

## **KENTİÇİ ULAŞIM SİSTEMLERİ VE SOSYAL AKTİVİTE İLİŞKİSİ: AVCILAR İLÇESİ ÖRNEĞİ**

Relationship between Urban Transportation Systems and Social Activities:  
Spatial Case Study of Avcılar District, Istanbul.

Dr. Arif KEÇELİ\*  
Yrd. Doç. Dr. Sinan KOCAMAN\*\*  
Gökhan MERT\*\*\*



### **ÖZET:**

*21. yüzyıl kent yaşamının en önemli unsurlarından olan kentiçi ulaşım, hem gelişen modern toplumların hem de ekonomik büyümenin temel göstergelerinden biridir. 13,2 milyonluk nüfusu ile dünyanın en büyük metropollerinden biri olan İstanbul, özellikle 1950'li yıllardan itibaren maruz kaldığı göç olgusu sonucunda kentsel altyapı ve ulaşım sistemleri açısından yaşadığı yetersizliklerle birlikte giderek karmaşıklaşan bir yapı kazanmakta ve kentiçi hareketlilik, ulaşım imkânları ve sosyal aktivitelere erişim ve katılım bakımından büyük sorunlar yaşamaktadır. Karayolu ağında yaşanan yoğun araç trafiğinin sonucu olan kentsel trafik sıkışıklığına bağlı olarak, kent halkının hareketliliğini kısıtlayarak sosyal ve kültürel etkinliklere erişimini sınırlandıran en önemli faktör olan ulaşım sisteminin yetersizlikleri, sosyal aktivitelerden mahrum kalma ya da dışlanma şeklinde ifade edilen "sosyal dışlanma" fenomeninin başlıca nedenlerindedir.*

*Bu çalışmada, ulaşım sistemine dayalı sosyal dışlanma veya sosyal aktivitelerin kısıtlanması konusu, İstanbul Avcılar İlçesi'nde yapılan bir alan çalışması ile ele alınmıştır. İki farklı zaman diliminde (2005 ve 2009 yılları) gerçekleştirilen anket uygulamalarında, insanlara günlük zorunlu aktivitelerinin (çalışma, eğitim, dinlenme, yeme-içme ve uyuma gibi) dışında kalan serbest zamanlarında gerçekleştirdikleri sosyal, kültürel, sportif ve gönüllü aktiviteler ile bu aktivitelerin gerçekleştirilmesini etkileyen nedenlerin neler olduğunu belirlemeye yönelik sorular yöneltilmiştir. Örneğin, zaman, maliyet, güvenlik ve*

\* Oklahoma Üniversitesi, Coğrafya ve Çevresel Sürdürülebilirlik Bölümü, keceli@ou.edu

\*\* Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi, Sosyal Bilimler Eğitimi ABD., skocaman@agri.edu.tr

\*\*\* Fatih Üniversitesi, Coğrafya Bölümü Yüksek Lisans Öğrencisi, mrtgkhn@gmail.com

konfordan yoksun olma gibi nedenlerle engellenmiş olmanın söz konusu olup, olmadığı araştırılmıştır. Anket genel olarak 20 - 45 yaş grubunda olan, İstanbul'un merkezi kesiminden (Eminönü) yaklaşık 27 km uzakta, Avcılar İlçesi'nin Merkez, Ambarlı ve Denizköşkler mahallelerinde yaşayan kişilere, Avcılar-Söğütlüçeşme (Kadıköy) hattında sefer yapan metrobüsün hizmete girmesinden önce (2005 yılı) ve sonrasında (2009 yılı) uygulanmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Ulaşım, sosyal aktivite, sosyal dışlanma, ulaşım arzı, metrobüs, İstanbul.

#### **ABSTRACT**

Public transportation is one of the important components of the urban life in 21st century, as an indicator of developing modern societies and economical improvements. Istanbul is one of the biggest metropolitan areas of the world with its 13,6 million populations. Especially after 1950s, migration from almost every other part of the country caused many insufficient urban infrastructure and transportation. Besides those, its urban pattern is getting more complex in time and there are a lot of challenge about urban mobility, transportation facilities, accessibility and attendance of social activities. Mainly, intensive motor vehicle usage is caused traffic congestion and it is also caused to lack of mobility of people in the city. Therefore, the phenomenon of "social exclusion" is emerged by deficiency of transportation system.

In this paper, the effect of transportation based difficulties on social exclusion was studied via conducting survey questionnaire for people who lived in the district of Avcılar on the European side of Istanbul, Turkey. People were asked about their regular social, cultural, sportive and voluntary activities in their leisure time and if they limited these activities due to transportation based difficulties such as high travel (out-of-pocket) cost, long access, travel and transfer times, low safety and comfort, before (2005) and after (2009) metrobüs start to operate on Avcılar - Söğütlüçeşme (Kadıköy) line. People included in the study were between 20 and 45 years old, worker and middle-income class, living approximately 27 km away from the city center of Istanbul in Merkez, Ambarlı and Denizköşkler neighborhoods.

**Key Words:** Transportation, social activities, social exclusion, transportation supply, metrobüs, İstanbul.

## 1- Giriş

Türkiye, 1950'li yıllardan itibaren sanayileşmeye bağlı olarak gelişen istihdam ve kentsel ticari canlılık gibi ekonomik kaynaklı nedenler başta olmak üzere birçok sebepten dolayı iç göç hareketlerine sahne olmaktadır (Doğanay, 1997: 426). Bu dönemden itibaren insanlar, daha iyi iş sahibi olma, daha kaliteli konut imkânlarına kavuşma, kamu hizmetlerinden daha fazla faydalanma ve sosyo-kültürel faaliyetlere kolaylıkla katılabilmek gibi değişik düşüncelerle, küçük yerleşmeler ve kırsal kesimlerden, daha büyük merkezlere göç etmektedirler (Akkür, 1996: 10; Görgülü vd., 2006: 13-14). Aldıkları göç ile hızlı ve çarpık gelişen kentler, bir süre sonra metropoliten alanlar haline gelmiştir (Özbay, 1999: 277). Göç alarak büyüyen kentlerde gelişen kompleks kent morfolojisi; bina parsellerinin sıkışık ve karışık olması, sosyal ve rekreasyonel alanların daralması ve kentiçi ulaşım problemleri gibi birçok kentsel sorunları beraberinde getirmiştir (Church vd., 2000: 196). Söz konusu metropollerde yaşayan insanlar, zamanla kendi yaşam kalitelerini arttıran ve kentsel yaşamın canlılığının kaynağı olan birçok sosyal ve kültürel etkinlikten ulaşım zorlukları nedeniyle mahrum kalmaktadırlar.

Dünyanın en büyük metropollerinden biri olan İstanbul, sahip olduğu özel konumuyla tarihsel süreç içerisinde dünyanın en önemli kentleri arasında yer almış ve önemli medeniyetlere ev sahipliği yapmıştır. Günümüzde Avrupa'nın nüfus bakımından en büyük kenti olan İstanbul, Türkiye'nin sanayi, ticaret, idari ve dini turizm merkezidir. Şehrin bu özellikleri Türkiye'nin en önemli kentsel cazibe merkezi olmasını sağlamış ve sürekli göç almasına neden olmuştur (Doğanay, 1997: 439-443)

Yoğun göç, İstanbul'un kentsel gelişimini uzun yıllar plan hedeflerinden sapmış olarak sürdürmesine sebep olmuştur. Plan harici büyüme aynı zamanda altyapı yetersizliği, çarpık kentleşme, gecekondulaşma, rekreasyon alanlarının yetersizliği gibi bir takım sorunları da beraberinde getirmiştir. Kuşkusuz bu sorunlar içerisinde kent sakinlerini en çok etkileyenlerden birisi de ulaşım sorunudur. Kent hayatının vazgeçilmez unsurlarından biri olan kentiçi ulaşımı, yoğun araç trafiğine bağlı olarak kent halkının hareketliliğini kısıtlayarak zaman, iş ve iş gücü kayıplarına yol açmasının yanında, halkın sosyal ve kültürel etkinliklere erişimini sınırlandıran önemli bir faktördür (Özer ve Kocaman, 2009: 78-79; Kara vd., 2008: 79).

Ulaşım ve sosyal aktivite ilişkisini İstanbul'un Avcılar İlçesi ölçeğinde ele alan bu çalışmada öncelikle kentlerde yaşayan insanların yaşam standartları, günümüz imkânları doğrultusunda beklentileri ve serbest zaman aktiviteleri (çalışma, eğitim, dinlenme, yeme-içme ve uyuma gibi faaliyetlerin dışında kalan) göz önünde bulundurulmuştur. Daha sonra bu faaliyetler için gerekli olan maliyet, zaman, mekân ve bunlara bağlı olarak ulaşım imkânları incelenmiştir. Şüphesiz ulaşım, bu faaliyetler üzerinde olumlu ve olumsuz birçok etkiye sahiptir. Bu etkilere bağlı olarak kentlerde yaşayan insanların sosyal ve kültürel alanlardaki faaliyetleri, tavır ve davranışları üzerinde durulmuştur.

Çalışmada vurgu yapılan sosyal etkinlik veya faaliyet kavramı, kent içerisinde çalışma, ticaret veya eğitim gibi bir amacı olmaksızın boş zamanı değerlendirmeye yönelik sosyal, kültürel ya da rekreasyonel amaçlı her hareketi içine almaktadır. Buna bağlı olarak anketin uygulandığı hedef kitle sosyal etkinliklere yönelik eğilimin daha baskın olarak

görüldüğü genç ve orta yaş grubu içinde herhangi bir fiziki engeli bulunmayan kişiler olarak belirlenmiştir.

Metropollerde insanlara eğlence, gezi ve spor gibi sosyo-kültürel ve rekreasyonel amaçlı olarak hizmet eden birçok kentsel donatı ve faaliyet mevcuttur. Kişilerin var olan imkânlarla göre davranış geliştirdiği düşünüldüğünde (Koç, 2004: 237), büyükşehirlerde oluşan seyahat taleplerinin de bunlara göre şekilleneceği şüphesizdir. Bu durum göz önünde bulundurularak kişilerin ulaşım talepleri spor, gezi, tiyatro, sinema, kültür, sanat, tarih, alışveriş, eğlenme, kurs, arkadaş ve akraba ziyareti vb. olmak üzere sınıflandırılmış, araştırma için uygulanan ankette de bu başlıklar kullanılmıştır.

Çalışma aynı zamanda ulaşım imkânlarının, insanların sosyal ve kültürel hayata dâhil olmalarında oynadığı rolü de tartışmaktadır. Metrobüs ulaşım sisteminin hizmete girmesinden sonra Avcılar bölgesinde yaşayan insanların sosyal hayatlarında ulaşım sistemine dayalı kısıtlılıklardan kaynaklanan değişimlerin olup olmadığı, öncesinde var olan sorun ve engellerin metrobüs ile birlikte ortadan kalkıp kalkmadığı, ya da sunulan ulaşım hizmetinin kullanıcılar nezdinde ne derece değerlendirildiği gibi soruların cevapları araştırılmıştır.

## **2- Sosyal Aktivite ve Dışlanma**

Sosyal aktivitelerden mahrum kalma ya da dışlanma şeklinde ifade edilen durum akademik olarak net çizgilerle tanımlanabilmiş değildir. Bununla birlikte, bir kişinin coğrafi olarak ikamet ettiği mekân dâhilinde, o mekânın sunduğu sosyal imkânlardan, istemesine rağmen, kontrolü altında olmayan sebeplerden dolayı yararlanamaması şeklinde açıklanabilir (Litman, 2003: 2; Church vd, 2000: 195). Ayrıca, sosyal dışlanma teorisi temel olarak bireylerin sahip oldukları sosyal haklar ve eşitsizlikler üzerine bina edilmektedir (Schönfelder ve Axhausen, 2003: 280).

İki kıtaya yayılan coğrafi konuma sahip olan İstanbul, eşsiz doğal ve tarihi değerleri, kültürel mirasıyla dünyanın en önemli kentlerinden biridir. Bununla birlikte sosyal ve kültürel açıdan öneme sahip birçok etkinliğe ev sahipliği yapan İstanbul, bu amaç doğrultusunda düzenlenmiş birçok donanımına sahiptir. Ancak İstanbul'da yaşamakta olan her vatandaşın bu sosyal donanımlardan, etkinlik ve zenginliklerden aynı derecede faydalanmadığı da bilinen bir gerçektir. Bunun altında ekonomik, sosyal ve kültürel kökenli birçok sebep olmakla birlikte (Litman, 2003: 3), bu çalışmada ulaşım sisteminin özelliklerinden kaynaklanan sebepler ele alınmıştır.

Sosyal aktivitelerden mahrum kalma ya da dışlanma, her zaman maddi imkânsızlık ile doğru orantılı değildir. Daha önce de belirtildiği üzere sosyal aktivitelerden mahrum kalma ekonomik imkânların yeterli olduğu durumlarda, kontrol dışı ya da dışsal sebeplerden dolayı oluşan bir durumdur (Church vd., 2000: 195). Literatürde ulaşım kaynaklı sosyal dışlanma konusunun ana başlıkları; fiziksel dışlanma, coğrafi dışlanma, imkânlar açısından dışlanma, ekonomik dışlanma, zaman tabanlı dışlanma ve korku tabanlı dışlanma olarak sıralanmaktadır. Fiziksel dışlanma, ulaşım sisteminin doğasında bulunan ve buna göre inşa edilen, çevreden kaynaklanan, belirli insan grupları için geçerli bir dışlanma çeşididir. Bu grupları küçük yaş grubundaki çocuklar, yaşlı insanlar, görme,



duyma ya da hareket özü olanlar, öğrenme zorluğu olanlar ve o bölgenin yerel dilini bilmeyenler olarak sıralayabiliriz (Litman, 2003: 7; Church vd., 2000: 198). Fiziksel dışlanma bu araştırmaya dâhil edilmemiştir.

Coğrafi dışlanma, bir bölge içerisinde mevcut ulaşım sistemleriyle o bölgede bulunan diğer arazi kullanımlarının kişilerin hareketliliğine olan olumsuz etkisidir. Yeni ulaşım sistemlerine meydan vermeyen alanlar belli bir kapasitenin üzerine çıkamamakta, kişilerde bölge içi ve dışı gerçekleştirecekleri seyahatleri mevcutlara göre planlamak durumunda kalmaktadırlar (Hine, 2003: 263; Medda vd., 2003: 48). Yerel ulaşım sistemlerinin işlendiği 4. bölümdeki verilere dayanılarak Avcılar İlçesi için bu tür bir dışlanmanın söz konusu olduğu söylenemez. İlçe merkezi ele alınacak olursa, arazi kullanımı yeni yol açmaya müsait olmamakla birlikte, mevcut ulaşım ağında yapılabilecek düzenlemeler ile toplu taşıma sistemlerine yönelik değişiklikler çözüm üretmeye imkân verecek durumdadır.

İmkânlar açısından dışlanma, yüksek oranda sosyal dışlanmaya maruz kalınan alanlarda yaşayan kişilerin iş, alışveriş, ticaret, sağlık, eğitim ve maddi imkânlarla, bunların yanında büyük ölçekte içinde buldukları şehrin sağladığı sosyal ve kültürel donatılara, bunların içinde sunulan faaliyetlere, ulaşım için harcanacak zaman ve maliyetten ve/veya bu imkanlara erişim zorluğundan ya da kısıtlarından dolayı ulaşamamalarıdır (Church vd., 2000: 198). Sosyal dışlanmanın bu ayağı bu araştırmanın amaçlarıyla birebir örtüşmektedir, ancak burada eğitim, sağlık, iş imkânlarına erişim değil, sadece günlük yaşamın zorunlu faaliyetleri dışında kalan serbest zaman aktivitelerinin ulaşım sisteminin özellikleri ile ilişkisi çalışılmıştır.

Zaman tabanlı dışlanma, düşük ve yüksek gelirli gruplar için farklı etkiler arz etmektedir, ancak büyüyen yerleşmelerde son dönemlerde kendini gösteren yaklaşım sosyal grupların hareketlilik tercihlerinde zaman açısından kendilerini kısıtladıkları yönündedir (Church vd., 2000: 199). Araştırmada uygulanan ankette de göze çarpan durum bu öngörüyle birebir örtüşmektedir. Yolda geçirilecek olan zamanın fazlalığından dolayı planladıkları faaliyetleri gerçekleştirilmeyen kişilerin oranı 2009 verilerine göre % 39 olarak belirlenmiştir.

Korku tabanlı dışlanma ise ulaşım araçlarında ve transferler sırasında bulunulan ortamın ve kullanılan alanların güvenliği ile alakalıdır (Church vd., 2000: 199). İstanbul ölçeğinde, kapkaç, gasp, kaçırma vb. suçlar, yürüme mesafesindeki güvenlilik ve arazi kullanımı, insanların seyahat seçenekleri üzerinde rol oynayabilmektedir. Araştırmamızda can ve mal güvenliği nedeniyle planladıkları faaliyetleri gerçekleştirilmeyen kişilerin oranı 2005 yılında % 11 iken 2009 yılında bu oran % 1'e düşmüştür.

### **3- Ulaşım ve Sosyal Dışlanma**

Ulaşım sistemi, kişiler ve topluluklar için yaşam alanları ile iş, eğitim, ticaret, alışveriş, sağlık, eğlence, vb. gibi birbirinden farklı birçok kentsel alan kullanımları arasında zaman kısıtlı aktivitelerin gerçekleştirilmesi için erişim görevini üstlenir. Bu aktivitelerin başında iş alanlarına, sağlık ve eğitim merkezlerine ve diğer kamu hizmetlerine erişim gelir (Taşlıgil, 1999: 3). Kırsal hayattan kent hayatına geçildiğinde insanların

hareketliliği (kentsel aktivitelerin çeşitliliğine ve erişim kolaylığına bağlı olarak ulaşım sistemi üzerinde gün içinde yapılan yolculuk sayısı ya da yolculuk uzunluğu veya süresi) artmakta, yolculuk yapılan mekânların çeşitliliği değişmekte ve fazlalaşmaktadır (Tümertekin, 1987: 49-51). Ayrıca kentleşen bireyler bu süreçle birlikte birinci derecede önem arz eden ihtiyaçlarının dışında, sosyal ve kültürel içerikli etkinliklerle tanışmakta ve bunlara da ihtiyaç duymaya başlamaktadır. Dolayısıyla, ulaşım aynı zamanda kentte yaşayan bireylerin sosyal ihtiyaçlarının karşılanması amacı ile sunulan bir hizmet olmaktadır (Miller, 2003: 6). Ekonomi terimi olarak ulaşım, türetilmiş bir taleptir. Artan mekânsal aktivitelere bağlı olarak ortaya çıkan ihtiyaçlar için oluşan talep, ulaşım talebini de beraberinde oluşturmaktadır. Kentsel alanda insan aktiviteleri arttıkça, ulaşım talebi de artmaktadır. Ulaşım sistemi açısından altyapısı yetersiz olan yerleşmelerde kentsel ulaşım ve aktivitelere erişim zamanla ciddi bir problem haline almaktadır. Bunun sonucunda kentsel aktiviteler, erişim problemi olmayan ya da göreceli olarak daha az olan ana ulaşım güzergâhları üzerinde ve kent merkezinden dışarıya doğru daha az yoğun yeni konumlarda da ortaya çıkmaktadırlar. Bu durum da, kentsel alanın gittikçe dışarıya doğru yayılmasına netice vermektedir.

Ulaşım, sosyal dışlanma üzerinde iki şekilde etkisini göstermektedir. Birincisi, bireysel ya da toplumun genel talebi olan ekonomik, sosyal ya da kültürel etkinliklere yetersiz ulaşım hizmetinden dolayı erişememektir. İkincisi ise, ulaşımdan kaynaklanan harici etkenler olarak tanımlayabileceğimiz trafik sıkışıklığı, kazalar, hava ve gürültü kirliliği gibi sebeplerden dolayı kişilerin sosyal aktivitelerini kısıtlamalarıdır (Miller, 2003: 13).

Bu çalışmada ulaşım; maliyet, zaman (yolculuk süresi), güvenlik, erişim ve konfor özellikleri açısından incelenmiştir. Konu maliyet açısından ele alındığında üç duruma değinmek gerekir: İlk olarak, maliyet, karşılanan ulaşım hizmetinin ya da sağlanan hareketliliğin hiçbir zaman net ve kesin göstergesi ya da ölçüsü olamaz. İkincisi maliyetin arz ettiği önem, yaş grubu ve sosyo-ekonomik kimliğe göre değişkenlik gösterir. Son olarak, insanların ulaşım maliyetlerini karşılayıp, karşılamama eğilimleri her zaman gelir seviyesi ile doğru orantılı değildir. Bireysel yaklaşım ve tutumlar ya da alışkanlıklar gibi bir takım farklı sebepler de bu durumda rol oynayabilir (Litman, 1999: 2).

Zaman, özellikle büyükşehirlerde insanların günlük hayatlarını, ev, iş ve sosyal ortamlarını organize edebilmeleri için büyük önem arz eder. Ulaşım açısından zaman faktörüne bakıldığında, yolculuk zamanına bağlı olarak insanların öncelikle ulaşım tercihlerinin farklılık gösterdiği gözlenmektedir. Bilet fiyatlarına doğrudan yansıyan yatırım ve işletme maliyetleri yüksek olmasına rağmen zaman kazandıran ve diğerlerine nispeten hızlı olan bazı toplu taşıma araçları (metro ve hızlı tren, kentiçi ve şehirlerarası otobüse göre), sadece bu özelliği nedeni ile tercih edilmektedir (Marin ve Altıntaş, 2004: 74).

Güvenlik, bayanları ve çocukları daha fazla ilgilendirmekle birlikte toplumun genelini etkileyen bir faktördür. Söz konusu güvenlik, ulaşım için tercih edilen taşıtla ilgili değil, kent içerisinde yaşanan suçların türü ve sıklığı ile ilgilidir. Güvenlik, özellikle suç oranlarının yüksek olduğu bölgelerde, ulaşım tercihlerinde önemli ölçüde rol oynar.

Yürüme mesafesinin uzunluğu, bulunulan yerle ulaşım aracına erişilecek mekân arasında bölücü bir takım doğal (nehir, tepe, vb) ya da yapay (büyük endüstri binaları, kamu ya da askeri alanlar vb.) faktörler başlıca engeller olarak sıralanabilir (Church vd., 2000: 200-201).

Bütün bu etkenleri aslında tamamen bağımsız olarak ele almak da doğru değildir. Her biri diğeriyle ilişkili olup, birbirlerini etkilemeleri söz konusudur. İnsanlar günlük hayatlarında ayrıntılı bir şekilde bu etkenlerin üzerinde durmasalar da, ulaşım için yaptıkları tercihlerde ve davranışlarda bu faktörlerin etkilerini gözlemlemek mümkündür (Church vd., 2000: 201).

#### **4- Yerel Ulaşım Sistemleri ve Metrobüs**

Çalışmanın temel çıkış noktası, ulaşım sistemlerinin sunduğu hizmet seviyesi ile bireylerin kentiçi hareketliliği arasındaki ilişkiyi anlamak ve bunu kuramsal yargılardan ziyade deneysel ve somut verilerle ortaya koyma hususundaki ihtiyaç olmuştur. Buna bağlı olarak çalışma alanı olarak belirlenen Avcılar semtinden Topkapı-Mecidiyeköy istikametince E-5 karayolu boyunca, 2007 yılından itibaren hizmet vermeye başlayan ve bölge halkına hareketlilik kazandırdığı gözlenen metrobüs hattının sosyal dışlanmayı azaltmada etkisi olup, olmadığının araştırılması amacıyla, 2009 yılında yapılan anket çalışmasında derneklere yöneltilen 2005 yılı sorularına ek olarak metrobüs ile ilgili ek sorular sorulmuştur. Bunlar, kişilerin metrobüsü hangi sıklıkla kullandıkları, en temel seyahat amaçları ve genel olarak metrobüsün sosyal hayatları üzerinde bir değişime sebep olup, olmadığını belirlemeye yönelik sorular olmuştur.

Metrobüs hizmete girmeden önceki dönemde Avcılar İlçesi'nde toplu taşıma, Avcılar'dan 15–20 dakikalık periyotlarla hareket eden İETT ve Özel Halk Otobüsü hatları (Mecidiyeköy, Taksim, Esenler Otogarı, Bakırköy, Yenibosna) ile Avcılar-Küçükçekmece (39 araç), Avcılar-Topkapı (210 araç), Avcılar-Firuzköy, Avcılar-Esenyurt, Avcılar-Tokat Mahallesi minibüs hatlarıyla sağlanmaktaydı. Bunların yanı sıra Silivri, Kumburgaz, Büyükçekmece ve Beylikdüzü gibi yerleşmelerden hareket eden toplu taşıma araçları da kentiçi yolcu taşımacılığına katkı sağlamaktaydı.

Söz konusu toplu taşıma araçlarında, sabah ve akşam pik saatlerde ciddi yoğunluklar yaşanırken, gün içerisinde ve hafta sonu daha rahat bir yolculuk imkânı mevcuttu. Bunların dışında hafta içi sabah ve akşam birer sefer olmak üzere, Avcılar'dan Büyükçekmece, Bakırköy, Kadıköy ve Bostancı istikametince deniz otobüsü seferleri bulunmaktaydı (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2007: 27).

2007 yılı yazında ilk olarak Avcılar-Cevizlibağ arasında metrobüsün hizmete girmesi ile birlikte yapılan düzenlemeyle E-5 hattı üzerinde sefer yapan dolmuşlar, ulaşımı rahatlatmak ve diğer güzergâhlarda hizmet vermek üzere mevcut hatlarından alındılar. Halk otobüsleri ise mevcut hatlarında kalarak İstanbul Ulaşım Müdürlüğü'ne bağlı olarak, daha düzenli bir şekilde hizmet vermeye başlamıştır. Bu uygulamalar beraberinde E-5 ana arteri üzerinde ciddi bir rahatlama sağlamıştır. Böylece metrobüs, bölge sakinlerinin kentiçi mobilitelerini artırma yönünde doğrudan ve dolaylı etkide bulunarak önemli bir boşluğu doldurmuştur (McAdams ve Kocaman, 2008: 522).



40-50 hanelik köye Balkan Türklerinin yerleştirilmesiyle devam etmiş, takip eden yıllarda bazı askeri birliklere ev sahipliği yapmıştır.

İstanbul çevresinde görülen sanayileşme hareketine bağlı olarak, 1950 yılından sonra başlayan göç dalgası, 1960'lı yıllardan sonra ilçede etkisini göstermiş, bu tarihlerden itibaren Anadolu ve Trakya'dan ilçeye göç dalgası yaşanmıştır. İstanbul'daki istimlâk hareketiyle birlikte 1970'ten sonra ilçede nüfus patlaması yaşamış, İstanbul'un en yoğun ve gözde yerleşim merkezlerinden biri haline gelmiştir (Keçeli vd, 2008: 143).

Uzun yıllar Bakırköy İlçesi'ne bağlı bir semt olan Avcılar, 04.07.1987 tarihinde Küçükçekmece İlçesi'ne bağlanmış ve ardından 27.05.1992 tarih ve 3806 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile Küçükçekmece İlçesi'nden ayrılarak Merkez, Denizköşkler, Ambarlı, Cihangir, Mustafa Kemal Paşa, Firuzköy, Üniversite, Gümüşpala, Yeşilkent ve Tahtakale mahallelerinin birleşmesi ile müstakil bir ilçe yapılmıştır (Avcılar Kaymakamlığı, 2008).

Özellikle 80'li yıllardan sonra hızlı bir şekilde gelişen ilçede 1999 depreminden sonra sosyal, ekonomik ve demografik göstergelerde durağan bir dönem yaşansa da kısa sürede eski trende geri dönmüştür. 1990 yılında 126.493 kişinin yaşadığı Avcılar, 20 yıllık sürede 2,5 katın üzerinde bir büyüme göstererek nüfusu 364.682 kişiye ulaşmıştır (Tablo 1).

**Tablo 1.** Avcılar İlçesi Nüfus Gelişimi.

Sayım Yılı	Nüfus Miktarı	Yıllık Artış Hızı (%)
1990	126.493	-
1997	214.621	9,95
2000	233.749	2,97
2007	323.596	5,49
2010	364.682	12,69

**Kaynak:** D.İ.E. 1990-2000, TÜİK, 2007-2010 Sayım Sonuçları.

Günümüzde Avcılarda, 350 irili ufaklı sanayi tesisi, farklı türlerde ticaret ve rekreasyon alanları bulunmaktadır. Avcılar yakın zamana kadar sosyal yönden fazla zengin olmamakla birlikte, artan nüfus potansiyeli beraberinde özellikle 90'ların ilk yarısından itibaren çeşitli sosyal tesisler kurulmaya başlanmıştır. İstanbul Üniversitesi'ne ait 3 fakülte, 2 yüksekokul, 1 meslek yüksekokulu, 1 enstitü, yurtlar ve sosyal binaların yer aldığı Avcılar Kampusu 1989 yılında hizmete girmiş, ilçeye hareketlilik getirmiş ve bölgedeki sosyal hayatı önemli ölçüde zenginleştirmiştir. Özellikle sahil şeridinde olmak üzere yapılan düzenlemeler ve rekreasyon alanları yapım çalışmaları sonucunda Avcılar'ın kendi içerisinde doyurucu sosyal donanımlara sahip olduğu ifade edilebilir.

## 6- Yöntem

Sosyal dışlanma; yaşlılık, özürlülük, yoksulluk, kültür uyumsuzluğu gibi başlıklar altında da incelenebilir bir konudur. Bu çalışmada ele alınan husus ise, ulaşımın zaman (yolculuk süresi), maliyet, konfor ve güvenlik yönüyle insanların sosyal aktiviteleri ile ilgili

davranışları ve karar mekanizmaları üzerinde oynadığı roldür. Çalışmanın arazi çalışması ve anket uygulaması ilçenin güney kısmında yer alan ve ilçenin en önemli ticari, idari, sosyal ve kültürel fonksiyon alanlarını oluşturan Merkez, Ambarlı ve Denizköşkler mahallelerinde yapılmıştır (Harita 1). Söz konusu mahallelerde ikamet eden genç ve orta yaş grubunda, fiziksel engeli olmayan sakinlere yönelik bir sokak anketi uygulaması yapılmış ve ulaşım sisteminin özelliklerine göre takındıkları tavır ve davranışları incelenmiştir.

Aynı teknik ve içerikte, 2005 yılı bahar döneminde (163 kişi) ve 2009 yaz aylarında (188 kişi) olmak üzere iki farklı anket ve arazi uygulaması gerçekleştirilmiştir. Bu tarihler metrobüs sisteminin hizmete girdiği tarihten öncesini ve sonrasını kapsamaktadır. Dolayısıyla anket sonuçlarından yola çıkılarak, sosyal dışlanma konusunda mevcut ulaşım sistemlerinin rollerinin yorumlanması mümkün olmaktadır.

Rastgele kişi seçimleri ile gerçekleştirilen anketin sonucunda bireylerin yaş aralığı 20-45 olarak ortaya çıkmıştır. Öncelikle kişilerin sosyal faaliyet alanları; spor, sinema, alışveriş, tiyatro, konser, piknik, kurs, tarihi, kültürel ve sosyal mekânlar, arkadaş ve akraba ziyareti başlıkları altında sınıflandırılmıştır. Gelir durumunu ve araç sahibi olduğunu belirten kişilere sosyal faaliyet amaçlı olarak Avcılar dışına çıkamamalarında rol oynayan faktörler sorulmuş, ulaşım maliyeti (bütçe haricinde), zaman darlığı (yetersizliği), konfor (-suzluk), can ve mal güvenliği endişesi seçenekleri verilmiştir. Aynı zamanda kişilere daha önceden bu sebeplerden dolayı Avcılar dışında herhangi bir faaliyeti iptal edip, etmedikleri sorusu yöneltilmiştir. Son olarak kişilere Avcılar içinde ve dışında ağırlıklı olarak tercih ettiği ulaşım şekli sorulmuştur. Kişisel veri olarak sadece yaş, cinsiyet, doğum yeri, meslek ve eğitim durumu bilgilerine yer verilmiş, bireylerin tanımlanmasını sağlayacak isim, adres, telefon numarası ve benzeri bilgiler alınmamıştır. 2009'da yapılan ikinci anket uygulamasında ise mevcut sorulara ek olarak metrobüs ile ilgili üç soru bulunmaktadır. Bu sorular, kişilerin metrobüs ile birlikte sosyal aktivitelere katılım sıklıklarında bir artış olup, olmadığını, metrobüsü hangi sıklık ve hangi amaçla kullandıklarını belirlemek amacıyla hazırlanmıştır.

Anket sonuçları SPSS programı ile değerlendirilmiş olup, gelir durumu, araç sahipliği ve kişisel özelliklerin sosyal aktivite tipine etkisi ile Avcılar içi ve dışı seyahatlerde kullanılan ulaşım aracı türünün sosyal dışlanmaya etkileri gözlemlenmiştir.

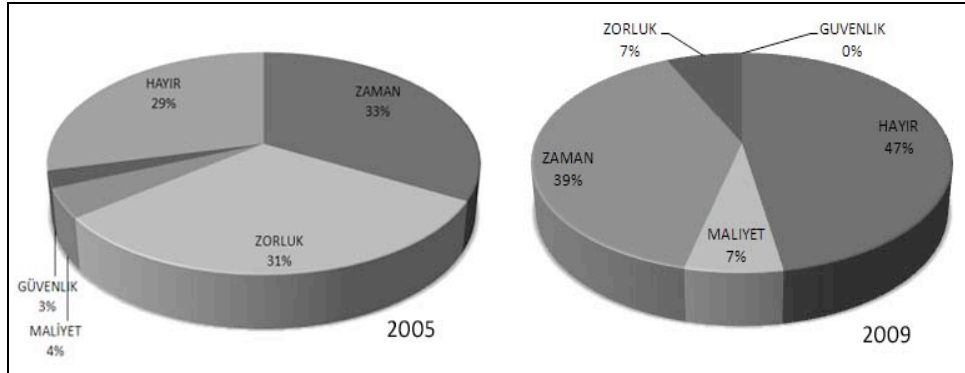
## **7- Bulgular**

Daha önce de belirtildiği gibi sosyal dışlanmanın tek bir etkeni ve sebebinin olması söz konusu değildir. Değişik sosyal mekânlarda mevcut imkânların çeşitliliği, farklı insan grupları için farklı davranışların sergilenmesine sebep olmaktadır (Butz vd., 2003: 1-2). Çalışma alanında yapılan anket sonuçları da bu öngörüye desteklemektedir.

2005 yılı anket sonuçlarına göre, ankete katılanların % 44'ü özel araç sahibi iken bu oran 2009 yılında % 42 olarak belirlenmiştir. TÜİK ulaştırma istatistiklerine göre, İstanbul ölçeğinde 2005'te 1.590.283 olan araç sayısı, 2008 yılında 1.758.745'e çıkmıştır. Diğer taraftan söz konusu yıllarda trafiğe çıkan araç kayıtlarında düşüş gözlenmektedir (2005 yılı: 325.836 – 2008 yılı: 298.759). 2005 yılında katılımcıların % 57'sinin aylık geliri

1500 TL ve altında olarak belirlenmiş, bu oran 2009'da % 67 olarak tespit edilmiştir. 2005 yılı katılımcılarının % 12'si 2500 TL ve üstü gelir grubunda iken, 2009'da ise % 7'si bu gruba dâhildir. 2005 yılı katılımcılarının % 31'i bayan, % 69'u erkek, bunların % 42'si üniversite mezunu ya da öğrencisi, % 23'ü lise ve % 35'i ilköğretim mezunudur. 2009 yılı katılımcılarının eğitim ve cinsiyet dağılımı ise % 29 bayan, % 71 erkek, olmak üzere % 31'i üniversite, % 42'si lise ve %27'si ise ilköğretim mezunudur. Eğitim durumu üniversite mezunu ya da öğrencisi olarak belirlenen katılımcıların, nüfusa oranla yüksek bir yüzde vermesinin ilçe içerisinde ve çevresinde bulunan üniversitelerden kaynaklandığı söylenebilir. 2005 yılındaki anket eğitim öğretim yılı içerisinde, 2009 anketi ise yaz döneminde gerçekleştirilmiştir. Bu da üniversite mezunu veya öğrencisi yüzdesinin ikinci ankette daha düşük çıkmasına neden olmuştur.

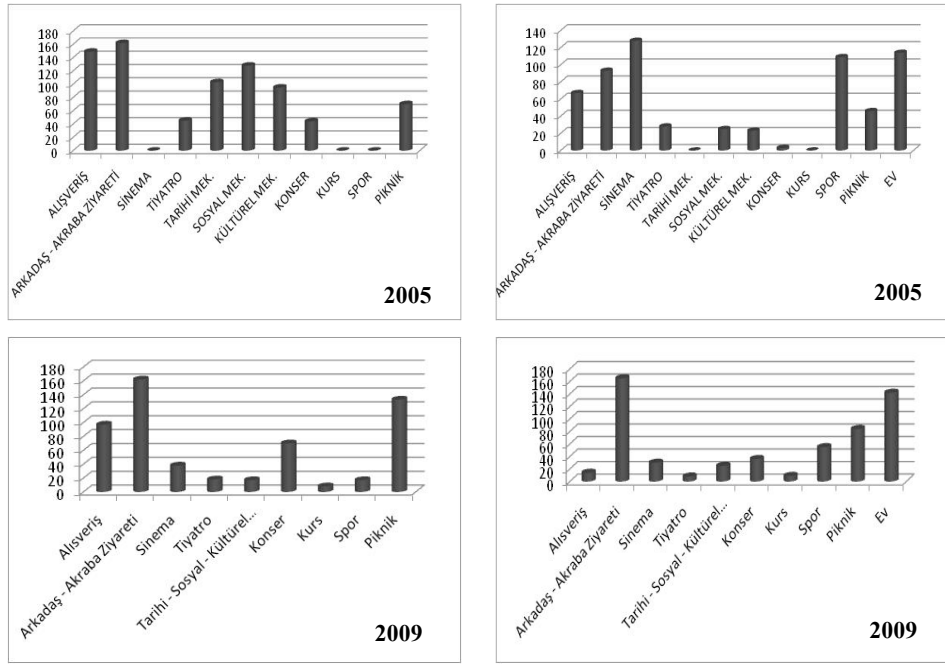
2005 yılı anket sonuçlarına göre, ankete katılan kişilerin büyük çoğunluğu, % 71'i, ulaşım zorluğundan ve seyahat için harcanan zamandan dolayı, yapmayı planladıkları Avcılar dışı aktivitelerini iptal ettiklerini ifade etmişlerdir. Katılımcıların % 29'u "daha önce ulaşımdan kaynaklanan sebeplerden dolayı sosyal aktivite planlarınızı iptal ettiğiniz oldu mu?" sorusuna "hayır" cevabı vermiştir. Bu grubun % 55'inin özel araç sahibi oluşu nedeniyle hareketliliklerinin yüksek olması beklenmektedir. 2009 yılı anket sonuçlarında ise planlarını iptal etmiş olma sorusuna "hayır" cevabı verenlerin oranı % 47'ye yükselmiştir. Bu grubun özel araç sahibi olma oranı ise yüzde 40'ta kalmıştır. Anket uygulamalarında göze çarpan bir diğer sonuçta Avcılar dışı aktivitelerin iptalinde zorluk seçeneğinin % 31'den % 7'ye gerilemiş olmasıdır. Bu durum özellikle toplu taşımayı kullanan Avcılar sakinleri için Metrobüsün ulaşımında sağladığı kolaylıkla ilgilidir. Bununla birlikte "zaman" seçeneğinde belirgin bir değişimin olmadığı görülmektedir (Grafik 1).



**Grafik 1.** Avcılar Dışı Aktivitelerin Nedenlere Bağlı İptal Oranları.

Göze çarpan bir diğer konuda Avcılar içinde ve dışında gerçekleştirilen sosyal aktivite türleridir. Sonradan gelişen ve metropoliten alana dâhil olan yerleşim alanlarından biri olması sebebi ile Avcılar, İstanbul'un Suriçi bölgesindeki eski yerleşim alanlarında olduğu gibi kültürel, sosyal ve tarihi donatılara sahip değildir. Dolayısıyla bu amaçlarla yapılacak aktiviteler ve seyahatler Avcılar dışına gerçekleşmektedir. Yalnız bu noktada dikkat edilmesi gereken bir husus vardır ki, yukarıda yazıldığı gibi kişilerin % 46'sı ulaşım

zorluğu ve zamandan dolayı bu planlarını iptal edebilmektedirler. Bunun yanında Avcılar dışına gerçekleştirilen seyahat hareketliliklerine sebep diğer iki önemli amaç ise arkadaş/akraba ziyareti ve alışveriş olarak belirlenmiştir. Tiyatro, piknik ve konser aktiviteleri de 2009 yılında % 47 oranında ilçe dışına gerçekleştirilen aktiviteler olarak ifade edilmişlerdir (Grafik 2).



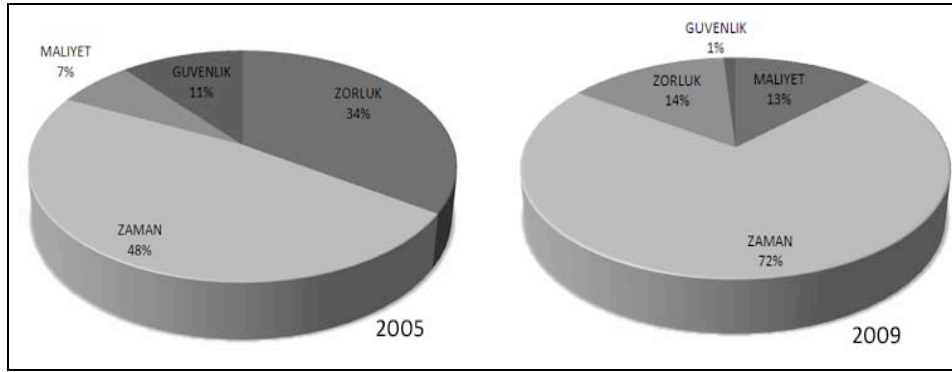
**Grafik 2.** Avcılar İçi ve Dışı Sosyal Aktivitelerin Değişimi.

2005 ve 2009 anket sonuçları karşılaştırıldığında Avcılar içinde gerçekleştirilen sosyal faaliyetlerin ağırlıklı olarak sportif aktiviteler, ziyaret ve piknik olarak gerçekleştiği görülmektedir. Bu faaliyetlerin dışında, mevcut imkân(sızlık)ların bir sonucu olarak 2005'te kişilerin % 17'si, 2009'da ise % 25'i Avcılar içerisinde evlerinde kalmayı tercih ettiklerini ifade etmişlerdir. 2009 sonuçlarına göre daha çok kişinin sinema, tiyatro ve piknik aktiviteleri için ilçe dışına çıktıkları tespit edilmiştir (2005 yılı: % 15; 2009 yılı: % 34).

İnsanların Avcılar dışına sosyal faaliyet amaçlı çıkamamalarında rol oynayan faktörler sorusuna, 2005 yılı katılımcıların % 48'i zaman, % 34'ü zorluk, % 11'i güvenlik ve % 7'si maliyet yanıtını vermiştir. 2009 yılında zorluk ve güvenlik sorun olarak önemini



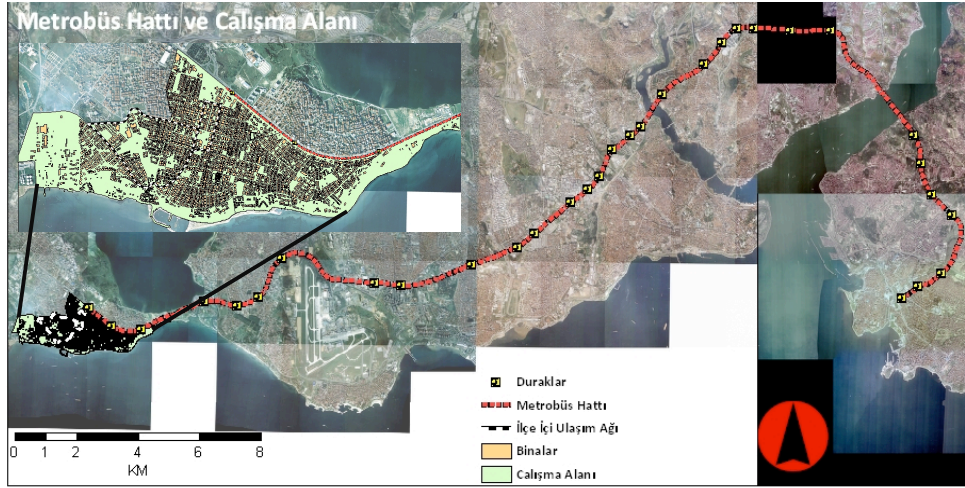
kaybederken, maliyetlerin kısmen yükseldiği ve zaman faktörünün halen öneminin devam ettiği görülmektedir. Aynı soruya 2009'da verilen cevapların oranları, % 72 zaman, % 14 zorluk, % 13 maliyet ve % 1 güvenlik şeklinde kaydedilmiştir (Grafik 3). Ekim 2007'de İstanbul Valiliği'nin açıkladığı suç oranlarındaki % 25 oranındaki düşüş ve Temmuz 2008'de İstanbul Ticaret Odası'nın açıkladığı genel suçlarda % 21, cinayet, gasp ve dolandırıcılıkta % 38 ve kapkaçta % 59 düşüş, anket sonuçlarını destekler niteliktedir.



**Grafik 3.** Kişilerin Avcılar Dışına Çıkmasında Rol Oynayan Faktörler ve Oranları.

Çalışmada uygulanan 2009 anketinde katılımcılara yöneltilen metrobüs ile ilgili soruların sonuçları şu şekildedir: Metrobüs faaliyete geçtikten sonra Avcılar İlçesi dışındaki sosyal aktivitelerinin artıp artmadığına yönelik soruya, katılımcıların % 12'si "hayır" cevabını verirken, % 10'u "biraz," % 78'i ise "evet" yanıtını vermiştir. Bu soruya hayır cevabı veren toplam 23 kişinin 20'si bu ulaşım aracını kullanmadıklarını, 2'si ayda bir kaç kez, 1'i de haftada birkaç kez kullandıklarını ifade etmişlerdir. Katılımcıların % 17'si metrobüsü her gün kullandıklarını ifade etmiş, % 41'i haftada birkaç kez, % 31'i ise ayda birkaç kez kullandığını belirtmiştir. Katılımcıların % 11'i ise bu ulaşım sistemini kullanmamaktadırlar. Kişilerin metrobüsü kullanım amaçlarına baktığımızda, % 53'ü okul ve iş seyahatleri, % 17'si ziyaret seyahatleri ve % 24'ü sosyal aktivite seyahatlerinde kullandıkları karşımıza çıkmaktadır.

IKONOS 2007 uydu görüntüsü ile ArcGIS 9.2 programı sayısal ortamında oluşturulan aşağıdaki harita (Harita 2), ilçenin söz konusu yeni ulaşım sistemi aracılığıyla şehrin bütünü ile nasıl bağlandığını göstermektedir. Küçük haritada anket yapılan alan ve yerleşimin yoğunluğu gösterilmiştir. Bu alanda toplam 4.980 endüstriyel ve yerleşim amaçlı bina bulunmaktadır. Konut amaçlı kullanılan binaların % 80'inin 4 ve daha yüksek katlı olması, bölgenin yoğun nüfus yapısını göz önüne sermek için önemlidir. Alanda 62 adet büyük çaplı imalat merkezi ve okullarla birlikte 50 resmi bina bulunmaktadır. Bunlarda bölgenin özellikle sabah ve akşam saatlerinde insan trafiğinde yaşanan yoğunluğun açıklayıcı sebepleri arasında gösterilebilir. İstanbul kentinin üçte ikisi ilçenin doğusunda kalmakta, metrobüs hatının da aynı doğrultuda hizmet vermesi kişilerin gerek merkezi noktalara gerekse bu noktalardan ara arterlere yapacakları yolculuklarda kolaylık sağlamaktadır.



**Harita 2.** Metrobüs Hattı ve Çalışma Alanı İlişkisi.



**Fotograf 1.** Metrobüs Hattından Bir Görünüm.

## **8- Sonuç**

İnsanların bireysel özelliklerinin ve tercihlerinin yanı sıra, yaşadıkları kentsel alanların kendilerine sunduğu donatı ve imkânlar ile sosyal mekân ve etkinlikler, kentiçi seyahat tercihlerinde ciddi bir rol oynamaktadır. Bunun yanında kişilerin sahip olduğu ulaşım imkânları da aynı derecede yerel hareketliliği etkilemektedir.

Öncelikle, ifade edilmelidir ki, metrobüs yeni bir ulaşım sistemi olarak ilçe halkının sosyal hayatına bir canlılık ve kentiçi faaliyetlerinde bir hareketlilik sağlamıştır. Metrobüs ile birlikte sosyal faaliyetlerin artıp, artmadığına ilişkin soruya verilen % 78 evet cevabı ile anket sonuçları bunu göstermektedir. Bunun yanı sıra, sinema, konser, sportif aktiviteler ve rekreasyonel faaliyetler için ilçe dışına gerçekleştirilen seyahatlerde artış ve alışveriş için gerçekleştirilen seyahatlerde düşüş söz konusudur. Bu düşüşte ilçe içinde yeni alışveriş mekânlarının açılmış olmasının etkili olduğu düşünülmektedir. Bu hususlara ek olarak ilçe dışına yapılan seyahatlerde toplu taşıma sistemlerinin kullanım oranının % 58'den % 76'ya çıkması, metrobüsün ilçeye sağladığı fayda ile birlikte otobüs sayısının artması ve hatların zaman içinde çeşitlenmesi gibi ulaşım sistemlerinin gelişmesi ile ilgilidir. Planlanan aktiviteleri iptal etme eğilimleri de, metrobüs öncesi döneme kıyasla yaklaşık % 20'lik bir azalma göstermiştir. Zorluktan dolayı sosyal aktivitelerin iptallerinde % 24'lük bir azalma söz konusuysen, zaman ile ilgili problemler % 33'ten, % 39'a artış göstermiştir. Bu da, "zaman" faktörünün kişilerin ulaşım tercihleri ve kentiçi seyahat kararlarında her zaman önemli bir rol oynadığının göstergesidir. İstanbul içerisinde, özellikle pik yolculuk saatlerinde, hatta önemli koridorlarda gece saatleri hariç gün boyunca, devam eden trafik sıkışıklığı, insanları şehrin her noktasına istedikleri zaman rahatça gitme noktasında kısıtlamaktadır. Anket sonuçlarına göre, ulaşım kaynaklı zorlukların azalması ve daha güvenli bir ulaşım sisteminin sağlanmış olmasına rağmen, yolculuk zamanını kısaltacak daha etkin bir çözüme ihtiyaç olduğu ortadadır. Bu da, yüksek yolcu taşıma kapasiteli metro sistemidir. Katılımcıların % 72'si zaman darlığı nedeniyle ilçe dışına çıkmadıklarını ifade etmişlerdir. Metrobüsün, başlangıç noktasından bitiş noktasına kadar olan mesafeyi, eski ulaşım sistemlerine kıyasla ortalama 1 saat kısaltmış olması bile, aktarmalar ve bağlantılarda yaşanan zaman sorunundan dolayı bu oranı düşürmeye yetmemiştir.

Katılımcıların % 43'ü ziyaret ve sosyal aktivite amaçlı olarak metrobüsü kullanmaktadırlar. Daha önce de belirtildiği gibi % 78'lik genel bir memnuniyet ve faydalanma söz konusudur. Gerek görsel olarak ilin batı yakasından kalan, nüfus olarak son derece yoğun bir yerleşim merkezinin tek bir ana arter ile kentin geri kalan kısmına nasıl bağlandığının görülmesi, gerekse anket sonuçlarından elde edilen rakamsal verilerin ışığı altında, yeni sistemin ilçe halkının hareketliliğine getirdiği pozitif katkı açıktır.

Bununla birlikte Avcılar'ın kentiçi ulaşımının geliştirilmesinde metrobüs geçici bir çözüm niteliğinde olup, daha öncede vurgulandığı üzere temel çözüm Metro sisteminin kurulmasıdır. Ancak metro uzun zaman alan ve masraflı bir sistemdir. Metrobüsler tek hat boyunca yolcu taşımaktadır. Bu sebeple herhangi bir durakta bir metrobüsün bozulması ya da kaza yapması trafiği olumsuz olarak etkilemektedir. Ayrıca metrobüs için yol alanı

kazanmak amacıyla E-5’te şerit mesafesinin daraltılması da trafikte aksaklıkların yaşanmasına neden olmaktadır.

#### **KAYNAKÇA**

- Akkür, G. Z., 1996,** Türkiye’de Kırsal Kesimden Kente Göç ve Bölgeler Arası Dengesizlik (1970-1993), T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Avcılar Kaymakamlığı, 2008,** Tarihçe, Erişim: [www.avcilar.gov.tr/ilcemiz/tarihce.htm](http://www.avcilar.gov.tr/ilcemiz/tarihce.htm) 02.04.2008.
- Butz, V. M., Sığaud, O., G’Erard, P., 2003,** Anticipatory Behavior: Exploiting Knowledge About the Future to Improve Current Behavior, Lecture Notes in Computer Science, Springer-Verlag, s. 1-10, Germany.
- Devlet İstatistik Enstitüsü (D.İ.E.), 1990, 1997 ve 2000 Nüfus Sayım Sonuçları,** Ankara.
- Doğanay, H., 1997,** Türkiye Beşeri Coğrafyası, MEB Yay. No: 2982, Eğitim Dizisi: 10, İstanbul.
- Church, A., Frost, M., Sullivan, K., 2000,** *Transport and Social Exclusion in London*, Transport Policy, Cilt: 7, Sayı: 3, s.195-205, USA.
- Görgülü, Z., Dinçer, İ., Enlil, Z., Örnek, E., Kurtarır, E., Altınok, E., 2006,** Mahalle Ölçeğinde Kentsel Dönüşüm Modeli: Küçükbakkalköy Örneği, İstanbul’un Eylem Planlamasına Yönelik Mekânsal Gelişme Stratejileri Araştırma ve Model Geliştirme İşi, Bimtaş-Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- Hine, P. J., 2003,** *Social Exclusion and Transport Systems Editorial Special Issue on Transport and Social Exclusion*, Transport Policy, Cilt: 10, Sayı: 4, s. 263-263, USA.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2007,** Ulaşım Sektörü Raporu, İMP Yayınları, İstanbul.
- Kara, F., Demirci, A., Kocaman, S., 2008,** *Şehir Coğrafyası Açısından Bir Araştırma: İstanbul’un Açık Rekreasyon Alanlarının Değerlendirilmesi*, Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı: 18, s. 76-95, İstanbul.
- Keçeli, A., Kocaman, S., Kara, F., Karakuyu, M., 2008,** *Büyükçekmece ve Küçükçekmece Gölleri Arasındaki Sahanın Arazi Kullanım Değişimlerinin Şehir Planlaması Açısından Değerlendirilmesi*, Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı: 17, s. 138-153, İstanbul.
- Koç, M., 2004,** *Gelişim Psikolojisi Açısından Ergenlik Dönemi ve Genel Özellikleri*, Erciyes Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı: 17, s. 231-256, Kayseri.
- Litman, T., 1999,** Transportation Cost Analysis for Sustainability, Victoria Transport Policy Institute, Canada.

- Litman, T., 2003**, Social Inclusion as a Transport Planning Issue in Canada, Victoria Transport Policy Institute, Canada.
- Marin, C. M., Altıntaş, H., 2004**, *Konut Yer Seçimi-Ulaşım Etkileşim Teorileri: Kritik Bir Literatür İncelemesi*, Gazi Üniv. Müh.-Mim. Fak. Dergisi, Cilt: 19, Sayı: 1, s. 73-88, Ankara.
- McAdams, A. M., Kocaman, S., 2008**, *The Use of GIS for Bus Ridership Surveys: Analyzing Ridership on the 'Metrobus Route', a new Bus Rapid Transit Route (BRT) in Istanbul*, ICGIS-2008 5th International Conference on Geographic Information Systems 2-5 Temmuz 2008, Bildiri Kitabı, Cilt: II, s. 521-526, İstanbul.
- Medda, F., Nijkamp, P., Rietveld, P., 2003**, *Urban Land Use for Transport Systems and City Shape*, Geographical Analysis, Cilt: 35, Sayı: 1, s. 45-57, The Ohio State University Press, USA.
- Miller, J. H., 2003**, *Travel Changes and Social Exclusion*. International Association of Travel Behavior Research Annual Draft, USA.
- Özbay, F., 1999**, İstanbul'da Göç ve İl İçi Nüfus Hareketleri (1985-1990), 75 Yılda Köylerden Şehirlere, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Özer, D., Kocaman, S., 2009**, *İstanbul'un Kentiçi Ulaşımı: Mevcut Durum, Sorunlar ve Öneriler*, Civilacademy Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi Cilt: 6, Sayı: 3, s. 138-153, İstanbul.
- Resmi Gazete, 2008**, 5747 sayılı Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun, Erişim: <http://rega.basbakanlik.gov.tr>, 21.04.2008.
- Schönfelder, S., Axhausen, W. K. 2003**, *Activity Spaces: Measures of Social Exclusion*, Transport Policy, Cilt: 10, Sayı: 4, s. 273-286, USA.
- Taşlıgil, N., 1999**, Türkiye'nin Ulaşım Coğrafyası, Kuşak Ofset Kitabevi, İstanbul.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2007 ve 2010 Nüfus Sayım Sonuçları**, Ankara.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2005 ve 2008 Ulaştırma İstatistikleri**, Ankara.
- Tümertekin, E., 1987**, Ulaşım Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Yay. No: 2053, Coğrafya Enstitüsü Yay. No: 85, İstanbul.

**Ek. 1. AVCILAR'DA SOSYAL AKTİVİTE VE ULAŞIM ANKETİ**

1. Özel aracınız var mı? EVET  HAYIR
2. Gelir durumunuz nedir? 1.5 milyar ve altı  1.5 – 2.5 milyar  2.5 milyar ve üstü

3. Boş zamanlarınızda yaptığınız aktiviteleri aşağıdaki kutucuklara işaretleyin lütfen (Bu alanda birden fazla seçenek işaretleyebilirsiniz)

AVCILAR SINIRLARI DIŞINDA YAPTIĞINIZ AKTİVİTELER		HANGİ SIKLIKTA	AVCILAR SINIRLARI İÇİNDE YAPTIĞINIZ AKTİVİTELER		HANGİ SIKLIKTA
1	-----		1	EVDE KALİYORUM	
2	SPOR YAPIYORUM		2	SPOR YAPIYORUM	
3	SİNEMAYA GİDİYORUM		3	SİNEMAYA GİDİYORUM	
4	ALIŞVERİŞ MERKEZLERİNE GİDİYORUM		4	ALIŞVERİŞ MERKEZLERİNE GİDİYORUM	
5	TİYATROYA GİDİYORUM		5	TİYATROYA GİDİYORUM	
6	KONSERLERE GİDİYORUM		6	KONSERLERE GİDİYORUM	
7	TARİHİ, SOSYAL VE KÜLTÜREL MEKÂNLARA GİDİYORUM		7	SOSYAL VE KÜLTÜREL MEKÂNLARA GİDİYORUM	
8	PİKNİK'E GİDİYORUM		8	PİKNİK'E GİDİYORUM	
9	ARKADAŞ YADA AKRABA ZİYARETİ YAPIYORUM		9	ARKADAŞ YA DA AKRABA ZİYARETİ YAPIYORUM	
10	KURSA GİDİYORUM		10	KURSA GİDİYORUM	
11	Diğer: .....		11	Diğer: .....	
11	Diğer: .....		11	Diğer: .....	

4. Sosyal faaliyet amaçlı olarak Avcılar dışına **çıkılmamanızda** aşağıdakilerden hangisi yada hangileri rol oynar?

- Ulaşım zorluğu  Ulaşım maliyeti  Zaman darlığı  Can ve mal güvenliği

5. Bu sebeplerin herhangi birinden dolayı Avcılar dışı planlarınızı **hiç** iptal ettiniz mi?

- EVET  (sebebi yazınız)..... HAYIR

6. EVET ise, Bu ne kadar **zaman** önceydi?

- Son 1 hafta içinde  Son 1 ay içinde  Son 3 ay içinde  Son 3 ay içinde

7. EVET ise, Bunun yerine hangi **aktiviteyi** gerçekleştirdiniz?

- Hiçbir şey  Diğer (yandaki kutuya 3. sorudan uygun kodu yazınız)

**Sosyal aktiviteleriniz için**

8. Avcılar **dışına çıkarken** hangi ulaşım aracını ağırlıklı olarak kullanıyorsunuz?

ÖZEL ARAÇ  TOPLU TAŞIMA  ARAÇ PAYLAŞIMI

9. Avcılar **içinde** hangi ulaşım aracını ağırlıklı olarak kullanıyorsunuz?

ÖZEL ARAÇ  TOPLU TAŞIMA  ARAÇ PAYLAŞIMI

10. Ev ile işiniz arası ne kadar **uzunluktadır**?

..... km ve/veya .....dakika

11. Ev ile işiniz arasında hangi **ulaşım aracını** kullanıyorsunuz?

ÖZEL ARAÇ  TOPLU TAŞIMA  ARAÇ PAYLAŞIMI  SERVİS

**BU BÖLÜMDEKİ SORULARA 2009 YILI ANKET UYGULAMASINDA YER VERİLMİŞTİR.**

12. METROBÜS seferlerinin başlaması İstanbul içerisindeki sosyal aktiviteleriniz için bir rahatlama sağladı mı?

EVET  HAYIR  BİR MİKTAR

13. METROBÜS'ü ne kadar sıklıkla ve hangi yolculuk amacı için kullanıyorsunuz?

Her gün	<input type="checkbox"/>	İş	<input type="checkbox"/>
Hafta içi her gün	<input type="checkbox"/>	Okul	<input type="checkbox"/>
Hafta içi birkaç kez	<input type="checkbox"/>	Sosyal Aktivite	<input type="checkbox"/>
Ayda birkaç kez	<input type="checkbox"/>	Ziyaret	<input type="checkbox"/>
Kullanmıyorum	<input type="checkbox"/>	Diğer	.....

14. Yaşınız .....

15. Cinsiyetiniz .....

16. Medeni durumunuz ..... 17. Evli iseniz kaç çocuğunuz var? .....

18. Mesleğiniz .....

19. Eğitim durumunuz .....

20. Mahalleniz .....

*Ulaşım ve Sosyal Aktivite İlişkisi: İstanbul, Avcılar İlçesi Örneği*