

KENTSEL YAŞANABİLİRLİK VE CİNSİYET (Urban Liveability and Gender)

Yrd. Doç. Dr. Arif KEÇELİ

Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, Coğrafya Bölümü
keceli@mehmetakif.edu.tr

ÖZET

Dünyanın hemen her köşesinde var olan yerleşim merkezlerinin yüzyıllardır süregelen büyüme ve gelişiminin bir sonucu olarak, günümüzün metropollerini ve kentsel yaşam alanları meydana gelmiştir. Geçtiğimiz 15-20 senelik süre içerisinde kentleşme hareketleri ciddi bir ivme kazanmış ve hızlanmıştır. Bugün, dünya nüfusunun yarısından fazlası kentlerde yaşamaktadır. BM'in nüfus raporunda sunduğu projeksiyona göre (2008) bu oran 2025 yılında toplam dünya nüfusunun üçte ikisi olarak görünmektedir. Dolayısı ile ekonominin (yatırım), nüfusun (insan gücü), hizmet sektörünün (istihdam), ulaşımın (lojistik), sosyal problemlerin, kültürel çelişkilerin ve mekânsal uyumsuzlukların ev sahipliğini yapan kentsel alanlarının önemi günden güne artmaktadır. Bütün bu sosyal, politik, ekonomik, kültürel ve çevresel özellikler ve problemlerin yanında, yaşanabilirlik güncel ve önemli bir kentsel araştırma konusu olarak literatürde yerini almış durumdadır. Yaşanabilir kentsel mekân algısı ve anlayışı, kişilerin sosyo-ekonomik ve kültürel özelliklerine, gelenek ve göreneklerine, sosyo-politik ortam ve kişisel tercihlerine bağlı olduğundan dolayı ölçme ve değerlendirmesi oldukça zor ve göreceli bir olgudur. Bu çalışmanın amacı, yaşanabilirlik algısı ve anlayışının cinsiyetlere göre muhtemel farklılık ve benzerliklerini ortaya koymaktır. Kamu hizmetlerinin ulaşılabilirliği, yeşil alanların mevcudiyeti ve çevre kalitesi çalışmanın temel göstergeleri olarak belirlenmiştir. Çalışma alanında ikamet eden 1029 kişiyle düzenlenen anket çalışması telefon, internet ve cadde uygulamaları ile tamamlanmıştır. Kişilere ikamet ettikleri şehir ve mahalleleri ile ilgili çalışma göstergeleri doğrultusunda hazırlanan sorular yöneltilmiş, elde edilen sonuçlar cinsiyete göre karşılaştırmalı olarak analiz edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Şehir coğrafyası, yaşanabilirlik, cinsiyet, Denizli

ABSTRACT

As a result of centuries-long process of urban growth and development all around the world, we are now living in an "urban planet". The urbanization has accelerated in the last couple of decades. Now more than half of world population lives in cities and two-third of the world population will be in urban areas in 2025 according to UN population division report (2008). Therefore, urban areas are getting more important than ever because of the fact that there

are where economy (investment), population (human power), service (employment), transportation (logistic), social problems, cultural contradictions and spatial conflicts are. Besides all these social, political, economic, cultural and environmental features and problems of urban places, liveability is another important rising concept in urban researches. Since people's understanding about a liveable urban area is highly depends on their socio-economic and cultural features, historical backgrounds and traditions, socio-political conditions and personal preferences, liveability measurement and evaluation is difficult and subjective. This research attempts to explore liveability perceptions and understanding based on gender. Accessibility of public places, availability of green spaces and environmental quality are defined as indicators of this study. 1029 surveys were conducted with residents of the study area by phone, online and street survey techniques. People were asked about current conditions of their city and neighbourhood related to study indicators. Responses of male and female contributors were analysed comparatively.

Keywords: *Urban geography, liveability, gender, Denizli*

1.GİRİŞ

Günümüzde dünya nüfusunun yarısından fazlası kent alanlarında yaşamaktadır. Hızlı ve kontrolsüz büyüyen kentlerde karşılaşılan sosyal ve çevresel problemler, bu alanlarda yaşam ve çevre kalitesini düşürmektedir. Ulaşım problemleri, güvenlik sorunu, rekreasyon alanı eksiklikleri ve kirlilik gibi sorunlar kentlerde yaşayan insan gruplarının genel problemleri olarak sıralanabilir. Son on senedir Türkiye’de şehirlerle alakalı yapılan çalışmaların pek çoğu, 80’lerden bugüne hızlı bir şekilde devam eden kentsel büyümenin sebep olduğu sosyal ve mekânsal problemlerin tespitleri ve çözüm önerilerinden oluşmaktadır (Yanık, 2012; Alkan, A., vd. 2007; Görün, M., vd. 2010). Bugün yoğun bir şekilde gündemde olan kentsel dönüşüm faaliyetleri de bu durumun bir sonucudur.

Gelişmiş ülkeler sanayi devrimi sonrasında çok ciddi kentsel problemlerle karşı karşıya kalmışlardır. Bunların başında barınma ve kirlilik sayılabilir. Bununla birlikte sosyal ayrışma (segregation), yoksulluk ve suç gibi sosyal problemlerin varlığı da azımsanmayacak derecede yüksektir. Bu problemler, söz konusu ülkelerde kent alanlarının daha planlı gelişimini sağlamaya yönelik girişimlerin tetikleyicisi olmuş ve uzun vadede bu alanların birer model olarak büyümelerini ve

gelişimlerini beraberinde getirmiştir. Örnek olarak Chicago, Pittsburg ve New York City şehirlerinin sosyal ve ekonomik olarak bugünkü konumlarında bulunmaları söz konusu planlama ve yönetim çalışmalarının bir ürünüdür. Chicago şehrinin son derece efektif toplu taşıma ağı ve yaya odaklı kent merkezi dokusu, Pittsburg'un sanayi devrimi sonrası kapitalist ekonomiye geçiş sürecinde kaybettiği nüfusu, yapılan yatırımlarla kentte canlanan sigorta, sağlık ve eğitim sektörü ile geri kazanması, New York City'de bugün en kalabalık ve kentsel doku olarak en yoğun noktasında bulunan Central Park yukarıda bahsedilen model büyüme ve gelişmelere örnek olarak gösterilebilir.

Geçtiğimiz son 10-15 yıllık süre zarfında hemen hemen dünyanın her noktasında kentsel büyüme ve gelişimlerle alakalı akıllı büyüme, merkezi büyüme, alt merkezlerin oluşturulması, ekonomik kümelenmeler, kent-çevre ilişkisi ve benzeri konularda pek çok teori ve model üretilmiştir. Bunların yanında, gelişen bilgisayar, yazılım ve uydu teknolojileri, klasik yöntemlere kıyasla üstün veri toplama, depolama ve analiz etme kabiliyeti ile diğer bir çok alanda olduğu gibi şehir çalışmalarında da pek çok yeniliğin kaynağı olmuştur. Bu çalışmalar çerçevesinde kentler sosyal, kültürel, ekonomik ve çevresel yönleri ile farklı disiplinler tarafından farklı yaklaşımlarla ele alınmıştır. Şehirlerle alakalı akademik bilginin bu denli hızlı gelişimi ve üretimi sürecinde, kentsel yaşanabilirlik, şehir ve insan ilişkilerini ele alan bilim dallarının çalıştığı önemli konulardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır.

Kentsel yaşanabilirlik terimsel olarak çok yeni bir olgu olmamakla birlikte, literatüre ilk girdiği 1960'lardan bu yana ilk defa günümüzdeki kadar revaçta ve günceldir. Bu durum, son 50 yılda küresel ölçekte yaşanan kentsel nüfus artışı, kent alanlarındaki kontrolsüz büyüme ve eksik planlamalardan kaynaklanan problemlerin yanı sıra kent insanının refah seviyesinin yükselmesi ve yaşam alanlarından beklentilerinin artmasının bir sonucu olarak karşımıza çıkmıştır.

Bugün kentsel yaşanabilirlik bir çok bilim dalının kendi yaklaşımları ve metodolojileri ile ele aldıkları bir konudur. Olay ve olguların mekanla ilişkisinden yola çıkarak analizlerini gerçekleştiren ve çözümler ortaya koyan coğrafya, kentsel yaşanabilirliğin işlendiği en yaygın temel bilimlerden bir tanesidir. Genel yaklaşım olarak insanların mekanla olan ilişkisinin sosyal, kültürel, ekonomik ve çevresel

sonuçlarını incelemesi, coğrafyayı diğer sosyal bilimlerden ayıran temel özelliktir. Bu yönüyle kentsel yaşanabilirlik şehir coğrafyası çalışmaları içerisinde önemli bir yere sahiptir.

Farklı çalışmalarda bahsedildiği gibi (Keçeli, 2012), yaşanabilirlik magazinsel olarak birçok kurum ve kuruluş tarafından ulusal ve uluslararası düzeyde işlenmektedir. Ancak akademik çalışmalar söz konusu magazinsel indeksle kıyasla çok daha problem merkezli ve çözüm odaklı olarak hazırlanmaktadır. Örneğin International Magazin dergisinin yıllık olarak sunduğu dünya metropollerini kapsayan uluslararası yaşanabilirlik indeksi devlet kurumlarının yayınladığı resmi verilere göre hazırlanmaktadır ve doğrudan bireyleri ilgilendirmekten çok resmi ve özel kurumların işletme ve yatırım politikalarına yön verebilecek niteliktedir. Oysa bir ülke içerisinde bölge, şehir ya da mahalle gibi daha küçük ölçeklerde hazırlanan yaşanabilirlik indeksleri söz konusu çalışma alanında yaşayan insanların ihtiyaçlarının belirlenmesi ve kentsel yaşanabilirlik düzeyinin artırılması gereken noktaların daha net belirlenebilmesi için çok daha kullanışlı görünmektedir.

Yaşanabilirlik çalışmalarında indekslerin içeriklerini oluşturan göstergelerin bölge için arz ettiği önem kadar bu göstergelerin farklı insan grupları için ne ifade ettiği de son derece önemlidir. Kent alanlarını ve hizmetlerini birlikte kullanma durumunda bulunan farklı ekonomik ve sosyal sınıflar, çocuklar, gençler, yaşlılar, özürllüer ve etnik grupların kentsel yaşanabilirlik algıları ve beklentileri birbirinden çok farklı olacaktır. Cinsiyette kentsel alan ve hizmetlerin kullanımı, algı ve beklentiler konusunda farklılıkların gözleendiği en temel olgulardan biridir.

Erkek ve kadınların kentsel alanları ve hizmetleri kullanma sıklıkları, şekilleri ve amaçları birbirinden farklı olduğu gibi, buldukları mekânlardan beklentileri de birbirinden farklıdır. Örneğin, yapılan çalışmalarda Kuzey Amerika kentlerinde birçok yönü ile problemlı görünen alt merkezlerdeki (suburban) yaşamın erkekler tarafından bayanlara göre çok daha fazla beğenildiği ortaya konmuştur. Erkekler bu alanlarda sahip oldukları büyük garajlı ve bahçeli evlerdeki hafta sonu aktivitelerini buralarda yaşamının en öncelikli sebepleri arasında tutarken, bayanlar alışveriş merkezlerine uzaklık ve ulaşım

problemleri olması nedeni ile kent merkezlerindeki mekânları daha yaşanabilir görmektedir.

Bu çalışma, cinsiyete göre kentsel yaşanabilirlik algısındaki muhtemel farklılıkları konu almaktadır. Çalışma alanında kamu hizmetlerinin ulaşılabilirliği, genel ulaşım durumu, yeşil alanların nitelik ve nicelik olarak değerlendirilmesi, temizlik ve güvenlik olarak yaşam alanları ve genel çevre kalitesi çalışmanın göstergelerini oluşturmuştur.

2.LİTERATÜR

Günümüzde, yaşanabilirlik çalışmaları coğrafya, sosyoloji, psikoloji, ekonomi, tarih, eğitim, sağlık, ulaşım ve mimariye kadar bir çok disiplin altında farklı yönleri ile ele alınmaktadır. Bir manada bu çeşitliliğin getirisi olarak, diğer taraftan da bu kavramın göreceli olmasından dolayı, yaşanabilirlik nedir sorusuna şimdiye kadar ortak bir tavır ve tanım ile cevap verilememiştir (Bowling, A., vd. 1995). 1980'lerden sonra ciddi bir ivme kazanan sosyal ve ekonomik küreselleşme ve bununla birlikte gelen hızlı kentleşme sonucu, kentsel yaşanabilirlik, ölçüm ve tanımlanma konusundaki zorluklara rağmen (Woolcock, 2010), güvenlik, sağlık, ekonomik imkanlar, ulaşılabilirlik ve rekreasyon gibi daha bir çok konuda şehir insanı için son derece önemli bir olgu haline gelmiştir. (Vuchic, 1999; Woolcock, 2010).

Yaşanabilirlik 1960'lardan bu yana akademik literatürde ve uluslararası medyada yer almaktadır (Kaal, 2011). Ancak güncel ve kentsel yaşamın önemli bir parçası olarak yerel yönetimler ve yapı şirketleri tarafından ele alınması 90'li yıllarda başlamıştır (Kaal, 2011; Woolcock, 2010). Bu süreç ve sonrasında, kentsel yaşanabilirlik akademik araştırmalara konu olmasının yanında, yaşam alanlarının ekonomik ve sosyal canlılığını sağlamak ve mevcudu korumaya yönelik indekslerin üretilmesi, bu indeksler aracılığı ile ülkelerin yada şehirlerin yaşanabilirlik karşılaştırmalarının medya aracılığı ile servis edilmesi neticesinde de güncelliğini koruya gelmiştir (Holloway, A., vd. 2008).

Yaşanabilirlik algısı, kişilerin ihtiyaç ve refah düzeylerine, kültür ve yaşanan coğrafyaya göre değişkenlik göstermektedir (Keçeli, 2012). Kentsel yaşanabilirliğin kişilerin algıları ve yaşadıkları çevreye ait tecrübelerinin bileşimi olduğunu benimseyen bir çok araştırmacı bulunmaktadır (Sipahi, 2002). Bu değişkenlik ve göreceli yapıya rağmen,

ekonomik fırsatlar, sosyo-kültürel aktiviteler, mekan algısı, eğitim, sağlık, spor gibi kamu hizmetlerinin erişilebilirliği, yeşil alan ve rekreasyon hizmetlerinin varlığı, güvenlik gibi unsurlar yaşanabilirlik araştırmalarında genel kabul gören altlıkları oluşturmaktadır.

Kaal'a göre (2011), yaşanabilir kent tanımı ve yaklaşımları ütopyik ve tamamının bir arada bulundurulması zor olgulardır. Buna göre, genel olarak, güvenli, iyi bir altyapıya sahip, servis sektörünün ve kamu hizmetlerinin dengeli dağıldığı, ekonomik olarak canlı, güçlü ve doğal çevreye zararsız olan yerleşimlerin yaşanabilir kent tanımına tam uyduğu yönündeki söylemlerin doğruluğu tartışmaya açıktır. Bu nedenle, kentsel yaşanabilirlik konusunun konjektürel olarak ele alınması ve yine bölgesel, kültürel ve sosyo-ekonomik özelliklerin ön planda tutulması, bu alandaki araştırmaların kalitesi ve doğruluğu açısından önem arz etmektedir. Uluslararası görsel ve yazılı medyada yankı bulan magazinsel indekslerin dışında, yurtiçi ve yurtdışında yapılmış olan yaşanabilirlik çalışmaları da büyük oranda bu çizgide kurgulanmışlardır (Vuchic, 1999; Keçeli, 2012; VCEC, 2008; Yavuzçehre, S. P., vd. 2006). Ülke ve bölge ölçeğinden, şehir ve mahalle ölçeğine kadar inilmiş, aynı zamanda yukarıda bahsi geçen şehir fonksiyonları, elverişlilik, ulaşılabilirlik, uygunluk, lokasyon, dağılım ve benzeri belirleyicilerle incelenmiştir.

Yukarıda bahsi geçen bütün belirleyicilerin yanında yaş, cinsiyet, bedensel özür ve bireysel tercihlerde yaşanabilirlik konusunda işlenen önemli değişkenlerin başında sayılabilir. Örneğin, mesken yer seçiminde çocuk sahibi genç bir çift ile orta yaş üzeri emekli bir çiftin göz önünde bulunduracakları öncelikli şehir fonksiyonları birbirinden farklı olacaktır (Lagro, 2008). Kısaca bebekli ailenin yer seçiminde ilk ve orta dereceli okullara, sağlık hizmetlerine ve rekreasyon alanlarına yakınlık etkili iken, orta yaş üzeri ve çalışma hayatı sona ermiş olan ailelerin kent merkezinin karmaşasını yaşamayacakları, hava ve çevre kalitesi daha yüksek, gürültü kirliliğinden uzak mekanları tercih etmeleri beklenir.

Ewing'in (2001) çalışmasında kişilerin konut yer seçimi ve kentsel yaşanabilirlik algılarında rol oynayan faktörler işyerine ve iş merkezlerine yakınlık, çevredeki okulların kalitesi, mahalle ve bölgedeki güvenlik, restoran, manav, elektrikçi gibi günlük hayatta ihtiyaç duyulabilecek küçük ölçekli ticari işyerlerine yakınlık ve rekreasyon alanlarına yakınlık şeklinde sıralanmaktadır. Bu sıralamada yine diğer

bütün değişkenlerin yanı sıra, cinsiyetlere göre karşılaşılabilecek kayda değer farklılıkların gözlenmesi öngörülmektedir. Örneğin, kentsel fonksiyonlar sıralandığında, alışveriş merkezlerine ve sosyo-kültürel mekanlara erişim kadınlar için diğer kentsel fonksiyonlara erişime kıyasla daha fazla önem arz etmekte ve bir mekanı bu insan grubu için yaşanabilir hale getirmektedir (Mollenkopf, H., vd. 2007; Bond, J., vd. 2004; Laslett, 1996).

Sosyal, kültürel, ekonomik ve mekânsal tüm farklılıkların yanında cinsiyet, yaşanabilirlik çalışmaları için oldukça önemli bir değişkendir. Bu konuda yapılacak çalışmalardan elde edilecek veriler iş hayatında ve sosyal hayatta kentsel mekanı paylaşan, kentsel fonksiyonlardan aynı derecede istifade etme hakkı bulunan kadın ve erkeklere sosyal ve mekânsal eşitliği sağlayacak hizmet ve servislerle ilgili ipuçlarını karar vericilere sunacaktır.

3.METHOD

Çalışmada, Denizli merkez ilçede yaşayan kent sakinlerine yönelik bir anket uygulaması gerçekleştirilmiştir. Anket sonuçları ve çalışmaya konu olan kamu hizmetleri, sosyal donanımlar ve çevre ile ilgili 20 farklı resmi ve özel kurum ve kuruluşlardan elde edilen veriler CBS ortamında birleştirilmiş ve mekânsal analizler yapılmıştır. Çalışma alanının 1970 – 2009 yılları arasında alınan hava fotoğrafları (3) ve uydu görüntüsü (1), eğitim ve sağlık kurumlarının kuruluş tarihleri, çalışan sayıları ve kapasiteleri, kentin yeşil alan envanteri, ulaşım ağı ve hatların ayrıntıları kullanılan verilerden bazılarıdır.

Mekânsal analizler kapsamında, kentin 1971-2009 yılları arasındaki alansal gelişimi hava fotoğrafları, uydu görüntüsü ve kentin bina haritası kullanılarak oluşturulmuş, yoğunluk haritası çıkartılmış, eğitim ve sağlık kurumları ile ulaşım hizmetlerinin hangi bölgeye hangi dönemde verildiğinden yola çıkılarak bölgelerin zamansal olarak gelişimi yorumlanmıştır. Yine kamu hizmetlerinin noktasal dağılım haritaları üzerinden, genel kabul gören yürüyüş ve sürüş mesafeleri göz önünde bulundurularak bölge haritaları oluşturulmuş ve bu hizmetlerin kapsama alanı belirlenmiştir. Yeşil alanlar, rekreasyon alanları, ulaşım ve benzeri diğer kentsel fonksiyonların haritalanması ve analizlerde kullanılmasının yanında, tüm anket sonuçları CBS ortamına aktarılmış, özellikle fiziki

olarak alanı tanımayan takipçiler için sonuçların daha görsel ve anlamlı olması amaçlanmıştır.

Anket uygulamasının temelini oluşturan yaşanabilirlik göstergeleri kamu hizmetlerinin ulaşılabilirliği, var olan yeşil alanların nitelik ve nicelik olarak değerlendirilmesi ve çevre kalitesi olmak üzere 3 ana başlık altında toplanmıştır. Kamu hizmetleri göstergelerinde genel trafik durumu ve yönetiminin yanında, eğitim ve sağlık kurumlarına, rekreasyon alanlarına ve alışveriş merkezlerine yaya ve araçla ulaşım süreleri sorgulanmış; yeşil alanlar kapsamında çocuk parkları, koşu ve yürüyüş parkurları, çay bahçeleri ve kafeler temizlik, güvenlik, sosyal ortam ve konforları bakımından incelenmiş; çevre kalitesi göstergelerinde de genel olarak temizlik hizmetleri, geri dönüşüm imkanları, sel ve güvenlik konuları ele alınmıştır.

Ankette yaşanabilirlik parametreleri ile ilgili soruların yanında yaş, cinsiyet, medeni hal, gelir durumu, ev ve araba sahipliği, ikamet edilen bina turu ve mahalle bilgileri belirleyici faktörler olarak alınmıştır. Çalışma için belirlenen göstergelerden yola çıkılarak hazırlanan anket farklı mahallelerde ikamet eden 1029 kent sakinine uygulanmıştır. Anket çalışması internet (online), telefon ve cadde uygulaması şeklinde tamamlanmıştır.

4.ÇALIŞMA ALANI

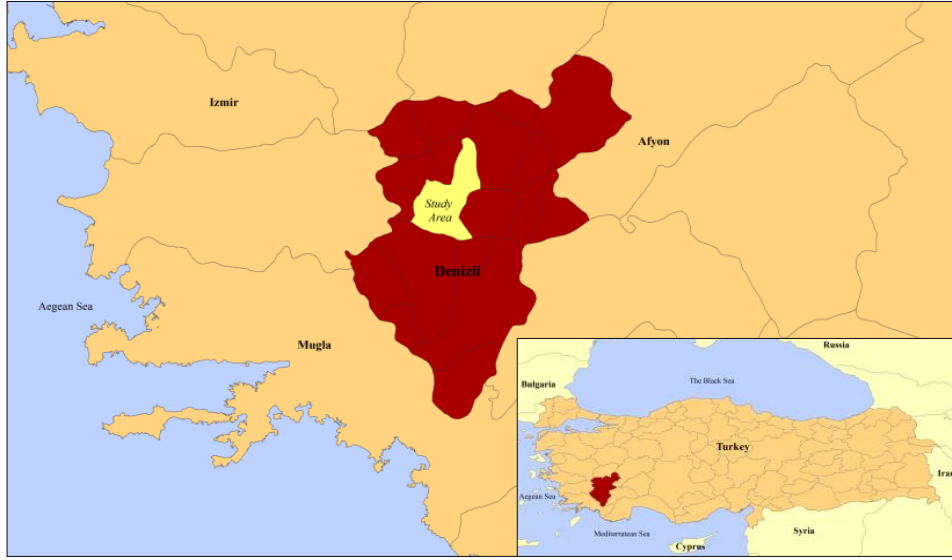
Denizli, ekonomisi ve merkez nüfusu ile Ege bölgesinin ikinci büyük kenti konumundadır (Harita 1). Kent idari sınırları 11.868 km²'lik bir alana yayılmakta olup toplam nüfusu 942.278'dir. Kent merkezi ise ortalama 140 km²'lik bir alanda 655.322 (TÜİK, 2011) kişiye ev sahipliği yapmaktadır. Kentin bulunduğu bölge antik Yunan ve Bizans'tan bu yana önemli yerleşim merkezlerine ev sahipliği yapmıştır. Bugün şehir merkezinin bulunduğu mekan ise ilk defa Selçuklular döneminde yerleşim merkezi olarak oluşturulmuştur.

UNESCO'nun Dünya Mirasları listesinde bulunan Pamukkale ve çevresi (doğal su kaynakları ve antik yerleşimler), 30.000'den fazla öğrencisi ile 1985'ten bu yana büyümesine devam eden üniversitesi ve yıllık 2.5 milyar dolarlık ihracat hacmi ile ülkenin üçüncü büyük organize sanayi bölgesine ev sahipliği yapıyor olmasından dolayı turizm, eğitim, sanayi ve endüstriyi kentin en önde gelen fonksiyonları olarak

KENTSEL YAŞANABİLİRLİK VE CİNSİYET

saymak mümkündür. Bunların yanında, büyük merkezler arasında bir bağlantı noktasında bulunması ulaşım ve lojistikte; son 10 yılda teknik imkânları ve kalifiye elemanları ile öne çıkan özel ve resmi kurumlarla da sağlık alanında bölgede hatırı sayılır bir noktaya gelmiştir.

Harita 1: Denizli il idari sınırları ve çalışma alanı (merkez ilçe)



5.BULGULAR

Ankete katılan erkeklerin %80'i, kadınların %87'si 18-45 yaş grubundadır. Katılımcıların araç sahipliği oranlarına bakıldığında, tek araca sahip olduğunu belirten kadınların oranı erkeklere oranla %8.2 daha az iken, iki ya da daha fazla araca sahip olduğunu belirten kadınların oranı yaklaşık %10 daha fazladır. İki ya da daha fazla araç sahibi olduğunu belirten bayanların %22.7'si aylık hane halkı gelirini 2500 TL ya da daha yüksek olarak belirtirken, erkek katılımcılarda bu oran %29.3'tür. Katılımcı erkeklerin %43.2'si lise, %13.4'ü meslek yüksek okulu, %25.8'i üniversite mezunu iken bu oranlar kadınlarda %38.4 lise, %16 meslek yüksek okulu ve %24.1 üniversite mezunu şeklindedir. İlkokul mezunu kadınların oranı erkeklerden %3.4 daha fazladır.

Çalışmanın ilk parametresi olan ulaşılabilirlik, anket içerisinde kamu hizmetlerinin ulaşılabilirliği ve genel ulaşım durumu olmak üzere

iki bölümde ele alınmıştır. Katılımcıların neredeyse tamamı yaşadıkları mahallede toplu taşıma sistemlerinden birisinin ya da her ikisinin de bulunduğunu belirtmiş, kadın katılımcıların %68,9'u erkek katılımcıların %63,8'i, 5 dakika ya da daha kısa bir sürede en yakın otobüs ya da dolmuş durağına ulaşabildiklerini ifade etmişlerdir. Kent içi genel ulaşım durumu ile ilgili yöneltlen yol kalitesi, trafik yoğunluğu ve trafik yönetimi sorularına alınan cevaplarda kadın ve erkek katılımcıların değerlendirme oranlarında dikkat çekici bir farklılık gözlenmemektedir. Örneğin, kadın katılımcıların %41,6'sı kent içi yol kalitesini "iyi" olarak değerlendirirken, bu oran erkek katılımcılarda %40'tır. Yine kent içi trafik yoğunluğunu nasıl değerlendiriyorsunuz sorusuna kadın katılımcıların %22'sinden, erkeklerin %25'inden "kötü" yanıtı alınmıştır. Kent içi trafik yönetimini de erkeklerin %22,5'i, kadınların %18,2'si kötü olarak değerlendirmiştir. Kent merkezinde araçlar için park problemi sorusunda ise erkeklerin %80,1'i bu problemi yaşadıklarını belirtirken, kadın katılımcıların sadece 21,3'ü bu konuda rahatsızlıklarını belirtmişlerdir.

Kamu hizmetlerinin erişilebilirliği ile ilgili sorularda, katılımcıların evlerine en yakın okulların ve rekreasyon alanlarının yürüyüş mesafesi ile hastane ve alışveriş merkezlerinin sürüş mesafeleri zamansal uzaklık olarak değerlendirilmiştir. Ankete katılan kadın ve erkeklerin %32,6'sı en yakın eğitim kurumuna yürüyerek 5 dakika ya da daha kısa sürede ulaşabilmektedirler. En yakın park ve rekreasyon alanına kadınların %34,5'i erkeklerin de %35,5'i 5 dakika ve daha kısa sürede ulaşabildiklerini bildirmişlerdir. En yakın sağlık kurumuna kadınların %16,4'ü erkeklerinde %14,5'i 5 dakika ya da kısa sürede araçla ulaştıklarını ifade etmişlerdir. Son olarak kadınların %15'i erkek katılımcılarında %16,5'i en yakın alışveriş merkezine 5 dakika yada daha kısa sürede araçla ulaşabilmektedirler.

Kentsel yeşil alanlarla ilgili yöneltlen sorularda dört farklı parametre ve alt değişkenler şeklinde gruplanmıştır. Katılımcı kadınların %78,8'i erkeklerinde %87,6'sı yaşadıkları bölgede çocuk parkı bulunduğunu belirtmiş, kadınların %49,6'sı erkeklerinde %50,7'si bu parkların güvenlik durumlarını "iyi" olarak değerlendirmiştir. Çocuk parklarının temizliği ise yine %52-53 oranları ile her iki grup tarafından da "iyi" olarak değerlendirilmiştir. Her iki grubun katılımcıları %69 oranında yaşadıkları bölgede koşu ve yürüyüş parkuru olduğunu

belirtmiştir. Bu parkurlar güvenlik bakımından kadınların %48,5'i erkelerinde %58,5'i tarafından "iyi"; konfor bakımından da kadınların %49'u erkeklerinde %58,9'u tarafından "iyi" olarak değerlendirilmiştir. Kadın katılımcıların %51'nin erkeklerin %55,'sının yaşadıkları bölgede bulunduğunu belirttiği çay bahçesi ve kafelerin genel sosyal çevre kalitesi kadınların %51,8'i erkeklerinde %57,5'i tarafından "iyi" olarak değerlendirilmiştir. Söz konusu dış mekânlar kadınların %50'si erkelerinde %57,5'i tarafından temiz bulunmuş, genel çevre kalitesi de ortalama %50 oranında her iki grup tarafından da "iyi" olarak değerlendirilmiştir. Katılımcıların %56-57'sinin yaşadığı bölgede halka açık ve ücretsiz spor alanları bulunmaktadır. Bu alanların tesis kalitesini kadınların %59,9'u erkeklerin %55,5'i "iyi" olarak değerlendirmiştir. Yine söz konusu spor alanlarının güvenlik ve kullanım kolaylıkları her iki grup tarafından da %50-52 oranlarında "iyi" olarak değerlendirilmiştir.

Kentsel çevre kalitesi ve güvenlik bölümünde katılımcılara yöneltilen yaşadıkları bölgenin genel temizlik durumu sorusunu kadınların %55,6'sı erkeklerin %57,9'u "iyi" olarak yanıtlamışlardır. Genel güvenlik durumu kadınların %45'i erkeklerinse %50'si tarafından "iyi" bulunmaktadır. En sık karşılaşılan suç türlerinde ise hırsızlık, kavga ve trafik kazaları liste başını çekmektedir.

Genel yaşanabilirlik sonuçlarına bakıldığında, her iki grubunda kamu hizmetlerinin ulaşılabilirliği, yeşil alan ve rekreasyon hizmetleri, çevre kalitesi, güvenlik ve temizlik bakımından kenti ortalama %50-55 oranlarında "iyi" olarak değerlendirdiği görülmektedir.

6.SONUÇ

Kent içi yol kalitesinden kaynaklanan olumsuzluklardan her iki grupta aynı derecede etkilenmektedir. Trafik yoğunluğunu "kötü" ya da "çok kötü" olarak değerlendiren erkeklerin oranı kadınlardan sadece %6,8 daha fazladır. Trafik yönetimi değerlendirmelerinde ise bu fark %9'dur. Yine kent içi araç park sorunu hakkında alınan cevaplarda erkeklerin kadınlara kıyasla %58,8 oranında bu durumdan daha fazla etkilendikleri görülmektedir. Araç sahipliği oranlarında büyük farklar olmamasına rağmen erkeklerin kent içi trafik ve ilgili konularda daha rahatsız olmaları bayanlara oranla trafikte geçirdikleri zamanın çok daha fazla olmasından kaynaklandığı söylenebilir.

Yaya ve araçlara kamu hizmetlerine (eğitim kurumları, park ve rekreasyon alanları, sağlık kurumları ve alışveriş merkezleri) ulaşma konusunda alınan zamansal sonuçlar yine her iki grup için birbirine yakın değerler olarak karşımıza çıkmaktadır. İkamet ettikleri konuttan en yakın eğitim kurumuna ulaşımında 10 dakika ve daha kısa sürede yaya ulaşım sonuçlarının oranlarına bakıldığında %5,5 ile erkeklerin; 10 dakikadan daha uzun erişim sonuçlarında da %5,6 ile kadınların daha fazla yer aldığı görülmektedir. Rekreasyon ve park alanlarına yaya ulaşım sonuçlarında da 10 dakika ve daha kısa sürede erişim sonuçlarında %6 ile erkeklerin; 10 dakikadan uzun erişim süresinde ise %6,1 ile kadınların oranı daha yüksektir. Sağlık kurumlarına ve alışveriş merkezlerine araçla ulaşım süreleri sonuçlarında da gruplar arasında sadece %2-3'lük farklar olduğu gözlemlenmiştir. Bu sonuçlardan yola çıkılarak, çalışmanın temelinde yaya ulaşım süreleri ve kent içi sürüş mesafesi ve süreleri ile ilgili öngörülen muhtemel farklar ile ilgili hipotezler doğrulanamamıştır.

Her iki grubunda çalışma içerisinde yer verilen yeşil alan ve rekreasyon hizmetlerinin (çocuk parkı, koşu/yürüyüş parkuru, çay bahçesi/kafe ve spor alanları) yaşadıkları bölgede bulunup bulunmadıkları ile ilgili %1-2'lik farklarla aynı derecede algı ve farkındalık düzeyinde oldukları görülmüştür. Öngörülenin aksine, çocuk parkları, koşu/yürüyüş parkurları ve spor alanları göstergelerinin alt değişkenlerinde yer alan güvenlik durumunu erkek katılımcıların kadınlara oranla %5-9 daha fazla "kötü" ve "çok kötü" olarak değerlendirdikleri görülmektedir. Temizlik durumu yukarıda bahsi geçen alanların alt değişkeni olarak katılımcılara yöneltilmiş ve kadınların bu konuda daha kaygılı olduğu gözlenmiştir.

Çalışmanın temel göstergeleri doğrultusunda katılımcılara yöneltilen genel kentsel yaşanabilirlik sonuçlarına bakıldığında, her iki grup içinde gözle görülür bir memnuniyetin olduğu görülmektedir. Kent içi trafik yoğunluğu ve park problemlerine rağmen erkek katılımcıların sadece %6,2'si kamu hizmetlerinin ulaşılabilirliğini "kötü" ya da "çok kötü" olarak oylamışlardır. Yeşil alan ve rekreasyon alanları için yapılan genel değerlendirmelere bakıldığında da erkeklerin kadınlara kıyasla %5-6 oranında daha yüksek "çok iyi" ve "iyi" değerlendirmelerinde bulunduğu, bu oranda daha fazla bir memnuniyetin olduğu söylenebilir. Genel kentsel yaşanabilirlik değerlendirmelerinde son olarak ele alınan

çevre kalitesi içinde kadın katılımcıların %6-7 oranında daha rahatsız olduğu belirlenmiştir.

Kadın ve erkeklerin kentsel yaşanabilirlik konusunda sahip oldukları yaklaşım, beklenti ve geri dönüşümleri karşılaştırarak aradaki muhtemel farkları göstermeyi amaçlayan ve kamu hizmetlerinin ulaşılabilirliği, yeşil alan ve rekreasyon hizmetleri ve çevre kalitesinin genel göstergeler olarak kullanıldığı çalışmada, grupların söz konusu ana göstergeler ve alt değişkenlerle ilgili genel tutumları arasında çok büyük farklar olmadığı görülmektedir.

KAYNAKÇA

- Alkan. A., Duru, B., (2007). Türkiye’de Kent Çalışmalarının İzinden Giderken “Toplumsal Adalet, Eşitsizlik ve İktidar” Nereye Düşer?, Kent ve Planlama – Geçmiş Korumak Geleceği Tasarlamak, İmge Yayınevi, s. 87-111, Ankara.
- Bond, J., Corner, L., (2004). Rethinking Ageing: Quality of Life for Older People, Open University Press, Berkshire, England
- Bowling, A., Brazier, J., (1995). Quality of Life in Social Science and Medicine: An Introduction, SocSci Med, vol.41, issue 10
- Ewing, R., (2001). Using a Visual Preference Survey in Transit Design, Public Works Management & Policy
- Ewing, R., (1999). Pedestrian and Transit-Friendly Design: A Primer for Smart Growth, Washington, D.C.
- Görün, M., Kara, M., (2010). Kentsel Dönüşüm Ve Sosyal Girişimcilik Bağlamında Türkiye’de Kentsel Yaşam Kalitesinin Artırılması, Yönetim Bilimleri Dergisi, vol.8
- Holloway, A., Wajzer, C., (2008). Improving City Performance through Benchmarking. Paper presented at International Cities Town Centres & Communities Society Conference, Sydney, October
- Kaal, H., (2011). A Conceptual history of Livability, City: Analysis of Urban Trends, Culture, Theory, Policy, Action, Vol.15, No.5, Routledge, UK

- Keceli, A., (2012). Effects of Rapid Urbanization on Livability in Turkish Cities: A Case Study of Denizli, University of Oklahoma Graduate College, Norman, US
- Lagro, A., J., (2008). Site Analysis: A Contextual Approach to Sustainable Land Planning and Site Design, Jhon Wiley and Sons, New Jersey, US
- Laslett, P., (1996). A Fresh Map of Life: The Emergence of the Third Age, 2nd ed., Weidenfeld and Nicolson, London, UK
- Mollenkopf, H., Walker, A., (2007). Quality of Life in Old Age: International and Multi-Diciplinary Perspective, Springer, Netherland
- Sipahi, S., (2002). Ulkemiz Illerinin Yasanabilirlik Acisindan Analitik Hiyerarsi Prosesi Teknigi ile Siralanmasi, İstanbul Universitesi, Sosyal Bilimler Enstitusu, Istanbul, TR
- Victorian Competition and Efficiency Council (VCEC), (2008). A State of Livability: An Investigation into Enhancing Victoria's Livability Final Report, State Government Victoria, US
- Vuchic, V., (1999). Transportation for Livable Cities, Center for Urban Policy Research, Rutgers, NJ, US
- Woolcock, G., (2010). Measuring Up: Assessing the Livability of Australian Cities, Griffith University, AU
- Yanık, C., (2012). Kent Sosyolojisi Alanında Yapılan Tezlerin Değerlendirilmesi, Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 2(1): 93-107
- Yavuzcehre, S. P., Torlak, E. S., (2006). Quality of Life and Municipalities: Denizli Karsiyaka District Sample, Suleyman Demirel Universitesi, Sosyal Bilimler Enstitusu Dergisi, Vol.2, Issue.4, Isparta, TR