yatırımcıların tercihleri, yerel yönetim politika kararları ve bir ulaşım ana planının mevcudiyeti ile açıklanmaktadır. İl düzeyinde ekonomik kaynakların dağılımı coğrafi

farklılıklar ve kültürel farklılıkların etkisinde şekillenmektedir ve sektörel farklılıklar kadınların ev dışında çalışma imkanlarını kısıtlamakta ya da genişletmektedir. Kültürel ve coğrafi kısıtlılık yaşayan ve kamusal alana çıkışı zorlaşan kadınların ulaşım deseni ile kısıtlılık yaşamayan kadınların ulaşım deseni farklıdır.

İl düzeyinde cinsiyete dayalı ulaşım alışkanlıklarında farklılıklar vardır. Sosyo-demografik değişkenler ve yerleşmeler bu farklılıkların görünen kaynağını oluşturmaktadır. Farklı coğrafyalarda ortaya çıkan farklı ulaşım desenleri vardır ve buna neden olan farklılıklar illere göre değişiklik göstermektedir. Tezde sunulan yöntem önerisi ile cinsiyete ve sosyo-demografik değişkenlere göre ulaşım desenlerini ortaya çıkarmak ve bu desenler üzerinden politika geliştirmek bölgeler arası eşitsizliklerin azaltılmasına ve sürdürülebilir ulaşım sistemlerinin gelişimine katkı sağlayacaktır.

Kullanıcıların heterojenliğinin hesaba katılması; düşük karbonlu bir hareketliliğin desteklenmesi ve geliştirilmesi üzerindeki etkileri nedeniyle ulaşım planlamasının bir parçası olmalıdır. Cinsiyete dayalı hareketlilik örüntüleri, sürdürülebilirliği artırmayı amaçlayan ulaşım plancıları için geniş bir veri tabanı sunmakta ve bu verilerin işlenmesi daha dil ve daha düşük karbonlu bir ulaşım sistemi oluşturulmasında önemli ölçüde katkıda bulunmaktadır. Ulaşım plancıları görünür olan sorunlara çözüm aramaktadırlar. Kullanıcı gruplarının tanınması ve anlaşılması, ulaşım sistemlerini kullanma olasılığı en yüksek olanları desteklemek ve sürdürülebilir ulaşım sistemlerine entegre etmek konusunda önem taşımaktadır. Cinsiyete dayalı deneyimlerin anlaşılması ulaşım sistemlerinin daha detaylı anlaşılmasını sağlamaktadır bu nedenle plancıların cinsiyete dayalı farklılıkları anlayıp kabul etmeleri ve “herkes” için planlama fikrini gözden geçirmeleri savunulmaktadır.

Yerelde coğrafi farklılıkların ulaşım desenlerinde farklılıklara neden olduğu görülmektedir ve yerelin farklı dinamiği olduğu görülmektedir. Tez çalışmasının sonuçlarında bakıldığında hipotezlerin genel kaldığı söylenebilir. Kadın ve erkeklerin hareketlilik desenlerindeki farklılıklar yerele indirgenerek değerlendirme yapıldığında; her coğrafi bölge özelinde farklı desen olduğu görülmektedir. Türkiye’nin bölgesel farklılıklarının yanı sıra yönetsel politikalar ve kültürel çeşitliliğin de bu modellerin çeşitliliği ile ilişkili olduğu görülmektedir.

Ülke ve bölge düzeyinde alınan planlama kararları, nüfusun çeşitliliğini görmezden gelmeye ve işe yaramayan planlama uygulamalarına neden olmak anlamına gelmektedir. Yerel hatta mahalle ölçeğinde demografik desenler üretilmeli ve din ve etnik köken gibi kültürel pratikler içeren faktörlere göre oluşmuş yerleşmelerde farklılıklar göz önünde bulundurulmalıdır. Kent içi ulaşım sistemleri önemli bir yatırım aracıdır ve toplumsal ihtiyaçların aynı potada eritilmesi sorunlara yeterli yanıt vermeyen yatırımlar yaratmaktadır.

Politika önerileri

Türkiye geneli bulgular ışığında toplumsal cinsiyet eşitliğine katkı sağlamak, eşitsizliği azaltmak, sürdürülebilir ulaşımı yaygınlaştırmak ve kadınların maruz kaldığı eşitsizlikleri gidermek amacıyla politika önerileri geliştirilmiştir.

Sonuçlar Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerine kavramsal olarak katkı sağlamaktadır. Deneysel sonuçlar ise SKH11 için önemli katkılar içermektedir. Katılımcı, bütünleşik ve sürdürülebilir ulaşım planlamasının önemli adımlarından biri cinsiyete dayalı veri analizi ve sonuçların toplumsal cinsiyet odaklı okunmasıdır. Yerel yönetimlerin ve bölgesel stratejilerin bu yöntemle politika üretmesi; cinsiyete göre eşit fırsatlar sunan, kapsayıcı, dayanıklı ve sürdürülebilir ulaşım sistemlerine önemli bir temel sunacaktır. Ulaşım planlama disiplinine toplumsal cinsiyet bakış açısının girmesiyle kadınların ulaşım desenleri anlaşılmaya başlamıştır ve kadınların farklı kentsel hizmet alanlarının birbirine yakın olduğu ve bir özel araç bağımlılığı gerektirmeyen kentsel modellere gereksinim duyduğu görülmüştür. Bu modeller sürdürülebilir ulaşımı desteklerken seyahat sürelerini kısaltmaktadır. Kadınların ekonomik, sosyal ve politik katılımıyla yakından bağlantılı olduğundan, kadınların güçlendirilmesi sürdürülebilir kalkınma ve sosyal adaletin sağlanması açısından öneme sahiptir. Güçlendirilmiş kadınlar toplumsal gelişmeye katkı sağlama potansiyeline sahiptir. İstihdam ve eğitim gibi kentsel hizmetlere erişebilirliğin iyileştirilmesi sosyal gelişmişlik ve ekonomik büyüme için önemlidir. Kentsel hareketlilikte eşitlik; toplumun temeli olan hane halkının ihtiyaçlarını daha adil bir şekilde karşılamaları için güçlendirilmesi gerekmektedir. Ulaşım sistemlerinin tüm kullanıcılar için erişebilir olması ve iyileştirilmesi sadece ulaşım altyapı yatırımlarından daha yüksek sosyal ve ekonomik getiri sağlayacaktır. Kent içi ulaşımında cinsiyetler arası eşitsizliği gidermek kadınlar için daha esnek ulaşım modellerini üretmek veya mevcut ulaşım modellerine esnek katılım sağlamak erişimi iyileştirmek anlamına gelmektedir. Kapsayıcı ve sürdürülebilir bir

kalkınma için şehirlerde toplu taşıma hizmetlerini iyileştirmeye ve yürünebilirliği iyileştirmeye odaklanılmalıdır. Bu düzenlemeler erkeklerin de daha sürdürülebilir hareketlilik üretmeye, yürümeye, toplu taşıma kullanmaya teşvik edecektir.

Sonuç olarak, kadınların güçlendirilmesi sürdürülebilir kalkınmanın ve sosyal adaletin kritik bir bileşenidir. Cinsiyet eşitsizliğinin altında yatan nedenleri ele alan ve kadınların ekonomik, sosyal ve politik katılımını destekleyen kapsamlı ve bütünlük bir yaklaşım gerektirir. Kadınları güçlendirerek herkes için daha eşitlikçi ve adil bir toplum yaratmak mümkündür. Ancak kadınların güçlendirilmesi dünyanın birçok yerinde hâlâ büyük bir zorluk konusudur. Kadınlar eğitime, sağlık hizmetlerine, istihdama ve siyasi katılıma eşit olmayan erişim de dahil olmak üzere birçok ayrımcılık ve dışlanma biçimiyle karşı karşıya kalmaktadır. Bu zorlukların üstesinden gelmek için cinsiyet eşitliğini ve kadınların güçlendirilmesini teşvik eden kapsamlı ve entegre politikalara ve programlara ihtiyaç vardır. Bu politikalar, toplumsal cinsiyet eşitsizliğini sürdüren altta yatan sosyal ve ekonomik yapıları ele almalı, aynı zamanda kadınların ve kız çocuklarının özel ihtiyaçlarını ve deneyimlerini de ele almalıdır. Yerel yönetimlerde kurumsal bilgiye erişimin kolay olması, kamu politikalarının daha anlaşılabilir ve erişilebilir olması, veri toplama ve veri analizi konularında bireylerin teşvik edilmesine yönelik politikaların geliştirilmesi ve dijital platformların bu alanlara özel tasarlanması ve etkin kullanımı önerilerden bazılarıdır. Toplumsal cinsiyet perspektifinin en önemli adımı farklılıkların anlaşılmasıdır. Bu süreçte daha fazla kadın çalışanı ulaşım hizmetlerinde çalışmaya teşvik etmenin önemli bir adım olacağı düşünülmektedir. Kapsayıcı ve adil ulaşım, cinsiyete göre elde edilmiş verilerin ışığında yeni politikalar belirlenmesi ile oluşturulmalıdır. Toplumsal cinsiyet eylem planı tasarlamak ve cinsiyete dayalı ulaşım politikaları geliştirmek kadın ve erkek kullanıcılarının tamamına hizmet veren ve toplumun tamamı için erişilebilirliği sağlayan önemli bir basamaktır.

Planlama önerileri

Sürdürülebilir kent içi ulaşım; ekonomik, sosyal, güvenlik ve eşitlik konularında halkın tamamına verim sağlamalıdır. Sürdürülebilir ulaşım toplumsal uyum ve çevresel korumayı göz önünde bulundurmalı, erişilebilir, düşük maliyetli ve güvenli hizmet sunmalıdır. Şehir planları ve ulaşım ana planları kenti; sosyal, çevresel ve ekonomik kararları ile bütüncül olarak kapsamalıdır. Kent içi ulaşım öncelikle günlük hareketlilik ihtiyaçlarını

karşılmalıdır. İnsanların kendi araçları yerine toplu taşıma türlerini kullanmaya teşvik edilmesi gereklidir; ulaşım ana planları bir kentte araç ve yayaların bir yerden bir yere hızlı ve güvenli bir şekilde ulaşmasını hedefler ve stratejik seviyede plan kararları üretmektedir. Bilimsel yöntemlerle hazırlanmış ulaşım ana planları; şehrin fiziksel ve kültürel gelişimine katkı sağlamak, ulaşım potansiyelini güçlendirmek ve sağlıklılaştırmak, verimli bir ulaşım entegrasyonu sağlamak amaçlarını hedefler. Yerel yönetimlerin bir uygulayıcı olarak görevi; kent içi ulaşımında mevcut stratejik plan kararlarını dikkate alarak çevre dostu ulaşım türlerine öncelik vermek, toplu taşıma entegrasyonlarını önemsemek ve durak-aktarma olanaklarının düzenlenmesi için çaba göstermektir. Mevcut toplu ulaşım kullanıcılarının demografik profilini üretmek ve mekânsal düzenlemeler geliştirmek de stratejik plan kararları sonrası yerel yönetimlerin odaklanması gereken önemli bir konudur. Ulaşım ana planları ile kent içi ulaşım politikalarının uyum ve bütünlük içinde olması gerektiği gibi ulaşım ana planlarının da kent içi ulaşım gereksinimleri ile uyum içerisinde olması gerekmektedir. Kent içi ulaşım politikaları ve ulaşım ana planları politikaları; çevresel, teknik ve ekonomik değerler gözetilerek hazırlanması gerektiği gibi toplumsal ve sosyal çerçevede demografik değerlerin de gözetilmesi çok önemlidir. Kent insan topluluğundan oluşmaktadır ve bu insan topluluğu çok farklı parçaların oluşturduğu bir bütündür. Herkesin ihtiyacına yanıt verebilecek esnek politika kararları alınmalı, toplumun tüm kesimlerinin ihtiyaçları önemsenmelidir. Çoğulcu, katılımcı, kapsamlı ve adil planlama yaklaşımları ile toplumsal çeşitliliğin farkında olduğu bir planlama süreci izlenmelidir.

Özel araç kullanıcıların seyahatlerinde toplu taşıma sistemlerinin kapsayıcı uygulamaları olmadığını göstermekte, toplu taşıma ve motorsuz araç kullanımı entegrasyonunun özel araç kullanıcılarının ihtiyaçlarına yanıt vermediği anlamına gelmektedir. Toplumun tamamına yanıt vermesi gereken ve kamusal bir hizmet olan toplu taşımanın özel araç sahipliğini hesaba katmadan politika üretmesi gerekmektedir. Adil ve erişebilir mekânsal planlama için; planlama bölgesine ilişkin eşitliğe ve erişebilirliğe ihtiyaç duyulan günlük kentsel hareketlilik ihtiyaçları belirlenmeli, varsa dezavantajlı sayılan illerin özellikleri ve gereksinimleri tespit edilmeli, günlük hareketlilik ihtiyaçları göz önüne alınarak eğitim, sağlık, alışveriş mekanlarına erişim önceliklendirilmeli, sadece toplu taşıma hizmetlerinden faydalandığı düşünülerek mahalle ölçeğinde mekânsal tasarımlar üretilmeli ve bu süreci yönetecek olan katılımcı ve demokratik ekip toplumun içerisinde oluşturulmalıdır.

Kent içi ulaşım planlarında eşitliği artıran politika reformları sosyoekonomik eşitsizliğin doğal kaynaklarına çözüm önerileri üretmeli, kapıdan kapıya seyahatler için bütüncül çözümler elde etmeyi sağlamalıdır. Kadınların farklı grupları için daha fazla erişim sağlamak amacıyla kesişimsel kullanıcı profillerini belirlemek gereklidir. Uzun vadeli güvenli ve sürdürülebilir olmayan seyahatler yerine kısa vadeli hizmetler sunmak ulaşım planlarına esneklik sağlayacaktır. Kent içi hareketlilik pratiklerinde değişiklik hedeflenmesi; faydası olmayan ve zararı olan kültürel normlara yapılan müdahaleler ataerkil ilişkileri yeniden üretmemelidir. Örneğin hane içi sorumlulukların net olduğu bir aile düzeninde rollerde değişimin konuşulması yerine mevcut durum üzerine seçenekler geliştirmek daha iyi bir yöntem olacaktır. Taşımacılık disiplinine çok disiplinli bir bakış açısı ile yaklaşmak toplumsal cinsiyet eşitsizliği ve kadınların adil erişimi konuları bakımından önemlidir. Paydaşlar belirlemek, taşımacılık disiplinini disiplinler arası tartışmak kapsayıcı ulaşım politikaları tasarlamak gereklidir. Ulaşım sistemleri kadınları planlamaya aktif olarak katılmaya teşvik edebilir ve kadınların hareketliliği üzerinde kısıtlayıcı etkileri olan toplumsal cinsiyet normları ile mücadele etmek için farklı düzeylerde toplumsal cinsiyet odaklı duyarlılık ve kapasite geliştirme çalışmaları yapmak önemlidir. Kent içi ulaşım sistemlerinde erişilebilirliğin artırılması, ekonomik ve karşılanabilir ulaşım ücretleri ve kapsayıcı ulaşım planları adil bir planlama süreci ve eşitsizliklerin azaltılması için gereklidir.

Mekânsal organizasyon önerileri

Kentsel toplu taşıma sistemleri kadınlara ve erkeklere eşit şekilde fayda sağlamalıdır. Örneğin kadınlar birden fazla durak noktasına uğrayabilir ve çocuklarla birlikte bu seyahati gerçekleştirme ihtimali erkeklerinkinden daha yüksektir. Sistemler erkekler için olduğu kadar kadınlar için de erişilebilir olmalı ve öncelikle farklılıklar hesaba katılmalıdır. Özellikle düşük gelirli nüfus için erişilebilirliği sağlamak amacıyla farklılaştırılmış ücret programları planlanmalıdır. Ele alınması gereken önemli konulardan biri karar alma süreçlerinde kadınların katılımının desteklenmesi ve ulaşım türlerinin erişilebilirliğinin artırılmasıdır. Ulaşım hizmetlerinin toplumsal cinsiyet ihtiyaçlarına göre planlanması en temel kararlardan olmalıdır. Ulaştırma politikalarında toplumsal cinsiyet perspektifi yalnızca cinsiyetler arası hareketlilik eşitsizliğini azaltmak için değil aynı zamanda daha çevre dostu hareketlilik kalıplarını teşvik etmek ve sürdürülebilir kalkınmayı desteklemek bakımından da önemlidir.

Ulaşım araçları tercihinde; ulaştırma alt yapıları, erişebilirliği, karşılanabilirliği, kadın ve erkeklerin bir işe bir alışverişe gidebiliyor olması, sektörlerin farklı cinsiyetlere göreliği, arazi kullanım uygulamaları, bölge halkının önyargıları ve düzeyi, insanların kamusal alana güvenli çıkışı, kadınların kamusal alandaki hareketliliği gibi konular etkili olmaktadır.

Kent içi ulaşım sistemlerinde toplumsal cinsiyet bakış açısını benimsemek ve bu tez çalışmasının ortaya koyduğu sorunları tanımak, ele almaya başlamak için önemli bir adımdır. Önemli ve kilit konumda olan yerel yönetimlerdir. Geleneksel cinsiyet ayrımı cinsiyetlendirilmiş iş kolları ve mekanları hala kendini göstermektedir.

Gelecek çalışmalara öneriler

Bu çalışma kadınların ve erkeklerin ulaşım türü, seyahat süresi ve demografik verileri incelemesine dayanmaktadır. Demografik verilerden eğitim ve gelir durumu kullanılarak ulaşım türü ve seyahat süresi verileri ile çapraz sorgulama yapılmıştır. Kadın ve erkeklerin ulaşım alışkanlıklarını araştırma çalışmasının genel çerçevesi ana hatları ile çizilmiştir. Bu çalışma sonraki çalışmalar için önemli kavramsal ve metodolojik bir kaynaktır. Cinsiyet verisine göre ayrıştırılmış veri seti ile; belirlenen bir ulaşım güzergahı veya bir kentin ulaşım sistemi özelinde veri toplanarak gerçekleştirilebilir. Yerel düzeyde ve coğrafi farklılıklar içeren iller arasında daha detaylı hipotezler kurgulanarak bu çalışmanın yöntem önerisi ile toplumsal cinsiyet duyarlı ulaşım ve planlama önerileri geliştirilebilir. Bölge ve il düzeyinde spesifik önerileri sunmak çalışma kapsamında mümkün değildir anca sonuçların politika üreticileri için değerli olduğu düşünülmektedir.



KAYNAKLAR

- Adeel, M., Yeh, A. G., and Zhang, F. (2017). Gender inequality in mobility and mode choice in Pakistan. *Transportation*, 44, 1519-1534.
- Adhikari, N. (2023). Saha, A. (Ed.). *Redefining Gender: Issues in Global Perspective*. University of Kalyani, Blossom Books.
- Aksu, B. (2014), *Kadınların sınıfı: ücretli ev emeği ve kadın öznenliğinin inşası*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Aktaş, G. (2013). Feminist söylemler bağlamında kadın kimliği: Erkek egemen bir toplumda kadın olmak. *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 30(1), 23-72.
- Alkan, A. (1999). Toplumsal cinsiyet ve kent planlaması. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 54(4), 1-29.
- Alkan, A. (2000). "Özel alan-kamusal alan" ayrımının feminist eleştirisi çerçevesinde kentsel mekân. *Kültür ve İletişim*, 3(5), 71-95.
- Alpar, R. (2013). *Uygulamalı çok değişkenli istatistiksel yöntemler* (4. Baskı). Ankara: Detay Yayıncılık.
- Altunışık, R., Coşkun, R., Bayraktaroğlu, S. and Yıldırım, E. (2012). *Sosyal bilimlerde araştırma yöntemleri*. (7.Baskı). Adapazarı: Sakarya Yayıncılık.
- Arıkan, R. (2021). *Araştırma yöntem ve teknikleri* (4. baskı). Ankara: Nobel Yayıncılık.
- Bal, H. (2006). *Kent sosyolojisi* (3. Baskı), Isparta: Fakülte Kitapevi.
- Barbosa, H., Barthelemy, M., Ghoshal, G., James, C. R., Lenormand, M., Louail, T., and Tomasini, M. (2018). Human mobility: Models and applications. *Physics Reports*, 734, 1-74.
- Başar, C. K. (2021). Antik Yunan'da cinsiyet roller. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 23(2), 1329-1361.
- Baysal, M. (2022). *Antik Yunan eğitiminde cinsiyet eşitsizliği*. Yüksek Lisans Tezi, Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gaziantep.
- Beebejaun, Y. (2017). Gender, urban space, and the right to everyday life. *Journal of Urban Affairs*, 39(3), 323-334.
- Benhabib, S. (1985). The generalized and the concrete other: The Kohlberg-Gilligan controversies and feminist theory. *Praxis International*, 5(4), 402-424.
- Blake, M. K., and Hanson, S. (2005). Rethinking innovation: context and gender. *Environment and Planning A*, 37(4), 681-701.
- Boisjoly, G., and Yengoh, G. T. (2017). Opening the door to social equity: local and participatory approaches to transportation planning in Montreal. *European Transport Research Review*, 9(3), 1-21.

- Booth, D., Hanmer, L., and Lovell, E. (2000). *Poverty and transport*. Report for the World Bank, Overseas Development Institute.
- Brooker-Gross, S. R., and Maraffa, T. A. (1985). Commuting distance and gender among nonmetropolitan university employees. *The Professional Geographer*, 37(3), 303-310.
- Bryceson, D. F. (1985). *Women and Technology in Developing Countries: Technological Change and Women's Capabilities and Bargaining Positions: Study*. United Nations International Research and Training Institute for the Advancement of Women (INSTRAW).
- Calabrese, F., Diao, M., Di Lorenzo, G., Ferreira Jr, J., and Ratti, C. (2013). Understanding individual mobility patterns from urban sensing data: A mobile phone trace example. *Transportation Research Part C: emerging Technologies*, 26, 301-313.
- Campaña, J. C., and Gimenez-Nadal, J. I. (2023). Gender Gaps in Commuting Time: Evidence from Peru, Ecuador, Chile, and Colombia. *Journal of Family and Economic Issues*, 1, 1-25.
- Carver, A., and Veitch, J. (2020). Perceptions and patronage of public transport—are women different from men?. *Journal of Transport & Health*, 19, 100955.
- Chidambaram, B., and Scheiner, J. (2020). Understanding relative commuting within dual-earner couples in Germany. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 134, 113-129.
- Chow, E. N. L. (2003). Gender matters: Studying globalization and social change in the 21st century. *International Sociology*, 18(3), 443-460.
- Clausen, S.-E. (1998). *Applied correspondence analysis: An introduction*. California: Sage Publications.
- Connell, R.W. (1995). *Masculinities*. Cambridge: Polity Press.
- Crane, R. (2007). Is there a quiet revolution in women's travel? Revisiting the gender gap in commuting. *Journal of the American Planning Association*, 73(3), 298-316.
- Creswell, J. W. (2017). *Araştırma deseni: Nitel, Nicel ve karma yöntem yaklaşımları*. Ankara: Eğiten Kitap.
- Çaha, Ö. (1996). *Türkiye 'de sivil toplum ve kadın*. Konya: Vadi Yayınları.
- Darcy, R., and Rohrs, R. C. (1995). *A guide to quantitative history*. London: Praeger
- De Vos, J., Mokhtarian, P. L., Schwanen, T., Van Acker, V., and Witlox, F. (2016). Travel mode choice and travel satisfaction: bridging the gap between decision utility and experienced utility. *Transportation*, 43, 771-796.
- De Vos, J., Schwanen, T., Van Acker, V., and Witlox, F. (2013). Travel and subjective well-being: A focus on findings, methods and future research needs. *Transport Reviews*, 33(4), 421-442.

- Dimitriou, H. T., and Gakenheimer, R. (Eds.). (2011). *Urban transport in the developing world: A handbook of policy and practice*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited.
- Dimitriou, H.T. (1992). *Urban transport planning: a developmental approach*. London: Routledge Press.
- Doltaş, D. (1995). Batıdaki feminist kuramlar ve 1980 sonrası Türkiye feminizmi. içinde *Türkiye’de kadın olgusu*. İstanbul: Say Yayınları.
- Donovan, J. (1997). Women and the framed-novelle: A tradition of their own. *Signs: Journal of Women in Culture and Society*, 22(4), 947-980.
- Eisenstein, Z. (1999). Constructing a theory of capitalist patriarchy and socialist feminism. *Critical Sociology*, 25, 196-217.
- Ekin Erkan, N. (2009). Akpınar, A., Bakay, G., ve Dedehayır, H. (Ed.), *Kadın ve mekân: tutsaklık mı sultanlık mı?* İstanbul: Turkuvaz Kitap, 178-184
- Elkin, L. (2018). *Şehirde yürüten kadınlar*. İstanbul: Nebula Kitap,
- ETC (2020). *Conference Papers 2020: Papers*. Url: aetransport.org, Son Erişim Tarihi: 17.05.2023.
- Fagnani, J. (1983). Women's commuting patterns in the Paris region. *Tijdschrift Voor Economische en Sociale Geografie*, 74(1), 12-24.
- Fenster, T. (2005). The right to the gendered city: Different formations of belonging in everyday life. *Journal of Gender Studies*, 14(3), 217-231.
- Forsberg, G., and Stenbacka, S. (2018). How to improve regional and local planning by applying a gender-sensitive analysis: examples from Sweden. *Regional Studies*, 52(2), 274-284.
- Foucault, M. (2012), *İktidarın gözü: Seçme yazılar 4* (Çev. I. Ergüden). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Fowler, F. J. (2009). *Survey research methods* (4th ed.). New York: Sage Publishers.
- Fulberth, G. (2018). *Kapitalizmin kısa tarihi*. İstanbul: Yordam Kitap.
- Garber, J. A., and Turner, R. S. (1995). *Gender in urban research*. New York: Sage Publications.
- Geniş, Ş., ve Köse Akkırman, D. (2020). Eşitsizlik mekânları olarak mahalleler ve kadınların kent hakkı. *Amme İdaresi Dergisi*, 53(1), 1-35.
- Gilbert, M. R. (1998). “Race,” space, and power: The survival strategies of working poor women. *Annals of the Association of American Geographers*, 88(4), 595-621.

- Gimenez-Nadal, J. I., and Molina, J. A. (2016). Commuting time and household responsibilities: Evidence using propensity score matching. *Journal of Regional Science*, 56(2), 332-359.
- Goldin, C., Katz, L. F., and Kuziemko, I. (2006). The homecoming of American college women: The reversal of the college gender gap. *Journal of Economic Perspectives*, 20(4), 133-156.
- Gordon, P., Kumar, A., and Richardson, H. W. (1989). Gender differences in metropolitan travel behaviour. *Regional Studies*, 23(6), 499-510.
- Gözlü, A. (2018). Antik Yunanda Polis Öncesi Bir Sosyo- Ekonomik Formasyon: Oikos. *Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 60, 269 – 279.
- Greed, C.H. (2003). *Women and planning: creating gendered realities*. New York: Routledge Press.
- Guiliano, G. (1979). Public transportation and the travel needs of women. *Traffic Q.:(United States)*, 33(4), 1-4.
- Habermas, J. (2012). “Reasonable” versus “True,” or the Morality of Worldviews. In *Habermas and Rawls* (pp. 92-113). New York: Routledge Press.
- Han, B., Kim, J., and Timmermans, H. (2020). Turn taking behavior in dual earner households with children: a focus on escorting routines. *Transportation*, 47, 203-222.
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), 5-23.
- Hanson, S., and Hanson, P. (1980). Gender and urban activity patterns in Uppsala, Sweden. *Geographical Review*, 1, 291-299.
- Hartmann Heidi, I. (2010). The Unhappy Marriage of Marxism and Feminism Towards a More Progressive Union. J. Sitton (aut.), *Marx Today Selected Works and Recents Debates*, (Palgrave Macmillan US), 201-228.
- Hartsock, N. C. (1984). Masculinity, citizenship, and the making of war. *PS: Political Science & Politics*, 17(2), 198-202.
- Harvey, D. (2002). Sınıfsal yapı ve mekânsal farklılaşma kuramı. *20. Yüzyıl Kenti*, 1, 147-172.
- Harvey, D. (2016). *Kent deneyimi*. İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Herbel, S., and Gaines, D. (2010). *Women's Issues in Transportation: Summary of the 4th International Conference. Technical papers* (Vol. 46). Transportation Research Board.
- Hjorthol, R. (2016). Daily mobility of men and women—a barometer of gender equality?. In *Gendered mobilities* (pp. 193-210). New York: Routledge Press.

- Holz-Rau, C., and Scheiner, J. (2019). Land-use and transport planning—A field of complex cause-impact relationships. Thoughts on transport growth, greenhouse gas emissions and the built environment. *Transport Policy*, 74, 127-137.
- Howe, A., and O'Connor, K. (1982). Travel to work and labor force participation of men and women in an Australian metropolitan area. *The Professional Geographer*, 34(1), 50-64.
- Iqbal, S., Woodcock, A., and Osmond, J. (2020). The effects of gender transport poverty in Karachi. *Journal of Transport Geography*, 84, 102677.
- İnternet: Başarsoft (2022). Teknoloji günü. Url: <https://www.basarsoft.com.tr/basarsoft-teknoloji-gunu-2022/>, Son Erişim Tarihi: 17.05.2023.
- İnternet: CIVITAS (2020). Gender equality and mobility: mind the gap. Url: <https://civitas.eu/>, Son Erişim Tarihi: 17.05.2023.
- İnternet: Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (EBRD) (2015). Enhancing women's voice, agency and participation in the economy. Url: <https://www.ebrd.com/news/publications/annual-report/annual-report-2015.html>, Son Erişim Tarihi: 17.05.2023.
- İnternet: ETC (2020). Female Mobility - Ideas that benefit all. Url: <https://aetransport.org/past-etc-papers/conference-papers-2020?search=women&state=a>, Son Erişim Tarihi: 17.05.2023.
- İnternet: Gimenez-Nadal, J. I., Molina, J. A., and Velilla, J. (2016). Spatial distribution of US employment in an urban wage-efficiency setting. Url: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2731983, Son Erişim Tarihi: 17.05.2023.
- İnternet: Green Paper (2021). *Fostering solidarity and responsibility between generations*. green_paper_ageing_2021_en Son Erişim Tarihi: 17.05.2023.
- İnternet: IBM Websitesi. Grafikler. Url: <https://www.ibm.com/docs/tr/cognos-analytics/11.1.0?topic=reporting-charts>, Son Erişim Tarihi: 10.07.2024
- İnternet: SEGE (2017). Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırmaları. Url: <https://www.sanayi.gov.tr/merkez-birimi/b94224510b7b/sege>, Son Erişim Tarihi: 10.07.2024
- İnternet: TEPAV (2020). 81 ilde Türkiye'nin toplumsal cinsiyet karnesi. Url: <https://www.tepav.org.tr/tr/haberler/s/10212>, Son Erişim Tarihi: 17.05.2023.
- İnternet: TÜİK (2023). İstihdam oranları, Url: <https://www.tuik.gov.tr/> Son Erişim Tarihi: 17.05.2023.
- İnternet: UN (2017). Birleşmiş Milletler Konut ve Sürdürülebilir Kentsel Gelişme Konferansı. Url: <https://habitat.csb.gov.tr/konferans-i-5747>, Son Erişim Tarihi: 10.07.2024

- İnternet: UNDP (2023). Gender equality and women's empowerment. Url: <https://www.undp.org/publications/undp-annual-report-2023> Son Erişim Tarihi: 17.05.2023.
- İnternet: Verloo, M. M. T. (1999). Gender mainstreaming: Practice and prospects. Url: <http://hdl.handle.net/2066/129450> Son Erişim Tarihi: 17.05.2023.
- İnternet: WEF (2023). Global Gender Gap Report. Url: <https://www.weforum.org/events/world-economic-forum-annual-meeting-2023/> Son Erişim Tarihi: 17.05.2023.
- Jirón, P., Carrasco, J. A., and Rebolledo, M. (2020). Observing gendered interdependent mobility barriers using an ethnographic and time use approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 140, 204-214.
- Johnson, A. M., and Miles, R. (2014). Toward more inclusive public spaces: Learning from the everyday experiences of Muslim Arab women in New York City. *Environment and Planning A*, 46(8), 1892-1907.
- Joshi, S., Roy, S., Mowri, S., and Bailey, A. (2022). Devising gender-responsive transport policies in South Asia. *Gender & Development*, 30(1-2), 59-76.
- Kilic, S. (2016). Cronbach's alpha reliability coefficient. *Psychiatry and Behavioral Sciences*, 6(1), 47.
- Kronsell, A. (2005). Gendered practices in institutions of hegemonic masculinity: Reflections from feminist standpoint theory. *International Feminist Journal of Politics*, 7(2), 280-298.
- Law, R. (1999). Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in HUMAN GEOGRAPHY*, 23(4), 567-588.
- Lefebvre, H. (1996). *Writings on cities*. USA: Blackwell Publishing
- Lefebvre, H. (2018). *Mekânın üretimi*. İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Litman, T. (2017). *Evaluating transportation equity*. Victoria, BC, Canada: Victoria Transport Policy Institute.
- Litman, T., and Burwell, D. (2006). Issues in sustainable transportation. *International Journal of Global Environmental Issues*, 6(4), 331-347.
- Lotherington, A. T. (2005). Innovative women and gender-power in Norwegian regional development policy. *Nordic Journal of Women's Studies*, 13(2), 101-114.
- Lucas, K. (2012). *Urban Transport in the Developing World: A Handbook of Policy and Practice*, HT Dimitriou, R. Gakenheimer (Eds.). Edward Elgar Publishing Limited.
- Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., and Guzman, A. (2016, December). Transport poverty and its adverse social consequences. In *Proceedings of the institution of civil engineers-transport*, 169, 6, 353-365. Thomas Telford Ltd.

- Mackenzie, S. (1999). Restructuring the relations of work and life: Women as environmental actors, feminism as geographic analysis. *Gender, place and culture: A Journal of Feminist Geography*, 6(4), 417-430.
- Mackenzie, S. (2002). Kentte kadınlar. B. Duru & A. Alkan (Ed. & Çev.), *20. yüzyıl kenti*, Ankara: İmge Yayınevi, 249-283.
- Maksudyan, N. (Ed.). (2014). *Women and the city, women in the city: A gendered perspective on Ottoman urban history*. New York: Berghahn Books.
- Malik, B. Z., ur Rehman, Z., Khan, A. H., and Akram, W. (2020). Women's mobility via bus rapid transit: experiential patterns and challenges in Lahore. *Journal of Transport & Health*, 17, 100834.
- Mandel, J. L. (2004). Mobility matters: Women's livelihood strategies in Porto Novo, Benin. *Gender, Place & Culture*, 11(2), 257-287.
- McDowell, L. (1999). *Gender, identity and place: Understanding feminist geographies*. New York: U of Minnesota Press.
- McDowell, L., and Massey, D. (1984). A woman's place?. *Geography Matters*, 1, 128-147.
- McGuckin, N., Zmud, J., and Nakamoto, Y. (2005). Trip-chaining trends in the United States: understanding travel behavior for policy making. *Transportation Research Record*, 1917(1), 199-204.
- Meloni, I., Bez, M., and Spissu, E. (2009). Activity-Based Model of Women's Activity-Travel Patterns. *Transportation Research Record*, 2125(1), 26-35.
- Michelson, W. (1983). *The impact of changing women's roles on transportation needs and usage* (No. UMTA-CA-11-0024-84-1Final Rpt).
- Mitchell, D. (2020). *Kent hakkı: Sosyal adalet ve kamusal alan mücadelesi*. İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Mitchelson, R. L., and Gauthier, H. L. (1981). Gender-Related Differences in Travel Mode Psychophysics. *Urban Geography*, 2(2), 131-147.
- Moroğlu, N. (2012). Uluslararası sözleşmelerde ve Türk hukukunda kadına karşı şiddetin önlenmesi. *Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi*, 8(97-98), 20-49.
- Ngan-Ling Chow, E., Texler Segal, M., and Tan, L. (Eds.). (2011). *Analyzing gender, intersectionality, and multiple inequalities: Global, transnational and local contexts*. London: Emerald Group Publishing Limited.
- Olgun, H. B. (2017). Jürgen Habermas, Hannah Arendt ve Richard Sennett'in kamusal alan yaklaşımları. *Sosyolojik Düşün*, 2(1), 45-54.
- Özbay, Ö. (2008). Çapraz tablo analizi nasıl yapılır?: Pratik bir açıklama. *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları (HÜTAD)*, 9, 459-470.

- Özdamar, K. (2002). *Paket programlar, istatistiksel veri analizi*. (4. Baskı) Eskişehir: Kaan Kitapevi, 661-73.
- Özkazanç, S. (2021). Analysis of Perceptions of Driver Abilities and Behaviors in Urban Transportation with Respect to Gender Identity. *ICONARP International Journal of Architecture and Planning*, 9(1), 338-362.
- Özgüç, N. (1998). *Kadınların coğrafyası*. İstanbul: Çantay.
- Perrons, D. (1995). Gender inequalities in regional development. *Regional Studies*, 29(5), 465-476.
- Peters, H. E., Irvin-Erickson, Y., Adelstein, S., Malik, A. A., Derrick-Mills, T., Valido, A., and Esplage, D. (2019). *Qualitative evidence on barriers to and facilitators of women's participation in higher or growing productivity and male-dominated labour market sectors in low-and middle-income countries*. London:England.
- Peters, J. D. (2013). Exile, nomadism, and diaspora: the stakes of mobility in the western canon. In *Home, exile, homeland* (pp. 17-41). Routledge Press.
- Pirra, M., Kalakou, S., Carboni, A., Costa, M., Diana, M., and Lynce, A. R. (2021). A preliminary analysis on gender aspects in transport systems and mobility services: Presentation of a survey design. *Sustainability*, 13(5), 2676.
- Polk, M. (2003). Are women potentially more accommodating than men to a sustainable transportation system in Sweden?. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 8(2), 75-95.
- Polk, M. (2003). Are women potentially more accommodating than men to a sustainable transportation system in Sweden?. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 8(2), 75-95.
- Porrizzo, A., Samson, C., and Freudendal-Pedersen, M. (2022). Gender and mobility planning: The influence of national culture on planning processes. *Case Studies on Transport Policy*, 10(2), 1102-1109.
- Preston, J., and Rajé, F. (2007). Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, 15(3), 151-160.
- Priya Uteng, T., and Turner, J. (2019). Addressing the linkages between gender and transport in low-and middle-income countries. *Sustainability*, 11(17), 4555.
- Rees, T. (2000). The learning region? Integrating gender equality into regional economic development. *Policy & Politics*, 28(2), 179-191.
- Reichert, A., Holz-Rau, C., and Scheiner, J. (2016). GHG emissions in daily travel and long-distance travel in Germany—Social and spatial correlates. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 49, 25-43.
- Roberts, M. (2016). *Fair shared cities: the impact of gender planning in Europe*. New York: Routledge Press.

- Rodriguez, J. P., Comtois, C. and Slack, B. (2006). *The geography of transport systems*. (4th Edition). New York: Routledge Press.
- Rosenbloom, S. (1978). The need for study of women's travel issues. *Transportation*, 7(4), 347-350.
- Rossi, A. S. (1980). Life-span theories and women's lives. *Signs: Journal of Women in Culture and Society*, 6(1), 4-32.
- Roy, A. (2009). Gender, poverty, and transportation in the developing world.
- Scheiner, J. (2014). Gendered key events in the life course: effects on changes in travel mode choice over time. *Journal of Transport Geography*, 37, 47-60.
- Scheiner, J., and Holz-Rau, C. (2012). Gendered travel mode choice: a focus on car deficient households. *Journal of Transport Geography*, 24, 250-261.
- Scott, J. 1988: Gender: a useful category of historical analysis. In *Gender and the politics of history*, New York: Columbia University Press.
- Scott, J. W. (2007). Gender as a useful category of historical analysis. In *Culture, society and sexuality* (pp. 77-97). New York: Routledge Press.
- Selçuk, İ. A., ve Sözeri, R. (2019). Eşitlik, erişilebilirlik ve toplu taşıma. *İdealkent*, 10(28), 1207-1229.
- Singh, Y. J. (2020). Is smart mobility also gender-smart?. *Journal of Gender Studies*, 29(7), 832-846.
- Skinner, L., and Borlaug, K. (1980). Shopping trips: Who makes them and when. In *Women s Travel Issues: Research Needs and Priorities Conference Proceedings and Papers*, Rosenbloom editor (pp. 105-126).
- Srinivasan, S., ve Bhat, C. R. (2005). Günlük ev içi ve ev dışı bakım faaliyeti katılımında hanehalkı etkileşimlerinin modellenmesi. *Ulaşım*, 32, 523-544.
- Strauss, K., and McGrath, S. (2017). Temporary migration, precarious employment and unfree labour relations: Exploring the 'continuum of exploitation' in Canada's Temporary Foreign Worker Program. *Geoforum*, 78, 199-208.
- TCBK Statüsü, SG Müdürlüğü – (1999). *Çalışmaya hazır işgücü olarak kentli kadın ve değişimi*. Ankara: KSSGM Yayınları,
- TCBK Statüsü, SG Müdürlüğü (1999a). *Cinsiyete dayalı ayrımcılık: Türkiye'de eğitim sektörü örneği*. Ankara: KSSGM Yayınları.
- Tekeli, Ş. (Ed.). (1990). *1980'ler Türkiye'sinde kadın bakış açısından kadınlar* (Vol. 7). İstanbul: İletişim.
- Temizarabacı, Y. (2005). *Ütopyanın kadınları-kadınların ütopyası*. İstanbul: Sel Yayıncılık

- Tivers, J. (1978). How the other half lives: the geographical study of women. *Area*, 10(4), 302-306.
- Trench, S., Oc, T., and Tiesdell, S. (1992). Safer cities for women: perceived risks and planning measures. *The Town Planning Review*, 63(3), 279-296.
- Turner, J., and Fouracre, P. (1995). Women and transport in developing countries. *Transport Reviews*, 15(1), 77-96.
- Turner, T., and Niemeier, D. (1997). Travel to work and household responsibility: new evidence. *Transportation*, 24, 397-419.
- Tuskan, A. A. (2012). Toplumsal Cinsiyet Toplumda Kadına Bıçılan Roller Ve Çözümleri.
- Ulvi, H., Uysal, M., Öktem, M., and Onder, H. (2019). The comparative analysis of urban transport in ankara by gender and age groups. *Megaron*, 14(4), 544-554.
- Urry, J. (2002). Mobility and proximity. *Sociology*, 36(2), 255-274.
- Üste, R. B. (2015). Hegel–Rousseau, Mill ve Hayek’in değerlendirmelerinde topluma ötekileştirilen ‘kadın’ın konumu. *Dokuz Eylül Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 3(4), 103-126.
- van den Berg, P., Arentze, T., and Timmermans, H. (2010). Location-type choice for face-to-face social activities and its effect on travel behavior. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 37(6), 1057-1075.
- Walby, S. (1985). Spatial and historical variations in women’s unemployment and employment. *Localities, Class and Gender*, 1, 161-76.
- Weyland, K. (1997). “Growth with equity” in chile's new democracy?. *Latin American Research Review*, 32(1), 37-68.
- Women, U. N. (2023). *The paths to equal: Twin indices on women’s empowerment and gender equality*. New York. United Nations Development Programme
- Yılmaz, G. (2004). Küreselleşme ve küreselleşmenin kadınların çalışma yaşamına etkisi. *Sürekli Tıp Eğitimi Dergisi*, 13, 3-114.
- Yılmaz Bayram, Z. (2011). *Toplumsal cinsiyet bağlamında kentsel açık yeşil alan kullanım talebini etkileyen etmenler*. Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Young, I. M. (2020). Justice and the politics of difference. In *The new social theory reader* (pp. 261-269). New York: Routledge Press.
- Zelinsky, W. (1971). The hypothesis of the mobility transition. *Geographical Review*, 1, 219-249.



Ek-1. Anket Soruları

DEMOGRAFİK SORULAR

Yaş durumu

Eğitim düzeyi

Meslek

Gelir durumu

Çocuk sahipliği ve sayısı

SEYAHAT TEMELLİ SORULAR

- ☐ Çalışan
- ☐ Öğrenci

Not: Bu kısmı iş-okul seyahatleri özelinde cevaplayınız

Seyahat sıklığı

- ☐ Haftanın her günü
- ☐ Sadece hafta içi
- ☐ Sadece hafta sonu
- ☐ Hafta 1 veya 2 kez

Seyahat saatleri

Gidiş

- ☐ Sabah 6 ve öncesi
- ☐ Sabah 7
- ☐ Sabah 8
- ☐ Sabah 9
- ☐ Sabah 10 ve sonrası

Dönüş

- ☐ Akşam 4 ve öncesi
- ☐ Akşam 5
- ☐ Akşam 6
- ☐ Akşam 7
- ☐ Akşam 8 ve sonrası

Seyahat aracı

- ☐ Otobüs
- ☐ Dolmuş
- ☐ Raylı sistemler
- ☐ Otobüs-dolmuş-raylı sistem birlikte kullanım
- ☐ Özel araç
- ☐ Yürüyüş

Seyahat süresi

- ☐ 15 dk veya daha kısa
- ☐ 30 dk veya daha kısa
- ☐ 1 saat ve üzeri

Ek-1. (devam) Anket Soruları

Memnuniyet

- ☐ Dolmuş kullanımı için
- ☐ Otobüs-raylı sistem kullanımı için

(Memnuniyet durumunuzu 1-5 arasında puanlayınız)

- ☐ Hatların sıklığı
- ☐ Hatların güzergâhı
- ☐ Araçların güvenilirliği
- ☐ Şoförlerin güvenilirliği
- ☐ Araçların tasarımı
- ☐ Araçların kapasitesi
- ☐ Ulaşım ücretleri
- ☐ Araçlarda kalabalıklık durumu

ALIŞVERİŞ (Evin market gibi temel alışverişi ile ilgili seyahat soruları)

Seyahat sıklığı

- ☐ Haftada 3 veya daha fazla
- ☐ Haftada 1 veya 2 kez
- ☐ Ayda 1 veya 2 kez

Seyahat aracı

- ☐ Otobüs
- ☐ Dolmuş
- ☐ Raylı sistemler
- ☐ Otobüs-dolmuş-raylı sistem birlikte kullanım
- ☐ Özel araç
- ☐ Yürüyüş

Seyahat süresi

- ☐ 10 dk veya daha kısa
- ☐ 30 dk veya daha kısa
- ☐ 1 saat ve üzeri

ÇOCUK-YAŞLI İLE İLGİLİ (Çocuk veya yaşlı ile birlikte yapılan seyahat soruları)

- ☐ Çocuk var
- ☐ Yaşlı var

Seyahat sıklığı

- ☐ Hafta içi her gün
- ☐ Haftada 3 veya daha fazla
- ☐ Haftada 1 veya 2 kez

Seyahat aracı

- ☐ Otobüs
- ☐ Dolmuş
- ☐ Raylı sistemler
- ☐ Otobüs-dolmuş-raylı sistem birlikte kullanım
- ☐ Özel araç
- ☐ Yürüyüş

Ek-1. (devam) Anket Soruları

Seyahat süresi

- ☐ 15 dk veya daha kısa
- ☐ 30 dk veya daha kısa
- ☐ 1 saat ve üzeri

Seyahat amacı (çocuk)

- ☐ Çocuk için gezinti (park, bahçe gibi)
- ☐ Çocuğu bakıcı ya da büyükanne-büyükbabaya bırakma
- ☐ Çocuğu kreşe-okula bırakma

Memnuniyet

- ☐ Dolmuş kullanımı için
- ☐ Otobüs-raylı sistem kullanımı için

(Memnuniyet durumunuzu 1-5 arasında puanlayınız)

- ☐ Yaşlı ve engellilerin seyahat konforu
- ☐ Yaşlı ve engellilere yer verilme durumu
- ☐ Çocuklu ebeveynin seyahat konforu
- ☐ Çocuklu ebeveyne yer verilme durumu

AİLE AKTİVİTELERİ (Ailece gerçekleştirilen tüm faaliyetler)

Seyahat sıklığı

- ☐ Hafta sonu 2 gün
- ☐ Haftada 1 gün
- ☐ Ayda 1 veya 2 kez
- ☐ Daha seyrek

Seyahat amacı

- ☐ Alışveriş merkezi
- ☐ Çarşı-Pazar alanları
- ☐ Aile ziyaretleri
- ☐ Kafe-restoran gezileri
- ☐ Piknik gibi rekreasyon alanı kullanımı

Seyahat aracı

- ☐ Otobüs
- ☐ Dolmuş
- ☐ Raylı sistemler
- ☐ Otobüs-dolmuş-raylı sistem birlikte kullanım
- ☐ Özel araç
- ☐ Yürüyüş

Seyahat süresi

- ☐ 15 dk veya daha kısa
- ☐ 30 dk veya daha kısa
- ☐ 1 saat ve üzeri

Ek-2 (devam) Anket Soruları

BİREYSEL AKTİVİTELER (Arkadaş buluşması, spor salonu, yürüyüş, kişisel gelişim)**Seyahat sıklığı**

- ☐ Hafta içi her gün
- ☐ Hafta sonu 2 gün
- ☐ Haftada 1 veya 2 kez
- ☐ Ayda 1 veya 2 kez

Seyahat amacı

- ☐ Arkadaş buluşması
- ☐ Spor salonu
- ☐ Yürüyüş
- ☐ Kişisel gelişim kursları
- ☐ Hobi-sanat atölyeleri

Seyahat aracı

- ☐ Otobüs
- ☐ Dolmuş
- ☐ Raylı sistemler
- ☐ Otobüs-dolmuş-raylı sistem birlikte kullanım
- ☐ Özel araç
- ☐ Yürüyüş

Seyahat süresi

- ☐ 15 dk veya daha kısa
- ☐ 30 dk veya daha kısa
- ☐ 1 saat ve üzeri

Ek-2. Etik Kurul Onayı Ekran Görüntüsü

Sorumlu Araştırmacı Bilgileri Ebru Vesile Öcalır Akünel Değerlendirilecek Araştırma Türkiye'de Kadınların Kent İçi Ulaşım Alışkanlıkları	Raportör Değerlendirme Sonucu 1. Rapor ☒ Uygundur Açıklaması : . Rapor Yazılma Tarihi : 8.10.2021
---	---

Komisyon Değerlendirmesi Sonucu Oy Birliği İle Onaylandı	Komisyon Notu Karar(Not) : Tarihi 1.1.2000 00:00:00 Sayı :
---	--

Ek-3. İBBS Düzey-2 Bölgelerindeki İllere Göre Güvenilirlik Analizi- Cronbach Alfa Katsayıları

Reliability Statistics		
Düze2_bölge	Cronbach's Alpha ^a	N of Items
TR10	.704	88
TR21	.648	88
TR22	.715	88
TR31	.705	88
TR32	.491	88
TR33	.810	88
TR41	.702	88
TR42	.687	88
TR51	.658	88
TR52	.761	88
TR61	.648	88
TR62	.712	88
TR63	.673	88
TR71	-.17.906	88
TR72	.634	88
TR81	.660	88
TR82	.496	88
TR83	.515	88
TR90	.748	88
TRA1	.665	88
TRA2	.811	88
TRB1	.519	88
TRB2	.686	88
TRC1	.751	88
TRC2	.811	88
TRC3	.721	88

a. The value is negative due to a negative average covariance among items. This violates reliability model assumptions. You may want to check item codings.

Ek-4. Hipotez Testleri: Ki-Kare Testleri-1

Ho: Özel araç kullanımı ile cinsiyet arasında ilişki yoktur.

H1: Özel araç kullanımı ile cinsiyet arasında ilişki vardır.

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	34.981 ^a	1	.000
Continuity Correction ^b	34.363	1	.000
Likelihood Ratio	35.094	1	.000
Fisher's Exact Test			
Linear-by-Linear Association	34.962	1	.000
N of Valid Cases	1852		

a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 239.64.
b. Computed only for a 2x2 table

Ho: Seyahat süresi ile cinsiyet arasında ilişki yoktur.

H1: Seyahat süresi ile cinsiyet arasında ilişki vardır.

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	26.353 ^a	2	.000
Likelihood Ratio	26.508	2	.000
Linear-by-Linear Association	26.163	1	.000
N of Valid Cases	1852		

a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 136.46.



Ek-5. Hipotez Testleri: Ki-Kare Testleri-2

Ho: Seyahat sıklığı ve cinsiyet arasında ilişki yoktur.

H1: Seyahat sıklığı ve cinsiyet arasında ilişki vardır.

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	89.637 ^a	4	.000
Likelihood Ratio	91.236	4	.000
Linear-by-Linear Association	40.470	1	.000
N of Valid Cases	1852		

a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 16.88.

Ho: Toplu taşıma kullanımı ile cinsiyet arasında ilişki yoktur.

H1: Toplu taşıma kullanımı ile cinsiyet arasında ilişki vardır.

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	8.265 ^a	1	.004		
Continuity Correction ^b	7.928	1	.005		
Likelihood Ratio	8.265	1	.004		
Fisher's Exact Test				.005	.002
Linear-by-Linear Association	8.260	1	.004		
N of Valid Cases	1852				

a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 170.69.

b. Computed only for a 2x2 table

Ho: Gelir düzeyi ile özel araç kullanımı arasında ilişki yoktur.

H1: Gelir düzeyi ile özel araç kullanımı arasında ilişki vardır.

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	184.113 ^a	5	.000
Likelihood Ratio	192.390	5	.000
Linear-by-Linear Association	176.036	1	.000
N of Valid Cases	1852		

a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 50.37.

Ho: Eğitim durumu ile özel araç kullanımı arasında ilişki yoktur.

H1: Eğitim durumu ile özel araç kullanımı arasında ilişki vardır.

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	84.997 ^a	6	.000
Likelihood Ratio	87.567	6	.000
Linear-by-Linear Association	81.564	1	.000
N of Valid Cases	1852		

a. 2 cells (14.3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1.94.



Gazili olmak ayrıcalıktır