

Sayı/Issue	64-Aralık 2025 / 64-December 2025
Makale Bilgisi/ Article Info	Araştırma Makalesi / Research Article
Başvuru Tarihi/ Submitted Date:	24 Temmuz 2025 / 24 July 2025
Kabul Tarihi/ Accepted Date:	13 Ekim 2025 / 13 October 2025
Atıf/Citation:	Öztaş Karlı, R.G. (2025). Toplu Taşıma Sistemlerinde Kadınların Güvenlik Algıları ve Stratejileri: Feminist Bir Yaklaşım. <i>Süleyman Demirel Üniversitesi İnsan Ve Toplum Bilimleri Dergisi</i> (64). 275-302
DOI:	10.35237/suitder.1749762
Benzerlik / Similarity: %	1

Toplu Taşıma Sistemlerinde Kadınların Güvenlik Algıları ve Stratejileri: Feminist Bir Yaklaşım

Women's Perceptions of Safety and Strategies in Public Transportation Systems: A Feminist Approach

Rukiye Gizem ÖZTAŞ KARLI* 

Öz

Toplu taşıma sistemleri, modern kent yaşamının ayrılmaz bir parçasıdır ve her gün milyonlarca insanın bu sistemleri kullanarak şehir içinde hareket etmesine olanak tanımaktadır. Ancak bu sistemler, özellikle kadınlar için karmaşık ve güvenlik açısından hassas bir deneyim sunmaktadır. Bu çalışma, İstanbul'daki toplu taşıma sistemlerinde kadınların güvenlik algılarını ve bu algılara yönelik geliştirdikleri stratejileri feminist bir yaklaşımla incelemeyi amaçlamaktadır. Kadınların toplu taşıma araçlarında karşılaştıkları güvenlik sorunlarının toplumsal cinsiyet eşitsizliğinin bir yansıması olduğu savunulmakta ve feminist teori çerçevesinde bu sorunların nasıl şekillendiği ele alınmaktadır. Çalışmada, nitel bir araştırma yöntemi olarak Yapılandırılmamış ve Katılımcı Olmayan Gözlem kullanılmıştır. Kadınların toplu taşıma araçlarındaki gerçek zamanlı davranışları gözlemlenmiş ve 45 gözlem sonucunda elde edilen veriler tematik analiz yöntemiyle incelenmiştir. Tematik analiz sonucunda, kadınların güvenlik algılarıyla ilgili kişisel alanın korunması, güvenlik donanımlarına yönelik algılar, sosyal etkileşimden kaçınma, kalabalık, savunmasızlık, gece yolculuğu ve güvenlik endişeleri olmak üzere, beş ana tema belirlenmiştir. Araştırma bulguları, kadınların toplu taşıma araçlarında güvenlik kaygılarını hafifletmek için çeşitli stratejiler geliştirdiğini ve bu stratejilerin toplu taşıma deneyimlerini doğrudan etkilediğini ortaya koymaktadır. Kadınların gerçek zamanlı deneyimlerini gözlemleyerek bireysel stratejilerinin ve bu stratejilerin toplu taşıma deneyimlerine etkisinin detaylı bir şekilde ortaya konulması çalışmayı literatürdeki benzerlerinden farklı kılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Feminist Teori, Feminist Coğrafya, İstanbul, Yapılandırılmamış Gözlem, Katılımcı Olmayan Gözlem, Cinsiyet Eşitsizliği

* Arş. Gör. Dr., Bartın Üniversitesi, Mühendislik, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Bartın/TÜRKİYE, E-Posta: rozta@bartin.edu.tr, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0999-418X>, ROR ID: <https://ror.org/03te4vd35>



Abstract

Public transportation systems are integral to modern urban life, enabling millions of people to move within cities daily. However, these systems present a complex and safety-sensitive experience, especially for women. This study examines women's perceptions of safety and the strategies they develop in response to these perceptions in Istanbul's public transportation systems through a feminist approach. It argues that the safety issues women face in public transportation reflect gender inequality and explores how these issues are shaped within the framework of feminist theory. A qualitative research method, unstructured and non-participant observation, was employed in this study. Women's real-time behaviors on public vehicles were observed, and the data obtained from 45 observations were analyzed using thematic analysis. Thematic analysis identified five main themes regarding women's perceptions of safety: preserving personal space, perceptions of safety equipment, avoiding social interactions, crowding and vulnerability, and nighttime travel and safety concerns. The findings reveal that women develop various strategies to mitigate safety concerns in public transportation, which directly influence their transportation experiences. Observing women's real-time experiences uniquely details individual strategies and their impact on public transportation experiences, distinguishing this study from similar ones in the literature.

Keywords: Feminist Theory, Feminist Geography, İstanbul, Unstructured Observation, Non-Participant Observation, Gender Inequality

GİRİŞ

Toplu taşıma sistemleri, modern şehir yaşamının vazgeçilmez unsurlarından biri olup milyonlarca insanın günlük yaşamlarını sürdürmelerine olanak tanımaktadır. Ancak, bu sistemler herkes için eşit bir deneyim sunmamaktadır (Hsu, 2010, ss. 85-87; Gardner, vd., 2017, ss. 9-10). Kadınlar için toplu taşıma sistemleri, güvenlik algıları ve mekânsal deneyimler açısından farklı ve karmaşık bir dinamiğe sahiptir. Dünya genelinde yapılan araştırmalar, toplu taşıma araçlarında kadınların sıklıkla cinsel taciz, fiziksel saldırı ve rahatsız edici davranışlarla karşılaştığını ortaya koymaktadır (Loukaitou-Sideris, 2014, ss. 247-250; Ceccato, 2017, s. 277; Ceccato ve Paz, 2017, s. 212; ss. 350; UN Women, 2021; Kaygan vd., 2023). Bu durum, kadınların toplu taşıma kullanma sıklığını azaltmakta ve toplumsal hayata katılımlarını kısıtlamaktadır.

Bu çalışma, toplu taşıma sistemlerindeki kadınların güvenlik algılarını feminist teori bağlamında ele almakta ve bu algıları şekillendiren temel faktörleri anlamayı hedeflemektedir. Feminist teori, toplumsal cinsiyet eşitliği ve mekânsal deneyimlere odaklanarak kadınların toplu taşıma araçlarındaki deneyimlerinin neden ve nasıl farklılaştığını açıklamaktadır (Massey, 1994; Koskela ve Pain, 2000). Bu bağlamda, çalışmanın temel araştırma sorusu şudur: Toplu taşıma araçlarında kadınların güvenlik algılarını şekillendiren temel faktörler nelerdir ve bu algılar toplumsal cinsiyet eşitliği bağlamında nasıl yorumlanabilir?

Kadınların toplu taşıma araçlarında yaşadığı güvenlik sorunları üzerine mevcut literatürde birçok çalışma bulunmaktadır. Ancak, bu çalışmalar genellikle nicel verilere dayanmakta ve kadınların gündelik toplu taşıma pratiklerinde benimsedikleri davranış biçimlerini doğrudan gözlemlemeye odaklanmamaktadır (Loukaitou-Sideris, 2014; Ceccato, 2017; Ceccato ve Paz, 2017, s. 212; Gardner vd., 2017). Bu bağlamda, kadınların toplu taşıma araçlarında geliştirdikleri davranış örüntülerini, güvenlik stratejilerini, doğal bağlamları içinde ve herhangi bir dış yönlendirme olmadan incelenmesi, toplumsal cinsiyet eşitliği bağlamında önemli bir bilgi boşluğunu doldurabilir. Feminist metodoloji, bu tür bireysel ve toplumsal deneyimlerin anlaşılmasında güçlü bir araç olarak öne çıkmaktadır. Bu çalışma, kadınların toplu taşıma araçlarındaki anlık deneyimlerini inceleyerek hem toplu taşıma güvenliği hem de toplumsal cinsiyet eşitliği bağlamında özgün katkılar sunmayı amaçlamaktadır.

İstanbul, dünyanın en kalabalık ve dinamik şehirlerinden biri olarak karmaşık ve geniş bir toplu taşıma ağına sahip olduğu için çalışma alanı olarak seçilmiştir. Her gün milyonlarca insan,

metro, metrobüs, tramvay, otobüs ve vapur gibi toplu taşıma araçlarını kullanmaktadır. İstanbul'un toplu taşıma sistemleri, yerli halkın yanı sıra yabancı ziyaretçiler tarafından da yoğun bir şekilde kullanılmakta ve bu durum, toplumsal dinamiklerle güvenlik algılarının daha da karmaşık bir hâle gelmesine yol açmaktadır. İstanbul'da kadınların toplu taşıma araçlarında yaşadığı güvenlik sorunlarının incelenmesi hem yerel hem de küresel düzeyde yeni çözüm politikalarının geliştirilmesine rehberlik edebilir. İstanbul'un demografik çeşitliliği ve büyük şehir dinamikleri, bu çalışmanın sonuçlarının benzer sosyal ve mekânsal yapıya sahip diğer metropollere de uygulanabilir olmasını sağlamaktadır.

Bu çalışmada, kadınların toplu taşıma araçlarındaki gerçek zamanlı davranışlarını ve güvenlik algılarını incelemek için *Yapılandırılmamış ve Katılımcı Olmayan Gözlem* yöntemi kullanılmıştır. Bu yöntem, araştırmacının sürece müdahil olmadan, doğal ortamda gelişen olayları ve bireylerin davranışlarını sistematik biçimde gözlemlemesine olanak tanımaktadır (Angrosino, 2007, s.37; Alkalay vd., 2021, s. 235). Aynı zamanda anket veya görüşme teknikleriyle elde edilemeyen davranışsal örüntüleri doğal bağlamında yakalamaya olanak tanımakta ve kadınların toplu taşıma araçlarındaki deneyimlerini kendi bağlamlarında anlamayı mümkün kılmaktadır. Veri analizi sürecinde, gözlemlerden elde edilen veriler tematik analiz yöntemi (Braun ve Clarke, 2006) kullanılarak değerlendirilmiştir. Bu analiz yöntemi, kadınların toplumsal cinsiyet eşitsizliğinin bir sonucu olarak geliştirdiği bireysel stratejileri ve mekânsal algıları anlamayı mümkün kılmıştır.

Çalışma, feminist teori ve toplumsal cinsiyet çalışmalarının toplu taşıma güvenliği bağlamındaki kuramsal çerçevesini sunmaktadır. İstanbul'da yapılan gözlemlerden elde edilen bulgular, kadınların toplumsal ve mekânsal deneyimlerini anlamayı ve tartışmayı hedeflemektedir. Çalışmanın sonunda, kadınların toplu taşıma sistemlerinde yaşadığı güvenlik sorunlarının çözümüne yönelik öneriler sunularak daha kapsayıcı ve eşitlikçi ulaşım politikaları geliştirilmesi için yeni perspektifler sunulmaktadır. İstanbul gibi büyük metropollerde yapılan bu tür analizler, toplu taşıma sistemlerinde kadınların güvenliğini sağlama ve toplumsal cinsiyet eşitliğini teşvik etme konularında önemli katkılar sunabilir.

1. Kavramsal ve Kuramsal Çerçeve

1.1. Toplu Taşıma ve Feminist Perspektif

Toplu taşıma, kamusal alanların bir uzantısı olarak herkesin erişimine açık olması gereken bir hizmet sunmaktadır. Ancak, feminist teori, bu kamusal alanların tarihsel olarak erkek egemen bir yapıya sahip olduğunu ve bu nedenle kadınların bu alanlarda daha fazla güvenlik riskiyle karşı karşıya kaldığını vurgulamaktadır (Koskela ve Pain, 2000; Loukaitou-Sideris ve Fink 2009, s. 557; Hsu, 2010, ss. 92-93; Loukaitou-Sideris, 2014, ss. 244-245). Feminist coğrafya ve toplumsal cinsiyet çalışmaları, kadınların kamusal alanlarda maruz kaldıkları güvenlik tehditlerinin, bu alanların cinsiyetçi yapısından kaynaklandığını savunmaktadır (Massey, 1994; Koskela ve Pain, 2000). Bu bağlamda, toplu taşıma sistemleri de bu cinsiyetçi yapının bir parçası olarak görülmekte ve kadınların bu sistemlerde kendilerini güvende hissetmemelerine neden olmaktadır (Loukaitou-Sideris, 2014, ss. 243-244; Ceccato, 2017, ss. 276-278).

Bu çerçevede, feminist teori yalnızca kadınların toplu taşımadaki bireysel deneyimlerini değil, aynı zamanda toplumsal yapıların mekânsal düzenlemeler üzerindeki etkisini incelemektedir. Özellikle kadınların maruz kaldığı risklerin, tarihsel olarak yerleşik toplumsal normların ve cinsiyet rollerinin bir yansıması olduğu vurgulanmaktadır.

1.2. Feminist Teori ve Toplu Taşıma Güvenliği

Feminist teori, toplumsal cinsiyetin bireylerin mekânsal deneyimlerini nasıl etkilediğini ve kamusal alanların cinsiyet eşitsizliklerini nasıl yeniden ürettiğini analiz etmektedir (Massey, 1994; Koskela ve Pain, 2000). Kadınların toplu taşıma araçlarındaki deneyimleri, feminist teori bağlamında, mekânsal eşitsizliklerin bir sonucu olarak ele alınmaktadır. Toplumsal yapının erkek

egemen doğası, kadınların kamusal alandaki güvenlik algılarını biçimlendiren temel etmenlerden biri olarak öne çıkmaktadır.

Kadınların toplu taşıma araçlarında maruz kaldığı cinsel taciz ve fiziksel saldırılar, feminist teoriye göre yalnızca bireysel olaylar değil, toplumsal yapıların bir ürünüdür (Ceccato, 2017, s. 281; Ceccato ve Paz, 2017, s. 222). Feminist teori, bu sorunların çözümünde sadece fiziksel güvenlik önlemlerinin yeterli olmadığını, toplumsal farkındalık yaratılması ve mekânsal eşitsizliklerin dönüştürülmesi gerektiğini vurgulamaktadır (Loukaitou-Sideris, 2014, ss. 252-253; Ceccato ve Paz, 2017, s. 214). Bu perspektiften, kadınların toplu taşıma sistemlerinde daha güvenli bir deneyim yaşaması için toplumsal cinsiyet eşitliğini teşvik eden politikalar hayata geçirilmelidir. Feminist teori, bireysel deneyimleri aşan yapısal bağlamlara odaklanarak kadınların yaşadığı güvenlik sorunlarını toplumsal eşitsizliklerle ilişkili bir çerçevede ele almaktadır. Koskela ve Pain (2000), Whitzman (2013) ve Stringer (2007) çalışmalarında da kadınların kamusal alanda maruz kaldığı tehditlerin, mekân politikaları ve toplumsal normlar tarafından şekillendirildiğini vurgulamaktadır. Özellikle Ceccato (2017) ve Loukaitou-Sideris (2014), toplu taşıma alanındaki güvenlik sorunlarını analiz ederken feminist teorik çerçevenin mekânsal adaletsizliklerle nasıl iç içe geçtiğini göstermektedir. Ancak bu teorik çerçevenin sahadaki uygulamasını anlamak için, feminist metodolojinin temel ilkelerine ve veri üretim sürecindeki rolüne ayrıca dikkat edilmesi gerekmektedir.

Feminist metodoloji, feminist teoriyi uygulamaya taşıyan en temel araçlardan biridir. Feminist metodoloji, bilginin toplumsal cinsiyet ilişkileri içinde üretildiğini ve araştırmacının konumunun bu süreçte aktif rol oynadığını kabul eden eleştirel bir yaklaşımdır (Harding, 1987; Hesse-Biber, 2014). Kadınların deneyimlerini merkeze alan bu yaklaşım, nitel ve bağlamsal veri toplama tekniklerini (gözlem, derinlemesine görüşme, anlatı analizi vb.) kullanmaktadır. Feminist araştırmacılar, katılımcıları yalnızca veri sağlayıcısı olarak değil, bilgi üretim sürecinin ortakları olarak görmektedir. Dolayısıyla feminist metodoloji, yalnızca gözlemlemekle kalmaz, aynı zamanda mevcut güç ilişkilerini sorgulayan dönüştürücü bir çaba içermektedir (Sprague, 2005). Ceccato ve Paz (2017), Loukaitou-Sideris (2014) ve Whitzman (2013) gibi araştırmacılar, bu yaklaşımı benimseyerek kadınların kamusal alandaki deneyimlerini anlamak için *gözlem*, *haritalama*, *mekânsal analiz* ve *derinlemesine görüşmeler* gibi yöntemleri kullanmışlardır. Bu çalışmalar, güvenlik algısının kadınların mekânsal davranışlarına nasıl yansıdığını ve toplumsal cinsiyet ilişkilerinin bu davranışları nasıl şekillendirdiğini ortaya koymaktadır.

Bu bağlamda feminist teori, yalnızca mevcut sorunlara yönelik geçici çözümler değil, aynı zamanda yapısal dönüşümleri destekleyen stratejilerin geliştirilmesini önermektedir. Feminist metodolojinin kullanıldığı çalışmalarda (Loukaitou-Sideris, 2014, ss. 252-253; Ceccato ve Paz, 2017, s. 214), güvenlik önlemleriyle birlikte toplumsal farkındalık kampanyalarının ve toplu taşıma sistemlerinde kadınların ihtiyaçlarını merkeze alan politikaların uygulanması gerektiği vurgulanmaktadır.

1.3. Politik Yapılar ve Ataerkil Ulaşım Politikaları

Kadınların toplu taşımada yaşadığı güvenlik sorunlarının temelinde, ulaşım sistemlerinin tarihsel olarak erkek egemen politik yapılar tarafından şekillendirilmesi ve bu anlayışın günümüzde de farklı biçimlerde sürmesi yatmaktadır. Özellikle 20. yüzyılda geliştirilen modern ulaşım politikaları ve araştırmaları, erkeklerin kamusal alandaki ekonomik rollerini merkez alan kararlarla biçimlenmiştir (Greed, 2008; Hanson, 2010, s.9). Bu süreçte kadınların kamusal alandaki varlığı ve gündelik hareketlilik pratikleri büyük ölçüde görmezden gelinmiş; ulaşım planlaması ve politikaları ağırlıklı olarak, “erkek işçinin” ev-iş arasındaki seyahat ihtiyaçlarına öncelik verecek şekilde tasarlanmıştır (Law, 1999, s.571; Levy, 2013, s.49). Günümüzde ise bu tarihsel yaklaşımın mirası, kadınların iş, bakım, alışveriş ve sosyal rollerden kaynaklanan çoklu ve karmaşık seyahat kalıplarının yeterince dikkate alınmamasıyla, toplu taşımada yaşadıkları güvenlik deneyimlerini olumsuz biçimde etkilemeye devam etmektedir.

1980'lerden itibaren neoliberal ulaşım politikalarının yaygınlaşmasıyla birlikte, ulaşım planlama ve politikalarında kadınların özel ihtiyaçları, genellikle gözatılmeyen veya "ek maliyet" olarak muamele gören bir alan hâline gelmiştir. Bu süreçte, ulaşım altyapısı ve hizmetleri erkek merkezli hareketlilik kalıpları üzerine kurgulanarak kadınların güvenlik ve erişim gereksinimlerinin toplumsal normların gerisinde kalmasına neden olmuştur (Hamilton, vd., 2005; Levy, 2013; Dünya Bankası, 2021).

Feminist devlet teorisi (MacKinnon, 1989; Brown, 1992) perspektifinden bakıldığında, devletin toplumsal cinsiyet eşitsizliklerini yeniden üreten bir aktör olarak işlev gördüğü görülmektedir. Acker'ın (1990) toplumsal cinsiyetli örgütler kuramı, her türlü bürokratik yapının görüldüğü kadar tarafsız olmadığını, aksine erkek egemen normları içselleştirdiğini vurgulamaktadır. Bu çerçevede, ulaştırma bürokrasilerinin erkek egemen yapısının kadınların ihtiyaçlarını "görünmez" kılmasına ve güvenlik önlemlerini ikincil öncelik olarak değerlendirmesine ışık tutmaktadır.

Fraser (1990), Habermas'ın kamusal alan modelinin evrensel ve tarafsız bir alan olmadığını; tarihsel olarak burjuva erkeklerin egemenliği altında işlediğini ve kadınlarla azınlık grupları dışarıda bıraktığını ortaya koymaktadır. Connell'in (2005) hegemonik erkeklik kuramı ise ataerkil toplumsal düzenin çeşitli kurumsal yapılarda sürekli olarak yeniden üretildiğini göstermektedir. Bu kuramsal çerçeveden bakıldığında toplu taşıma sistemlerinde kadınların maruz kaldığı sorunlar da ataerkil düzenin politik olarak yeniden üretiminin bir boyutu olarak değerlendirilebilir. Ayrıca Yuval-Davis (1997), ulusal ve muhafazakâr söylemlerde kadınların sıklıkla "korunması gereken" varlıklar olarak temsil edildiğini, bu temsil biçiminin ise kadınların özerkliklerini sınırlayan ataerkil politikaları meşrulaştırdığını tartışmaktadır.

Feminist politik ekonomi literatürü, kadınların bakım emeği sorumluluğunun kapitalist üretim ilişkilerinde nasıl görünmez kıldığını ve bu durumun kadınların emek piyasasına eşit katılımı önünde yapısal engeller yarattığını ortaya koymaktadır (Bakker ve Gill, 2003). Kadınların bakım emeği sorumluluğu, onların erkeklere kıyasla daha karmaşık ve çok duraklı yolculuklar yapmalarına yol açmaktadır (Law, 1999, s. 570; Loukaitou-Sideris, 2014, s. 244; Hanson, 2010, s. 12). Bu farklılaşmış seyahat örüntüleri, toplu taşımada güvenlik risklerinin farklı biçimlerde deneyimlenmesine de zemin hazırlayabilir. Bu dinamikler, politika tasarımına yansımada kadınların güvenli ve erişilebilir ulaşımı sağlanamaz. Bu da emek piyasasına eşit katılımlarını yapısal olarak zorlaştırır.

Bu bağlamda, toplu taşımada kadınların güvenlik sorunları, yalnızca teknik düzenlemelerle çözülebilecek bireysel sorunlar değil; erkek egemen politik yapılar ve toplumsal cinsiyet körü ulaşım politikalarının tarihsel mirasıyla bağlantılı yapısal eşitsizliklerdir. Bu nedenle, ulaşım politikalarının toplumsal cinsiyet perspektifiyle yeniden tasarlanması kritik önem taşımaktadır. Aksi hâlde, kadınların bakım emeğinden kaynaklanan çoklu seyahat örüntüleri ve buna bağlı güvenlik ihtiyaçları göz ardı edilmeye devam edecek ve toplu taşıma sistemleri, ataerkil toplumsal düzenin yeniden üretildiği mekânlar olarak varlığını sürdürecektir.

1.4. Toplumsal Cinsiyet, Mekânsal Düzenlemeler ve Feminist Coğrafya

1.4.1. Feminist Coğrafyanın Kuramsal Temelleri ve Mekân Kavramı

Feminist coğrafya, 1980'lerden itibaren coğrafya disiplininde ortaya çıkan eleştirel bir yaklaşım olarak mekânın toplumsal cinsiyet ilişkileriyle nasıl şekillendiğini ve bu ilişkilerin mekânsal eşitsizlikleri nasıl oluşturduğunu inceleyen bir disiplindir (Johnson, 1985, s.161; Rose, 1993, ss. 2-3; McDowell, 1999). Feminist coğrafyacılar, mekânın toplumsal cinsiyet açısından tarafsız olmadığını, aksine ataerkil güç ilişkilerini yansıtan ve yeniden üreten bir alan olduğunu savunmaktadır (Spain, 1992; Massey, 1994).

Bu eleştirel perspektifin temelinde, mekân kavramının yeniden tanımlanması yatmaktadır. Mekân kavramı, feminist coğrafyada basit bir fiziksel alan olarak değil, toplumsal ilişkilerin

kurulduğu, müzakere edildiği ve dönüştürüldüğü dinamik bir süreç olarak ele alınmaktadır (Massey, 1994, ss. 254-256). Massey'in (1994, ss. 249-253) öncü çalışması, mekânın toplumsal cinsiyet kimliklerini inşa eden ve bu kimliklerin performansını mümkün kılan bir alan olduğunu ortaya koymaktadır. Bu perspektife göre, kamusal ve özel alanların ayrımı doğal değil, toplumsal cinsiyet ideolojilerinin mekânsal yansımasıdır (Valentine, 1989, ss. 385-388; McDowell, 1999, ss. 71-74).

Bu mekân anlayışından hareketle, feminist coğrafyacılar, kadınların ve erkeklerin mekânsal deneyimlerinin farklılaştığını ve bu farklılaşmanın güç ilişkilerinden kaynaklandığını vurgulamaktadır (Pain, 1991; Hanson ve Pratt, 1995, ss. 5-9). McDowell'ın (1999) analiz ettiği gibi kamusal alanlar tarihsel olarak erkeklerin alanları olarak inşa edilmiş, kadınların bu alanlardaki varlığı sürekli sorgulanır ve meşrulaştırılmaya muhtaç hâle getirilmiştir. Bu durum, kadınların kamusal alanda hareket etme kapasitelerini kısıtlayan "mekânsal tutsaklık" kavramıyla açıklanmaktadır (Hanson ve Pratt, 1995).

Mekânsal tutsaklık deneyiminin bir başka boyutu da Rose'un (1993) paradoksal mekân teorisiyle açıklanmaktadır. Bu teori, kadınların kamusal alanda aynı anda hem "yer edinmeye" çalıştığını hem de "dışlanma" deneyimi yaşadığını göstermektedir (Rose, 1993, s.153). Bu paradoks, toplu taşıma sistemlerinde de kendini göstermektedir. Kadınların bu sistemleri kullanma hakkı formal olarak tanınırken güvenlik endişeleri nedeniyle bu hak, fiili olarak kısıtlanmaktadır (Koskela, 1997, ss. 301-304; Pain, 2001, ss. 899-902).

Bu paradoksal durumun anlaşılması için feminist coğrafyanın önemli alt alanlarından biri olan "korku coğrafyaları", kritik önem taşımaktadır. Bu yaklaşım, kadınların kamusal alandaki güvenlik deneyimlerini mekânsal perspektiften analiz etmektedir (Valentine, 1989; Pain, 1991; Koskela ve Pain, 2000). Pain'in (1991, ss. 422-425) öncü çalışması, kadınların korku deneyimlerinin mekânsal olarak dağılımının toplumsal cinsiyet eşitsizliklerini yansıttığını ortaya koymaktadır. Bu yaklaşım, korkunun bireysel bir his olmadığını, toplumsal yapılar tarafından mekânsal olarak üretildiğini vurgulamaktadır.

Ancak kadınların korku deneyimleri pasif bir boyutta kalmamakta, aynı zamanda aktif direnişin de alanını oluşturmaktadır. Koskela (1997, ss. 304-307) çalışmasında, kadınların güvenlik stratejilerinin yalnızca korkuyla başa çıkma değil, aynı zamanda mekânla ilişkilerini yeniden tanımlama ve yeni mekânsallıklar inşa etme pratikleri olduğunu ortaya koymaktadır. Kadınların toplu taşımada benimsedikleri; belirli vagonları tercih etme, kapıya yakın yerlerde durma, göz teması kurma veya kaçınma gibi stratejiler, mekânı yeniden anlamlandırma ve dönüştürme çabaları olarak değerlendirilebilir.

Bu mekân yapımı pratiklerinin temelinde, kadınların erkeklerden farklı gündelik yaşam coğrafyalarına sahip olması yatmaktadır. Hanson ve Pratt (1995) çalışmasında, kadınların gündelik yaşam coğrafyalarının erkeklerinkinden farklı olduğunu ve bu farklılığın toplumsal cinsiyet rollerinden kaynaklandığını ortaya koymaktadır. Kadınların ev, aile ve iş gibi sorumlulukları, onların çoklu seyahatler yapmasına neden olmaktadır (Law, 1999, s. 570; Hanson, 2010, s. 12; Loukaitou-Sideris, 2014; s. 244). Bu da güvenlik risklerini artırmaktadır.

Bu farklılaşmış seyahat deneyimleri, feminist hareketlilik çalışmalarının odak noktasını oluşturmaktadır. Feminist hareketlilik yaklaşımı, toplumsal cinsiyetin hareketlilik pratiklerini farklılaştırdığına işaret etmektedir (Uteng ve Cresswell, 2008). Literatürde bu yaklaşım, hareketliliğin cinsiyetlendirilmiş bir deneyim olduğunu ve toplu taşıma sistemlerinin tasarımlarının bu cinsiyetlendirilmiş hareketlilik deneyimlerini destekleyebilecek ya da sınırlayabilecek sonuçlar doğurabileceğini ortaya koymaktadır (Hanson, 2010). Dolayısıyla feminist hareketlilik yaklaşımı, hareketliliğin mekân, kimlik ve güç ilişkileriyle kesiştiğini vurgulamaktadır (Sheller, 2018, s. 74).

Bu cinsiyetlendirilmiş deneyimlerin homojen olmadığını vurgulamak ise feminist coğrafyanın güncel gelişmeleri açısından kritik önem taşımaktadır. Feminist coğrafyanın son dönemki gelişmeleri, *kesişimsellik yaklaşımını* benimser şekilde, kadınların mekânsal deneyimlerinin ırk, cinsiyet, etnik köken, sınıf gibi diğer kimlik kategorileriyle kesişimli olarak analiz edilmesi gerektiğini vurgulamaktadır (Crenshaw, 1991; Valentine, 2007, s. 12). Bu perspektif, toplu taşımada güvenlik deneyimlerinin tüm kadınlar için aynı olmadığını, sosyoekonomik duruma, yaşa ve etnik kökene göre farklılaştığını göstermektedir (Loukaitou-Sideris, 2014, s. 244).

Bu kesişimsel perspektif, aynı zamanda feminist coğrafyanın mekânsal adalet yaklaşımıyla da yakından ilişkilidir. Feminist coğrafyada şehir hakkı, kadınların kentsel mekâna eşit erişim, aidiyet ve güvenli kullanım hakkı çerçevesinde tartışılmaktadır (Fenster, 2005, ss. 217-223; Beebejaun, 2017). Fenster (2005), Lefebvre'nin şehir hakkı kavramını feminist bir bakış açısıyla yeniden yorumlayarak kadınların kentsel hizmetlere erişiminde yalnızca fiziksel erişilebilirliğin değil, aynı zamanda aidiyet, güvenlik ve eşit katılım boyutlarının da dikkate alınması gerektiğini vurgulamaktadır. Bu çerçeve toplu taşıma sistemlerine uyarlandığında, kadınların toplu taşımadaki deneyimlerinin şehir hakkının önemli bir boyutunu oluşturduğu görülmektedir (Loukaitou-Sideris, 2014, s. 242).

Soja'nın (1998) üçüncü mekân kavramsallaştırması, toplu taşıma durakları ve istasyonları gibi mekânların hem dışlama hem de direniş pratiklerinin iç içe geçtiği alanlar olarak okunmasına imkân tanımaktadır. de Certeau'nun (1984) gündelik pratiklerde "taktikler" in iktidar stratejilerine karşı yaratıcı direniş biçimleri sunduğunu vurgulayan yaklaşımıyla Massey'in (1994) mekânın toplumsal ilişkiler aracılığıyla dönüştürülebileceğini öne süren perspektifi birlikte ele alındığında kadınların toplu taşıma mekânlarında geliştirdikleri stratejiler, ataerkil mekânsal düzeni dönüştürme potansiyeline sahip pratikler olarak okunabilir. Bu kuramsal çerçeve, çalışmanın ampirik bulgularını yorumlarken kadınların toplu taşımadaki deneyimlerinin sadece bireysel güvenlik sorunu olmadığını, feminist coğrafyanın vurguladığı mekânsal eşitsizliklerin bir tezahürü olduğunu anlamaya olanak tanımaktadır.

1.4.2. Çok Disiplinli Yaklaşımlar: Sosyoloji, Planlama ve Tasarım Perspektifleri

Feminist coğrafya temelli kuramsal altyapının ışığında, toplu taşıma sistemlerinde kadınların güvenlik deneyimleri çeşitli disiplinlerin kesişiminde ele alınması gereken çok katmanlı bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır. Mekânın toplumsal cinsiyetle ilişkisini anlamaya yönelik analizler feminist coğrafyanın yanı sıra, birçok disiplinin kesişiminde yer almaktadır.

Sosyolojik açıdan, toplu taşımada kadınların güvenlik deneyimleri toplumsal cinsiyet eşitsizliğinin bir yansıması olarak görülmektedir. Toplumsal cinsiyet rolleri ve güvenlik algısı üzerine yapılan pek çok nitel çalışma, kadınların gündelik yaşamlarında "karanlıkta dışarı çıkmamak", "gece tek başına yürümek", "toplu taşımada yanlarına çanta koymak" gibi çeşitli güvenlik önlemleri aldığını ortaya koymaktadır (Loukaitou-Sideris, 2014; 2020; Köseoğlu, 2022; Kaygan vd., 2023, s. 350). Bu tür önlemler, kadınların kamusal alanda sürekli tetikte olmasını gerektiren bir yük oluşturmaktadır. Sosyolojik araştırmalar fiziksel çevrede yapılacak iyileştirmelerin tek başına kadınların suç korkusunu tamamen gidermede yeterli olamayacağını, korkunun toplumsal yaşamın daha geniş boyutlarıyla ilişkili olduğunu vurgulamaktadır (Koskela ve Pain, 2000). Bu vurgu, toplumsal cinsiyet eşitsizliğine işaret ederek özellikle siyaset bilimi ve kamu politikaları açısından kadınların toplu taşımada yaşadığı güvenlik sorunlarının kurumsal düzeyde nasıl ele alınması gerektiğinin irdelenmesine duyulan ihtiyacı ortaya koymaktadır.

Siyaset bilimi ve kamu politikası açısından bakıldığında toplu taşımada kadınların güvenliği kamusal alanlara erişimde eşitlik ve temel haklar meselesi olarak ele alınmaktadır. Bu perspektif, kadınların güvenli şekilde seyahat edebilme hakkının şehirde özgürce dolaşma hakkıyla doğrudan ilişkili olduğunu savunmaktadır (Albal, 2020, s. 219). Ulaşım politikalarının uzun süre erkek merkezli planlanması, kadınların seyahat kalıplarının ve ihtiyaçlarının sistematik biçimde ihmal

edilmesine neden olmuştur (García-Jiménez vd., 2020, s. 20; Parnell vd., 2022, s. 1537; Kaygan vd., 2023, s. 349). Dünya Bankası gibi kuruluşların raporlarında, kadınların daha kısa mesafeli, karmaşık ve çok duraklı yolculuklar yaptığı, buna rağmen ulaştırma yatırımlarının bu gerçekliği göz ardı ettiği vurgulanmaktadır (Legovini vd., 2022).

Son yıllarda giderek artan kadınlara özel gece saatlerinde esnek duraklama uygulamaları, tacize karşı cezai yaptırımlar ve pembe vagon uygulamaları gibi politikalarla bu sorunlara uluslararası düzeyde çözümler getirilmektedir (Albal, 2020, s. 223; *Toronto Toplu Taşıma Kurumu*, n.d.). İstanbul'da belediye otobüslerinin 22.00'den sonra kadın yolcuları istedikleri yerde indirebilmesi gibi uygulamalar, kadınların gece yolculuklarında güvenliklerini artırmaya yönelik pratik çözümler olarak örnek gösterilebilir (Bianet, 2017). Ancak bu tür çözümler, feminist çevrelerde tartışma konusudur. Çünkü kadınlara özel ulaşım, kısa vadede fayda sağlarken uzun vadede toplumsal cinsiyet ayrımını derinleştirebilmektedir (Dunckel-Graglia, 2013, s. 98; Gekoski vd., 2015, s. 10; Shah, 2018, s. 30; Agrawal, 2024). Diğer yandan, Birleşmiş Milletler'in 2010 yılından bu yana yürüttüğü "Güvenli Şehirler ve Güvenli Kamusal Alanlar" programı gibi inisiyatifler, yerel yönetimlerin gece aydınlatması, polis devriyeleri, hukuki yaptırımlar ve farkındalık kampanyalarını bir arada uyguladığı bütüncül çözümler geliştirmesini teşvik etmektedir (UN Women, 2017; Birkenkötter, 2018).

Siyaset bilimi açısından bakıldığında ise kadınların toplu taşımada güvenliği konusu yönetim, politika üretimi ve toplumsal talep ekseninde değerlendirilmektedir. Kadınların karar alma süreçlerine katılımının artırılması, bütçe ve planlamada toplumsal cinsiyet bakış açısının geliştirilmesi, bu sorunun çözümünde önemli bir rol almaktadır (Legovini vd., 2022). Birçok ülke ulaşım stratejilerine "Cinsiyete Duyarlı Ulaşım Politikaları"nı entegre ederek bu görüşü desteklemektedir (Önder, 2020, s. 1997).

Kamu politikası düzeyindeki bu girişimlerin uygulamada etkili ve etkin olabilmesi için, şehir ve ulaşım planlama disiplinlerinin de kadınların ihtiyaçlarına duyarlı bir yaklaşımla sürece dâhil olması gerekmektedir (Önder, 2020, s. 1998). Çünkü planlama disiplini kadınların güvenliğini fiziksel çevrenin yanında hizmet planlaması bağlamında da ele almaktadır. Bu bağlamda, toplu taşımada kadınların güvenlik sorununu fiziksel çevre düzenlemeleri ve hizmet planlaması boyutlarıyla ele alan yaklaşımlar önem kazanmaktadır (Thaher, 2024). Bu perspektife göre, kentsel mekânların ve ulaşım ağlarının tasarımı, tarihsel olarak erkeklerin seyahat davranışlarına göre şekillendiği için kadınların ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde yeniden planlanması gerekmektedir (García-Jiménez vd., 2020, s. 20; Legovini vd., 2022).

Şehir planlama disiplini, kadınların güvenliğini hem fiziksel çevre hem de ulaşım hizmetlerinin organizasyonu bağlamında ele almaktadır. Kadınların daha sık aktarmalı ve karmaşık seyahat kalıplarına sahip olması, ulaşım ağlarının bu gerçeklik gözetilerek yeniden düzenlenmesini gerekli kılmaktadır (Önder, 2020, s. 1995; Borker, 2024, s. 1). Araştırmalar, kadınların toplu taşımada tacize uğradıktan sonra güzergâhlarını değiştirdiğini veya toplu taşımayı tamamen terk ettiğini ortaya koymaktadır (Loukaitou-Sideris, 2020; Tiznado-Aitken vd., 2024, s. 2). Bu durum, kentsel erişilebilirlikte cinsiyet temelli eşitsizliklerin derinleşmesine neden olmaktadır.

Bu noktada, şu soru planlama literatürü açısından temel bir tartışma eksenine hâline gelmektedir: Kadınların ihtiyaçlarına uygun, güvenli ve kapsayıcı bir ulaşım sistemi nasıl tasarlanabilir? Bu soruya yanıtlar, genellikle mekânsal düzenlemeler ve yönetsel önlemler olmak üzere iki açıdan ele alınmaktadır. Fiziksel düzenlemeler arasında durak ve istasyonların aydınlatılması, ıssız ve kör noktaların azaltılması, acil durum butonları ve kameraların yerleştirilmesi, güvenlik görevlilerinin görünür kılınması gibi önlemler yer almaktadır. Çevresel tasarım yoluyla suç önleme prensipleri (CPTED – Crime Prevention Through Environmental Design) kapsamında, iyi tasarlanmış bir çevrenin suç fırsatlarını azaltacağı fikri, şehir planlamada yaygın kabul görmektedir (Koca ve Çolpan Erkan, 2022, s. 165). Ancak bunun yanında, fiziksel

iyileştirmelerin, genel suç oranlarını azaltmada başarılı olsa da cinsel taciz ve saldırı gibi vakaları tamamen engellemede yetersiz kalabileceği, çünkü bu tür suçların altında yatan sosyokültürel etkenlerin de ele alınması gerektiğini savunan çalışmalar da bulunmaktadır (Loukaitou-Sideris, 2020; Koca ve Çolpan Erkan, 2022, s. 171). Bu bağlamda, fiziksel düzenlemelerin sosyal normlar ve toplumsal farkındalık çalışmalarıyla desteklenmesi gerektiği de şehir planlama literatüründe sıkça vurgulanmaktadır.

Yönetimsel önlemler açısından ise toplu taşıma işletmelerinin politikaları önem kazanmaktadır. Kadınların güvenliği için bazı ulaşım otoriteleri tarafından getirilen uygulamalar, şehir plancılarıyla ulaşım yöneticilerinin iş birliği yaparak uygulayabildiği yenilikçi yaklaşımlardır ve katılımcı planlamada önemli bir yer tutmaktadır (del Mar Rodas-Zuleta vd., 2022, s. 10; Tiznado-Aitken vd., 2024, s. 3).

Şehir planlamanın makro düzeydeki yönelimlerine paralel olarak mikro ölçekte mekânsal tasarım çözümleri üreten tasarıma yönelik disiplinler de kadınların güvenlik ihtiyaçlarına yanıt vermede kritik bir rol üstlenmektedir. Tasarım disiplinleri, mikro düzeyde toplu taşıma durakları, istasyonlar ve araç içi düzenlemelerde kadınların güvenliğini sağlamaya yönelik çözümler üretmektedir (García-Jiménez vd., 2020, s. 9; Kaygan vd., 2023). Aydınlatma, görüş açıklığı, canlılık ve doğal gözetim ilkeleri doğrultusunda durakların tasarlanması, güvenlik hissini doğrudan etkileyen unsurlardır (Vogel ve Pettinari, 2002; Köklü, 2016; Korkut, 2022). Acil butonlar, kamera sistemleri, yönlendirme tabelaları gibi unsurların işlevsel biçimde tasarlanması, bu disiplinlerin sadece estetik değil, güvenlik temelli çözümler üreten bir alan olduğunu göstermektedir.

Tüm bu değerlendirmeler, kadınların toplu taşımada yaşadığı güvenlik sorununun yalnızca bireysel ya da mekânsal bir problem olmadığını, aksine çok katmanlı bir yapıya sahip olduğunu göstermektedir. Çalışmada benimsenen yaklaşım da bu nedenle, feminist coğrafyayı temel alan, fakat onu aşan, çeşitli disiplinlerin katkılarını harmanlayan çok boyutlu bir kuramsal çerçeveye dayanmaktadır. Kadınların toplu taşımada hissettikleri güvensizlik; mekânsal düzenlemelerden toplumsal normlara, kurumsal politikalardan bireysel stratejilere kadar genişleyen bir çerçevede ele alınmıştır.

Bu kuramsal çerçevenin uygulamadaki yansımalarını anlamak ve desteklemek amacıyla, kadınların güvenliğine ilişkin çeşitli ampirik çalışmaların bulguları da değerlendirilmelidir. Literatürde bu konuda yapılan kapsamlı araştırmalar hem bireysel düzeydeki deneyimleri hem de yapısal sorun alanlarını görünür kılmaktadır. Ceccato (2017), toplu taşıma sistemlerinde kadınların güvenliğine dair önemli sorunları ortaya koymuş ve bu sistemlerin daha güvenli hâle getirilmesi için neler yapılabileceği konusunda öneriler sunmuştur. Çalışmada, kadınların toplu taşıma araçlarında yaşadıkları taciz vakalarının yalnızca kişisel alan ihlali olarak değil, aynı zamanda toplumsal cinsiyet eşitliğine dair önemli bir sorun olarak ele alınması gerektiği vurgulanmaktadır.

Gardner vd. (2017), kadınların toplu taşıma araçlarında yaşadıkları taciz olaylarının onların seyahat davranışlarını doğrudan etkilediğini ortaya koymaktadır. Bu çalışma, toplu taşıma araçlarında yaşanan taciz vakalarının kadınları toplu taşıma kullanmaktan vazgeçirebileceğini ve onların toplumsal hayata katılımlarını kısıtlayabileceğini göstermektedir. Benzer şekilde, Yavuz ve Welch (2010), toplu taşımada kadınların güvenlik algılarını artırmak için güvenlik donanımlarının sayısının artırılmasının ve farkındalığın güçlendirilmesinin önemini vurgulamaktadır. Ek olarak Loukaitou-Sideris (2014, s. 245), kadınların toplu taşıma araçlarında özellikle geç saatlerde yaşadıkları güvenlik endişelerinin onların toplu taşıma kullanım alışkanlıklarını etkilediğini belirtmiştir. UN Women'ın raporlarına göre (UN Women, 2017; UN Women, 2021) ise toplu taşımada kadınların güvenliğini sağlamak için sadece fiziksel güvenlik önlemleri almak yeterli değildir. Aynı zamanda toplumsal farkındalığın artırılması ve toplu taşımada güvenlik kültürünün geliştirilmesi gerekmektedir.

Kadınlar, toplu taşıma araçlarında çeşitli sorunlarla karşı karşıya kalmaktadır (Loukaitou-Sideris, 2014, ss. 247-250; Ceccato, 2017, s. 277; Ceccato ve Paz, 2017, s. 212; UN Women, 2021). Bu sorunlar arasında taciz, fiziksel saldırı, sözlü şiddet, kişisel alan ihlali ve güvensiz fiziksel çevre koşulları öne çıkmaktadır. Kadınların bu deneyimleri, yalnızca bireysel travmalar olarak değil, aynı zamanda toplu taşıma sistemlerinin mevcut yapısal eksikliklerinin bir göstergesi olarak değerlendirilmektedir. Bu sorunlar bireysel deneyimlerin ötesinde, mekânın nasıl düzenlendiği, toplumsal normların nasıl işlediği ve yönetim mekanizmalarının nasıl kurgulandığıyla yakından ilişkilidir.

Bu çerçevede, kadınların toplu taşımaya erişimini güvenli ve konforlu hâle getirmeyi amaçlayan “Toplu Ulaşım Planlamasında Kadın Katılımı Projesi (TOPUK)” (İstanbulON, 2021), İstanbul’da bu konuda geliştirilen önemli kurumsal girişimlerden biridir. Çünkü güvenlik sorunlarının çözümüne yönelik politika geliştirme süreçlerinin somut kurumsal girişimlerle desteklenmesi önem taşımaktadır.

Son olarak feminist coğrafya, kadınların mekânsal stratejilerini anlamak için güçlü bir teorik çerçeve sunmaktadır. Kadınların kişisel alanlarını koruma, sosyal etkileşimlerden kaçınma ve güvenlik donanımlarına duyulan güven gibi davranışları, toplumsal yapıların ve mekânsal düzenlemelerin bir yansımasıdır (Gardner vd., 2017, s. 11). Bu stratejiler, feminist coğrafyanın mekânsal eşitsizlik eleştirilerinde sıkça ele alınan konular arasında yer almakta ve çalışmanın ampirik bulgularının anlaşılmasında önemli bir referans noktası oluşturmaktadır.

2. Yöntem

Bu çalışma, İstanbul’daki toplu taşıma sistemlerinde kadınların güvenlik algılarını ve deneyimlerini anlamak amacıyla nitel bir araştırma tasarımı benimsemiştir. Araştırma, feminist teori ve toplumsal cinsiyet eşitliği perspektifine dayanmaktadır. Bu bağlamda, kadınların kamusal alandaki anlık davranışlarını ve cinsiyet temelli sorunlara verdikleri tepkileri doğal bağlamında gözlemleyebilmek amacıyla *gözlem yöntemi* tercih edilmiştir (Angrosino, 2007). Araştırmada, gözlem türlerinden *yapılandırılmamış gözlem tekniği*, katılımcı rolü bakımından ise *katılımcı olmayan gözlemci türü* kullanılmıştır. Yapılandırılmamış gözlem, gözlem öncesi bir yapılandırılma olmadan gözlemciye bilgi toplama ve kaydetmede özgürlük sağlayan bir gözlem türüdür. Bu gözlem türünde gözlemci, bilgileri sentezlemekte ve organize etmektedir. Katılımcı olmayan gözlem yaklaşımında gözlemci, sürece müdahil olmadan doğrudan gözlem yapmaktadır (Akgün vd., 2011, s.3; Büyüköztürk vd., 2014). Bu yöntem, kadınların toplu taşıma araçlarındaki davranışlarını toplumsal eşitsizlikler bağlamında analiz etmeye imkân tanıyarak feminist metodolojik yaklaşımla uyum sağlamaktadır.

Araştırma kapsamında 2025 yılı Haziran ayında toplam 45 gözlem gerçekleştirilmiştir. Gözlemler Tablo 1’de detaylandırıldığı üzere, farklı toplu taşıma araçlarında, farklı güzergâhlarda ve zaman dilimlerinde yapılmıştır. Gözlem noktalarının seçiminde, İstanbul’un toplu taşıma sistemine dair çeşitliliği temsil etme hedefi gözetilmiştir. Bu doğrultuda metro, metrobüs, otobüs, vapur, tramvay ve Marmaray gibi farklı modlar ve hem Avrupa hem de Anadolu yakasında farklı sosyoekonomik profillere sahip ilçeler ve aktarma noktaları tercih edilmiştir. Bu seçim, İstanbul gibi kozmopolit bir şehirde kadınların toplu taşıma sistemlerindeki deneyimlerini anlamak ve bu deneyimlerin toplumsal cinsiyet eşitsizlikleri bağlamında nasıl şekillendiğini incelemek için zengin bir veri kaynağı sunmuştur.

Gözlem sayısı, her toplu taşıma hattında kaç kez gözlem yapıldığını göstermektedir. Gözlem yapılan saat aralıkları da araştırmacının bulunduğu ortamın zamanlamasını ifade etmekte olup tabloya yansıtılan “gözlem süresi” ise bu aralıklar içinde aktif ve sistematik biçimde yürütülen gözlemin toplam süresini göstermektedir. Örneğin, 07:00-09:00 saat aralığında bulunan bir hatta, yolculuğun fiziki koşulları ve rota dinamiklerine bağlı olarak toplam 45 dakika gözlem yapılabilmektedir. Bu uygulama, farklı duraklarda aktarma yapılabilmesi, değişen yolcu

yoğunluklarının karşılaştırılabilmesi ve çeşitli zaman dilimlerinin deneyimlenebilmesi açısından tercih edilmiştir.

Tablo 1. Gözlem Süreci Detayları				
Toplu taşıma aracı	Yer	Zaman	Gözlem sayısı	Gözlem süresi
Vapur	İstinye-Çubuklu	Hafta içi (07:00 - 09:00)	2	45 dakika
Vapur	Beşiktaş-Kadıköy	Hafta sonu (11:00 - 12:00) Hafta sonu (22:00 - 23:00)	3	1 saat
Vapur	Eminönü-Adalar	Hafta sonu (12:00 - 14:00)	3	45 dakika
Metro	M2 Yenikapı-Hacıosman	Hafta içi (07:00 - 09:00) Hafta sonu (00:00 - 02:00)	3	2 saat
Metro	M6 Levent-Boğaziçi Ü./Hisarüstü	Hafta içi (07:00 - 09:00) Hafta sonu (00:00 - 02:00)	4	3 saat
Metro	M4 Kadıköy-Tavşantepe	Hafta sonu (17:00 - 19:00)	3	1.5 saat
Marmaray	Yenikapı - Gebze	Hafta içi (8:00 - 09:00) Hafta içi (18:00 - 20:00)	3	2 saat
Marmaray	Üsküdar-Sirkeci	Hafta sonu (23:00 - 00:30)	2	1.5 saat
Otobüs	500T hattı (Tuzla-Topkapı)	Hafta içi (07:00 - 09:00, 16:00-20:00) Hafta sonu (10:00 - 11:00, 23:00 - 00:30)	8	8.5 saat
Otobüs	34G hattı (Avcılar-Söğütözü)	Hafta içi (18:00 - 20:00)	2	2 saat
Metrobüs	Avcılar - Zincirlikuyu	Hafta sonu (00:00 - 02:00)	2	1.5 saat
Metrobüs	Zincirlikuyu-Söğütözü	Hafta içi (07:00-09:00) Hafta sonu (21:00 - 23:00)	3	2 saat
Tramvay	T1 Kabataş-Bağcılar hattı	Hafta içi (07:30 - 09:00)	3	1.5 saat
Tramvay	T4 Topkapı-Mescid-i Selam hattı	Hafta içi (17:00 - 19:00)	2	1 saat
Tramvay	T5 Eminönü-Alibeyköy hattı	Hafta sonu (10:00-12:00)	2	1 saat

Gözlem verileri, araştırmacı tarafından sahada tutulan ayrıntılı alan notları aracılığıyla toplanmıştır. Veri toplama süreci boyunca herhangi bir görsel ya da işitsel kayıt alınmamış, etik ilkeler doğrultusunda yalnızca yazılı notlara dayalı bir yöntem benimsenmiştir. Feminist araştırma yaklaşımlarında, etik hassasiyet ve mahremiyetin korunması temel ilkelere aittir. Bu çerçevede, kadınların bu ortamlardaki davranışları gözlemlenirken, herhangi bir doğrudan müdahalede bulunulmamış, farkındalık yaratmadan sahada bulunulmuştur.

Gözlemler sırasında, kadınların toplu taşıma araçlarında sergiledikleri davranış örüntüleri dikkatle takip edilmiştir. Araştırma başlamadan önce yapılandırılmış bir gözlem formu oluşturulmamakla birlikte, sahaya feminist perspektifle yaklaşılması sayesinde, güvenlik algısını etkileyebilecek davranışsal ve çevresel unsurlara dair kavramsal bir çerçeve gelişmiştir. Bu nedenle, gözlem süreci esnasında öne çıkan tematik unsurlar, süreç ilerledikçe daha sistematik biçimde not edilmiştir. Söz konusu davranış örüntüleri arasında, *kadın yolcuların oturma düzenleri, fiziksel mesafe koruma çabaları, jest ve mimikleri, araç içerisinde nerede oturmayı veya ayakta durmayı tercih ettikleri* gibi mekânsal tercihler öne çıkmıştır. Bu tercihler, çoğunlukla kişisel alanın korunması ve

güvenlik kaygılarıyla ilişkilendirilmiştir. Ayrıca, kadın yolcuların diğer yolcularla kurduğu veya kurmaktan kaçındığı sosyal etkileşimler de gözlemlenmiştir.

Gözlemler sırasında yalnızca bireysel davranışlar değil, bağlamsal çevre faktörleri de dikkate alınmıştır. Farklı saat dilimlerinde (gündüz ve gece) yapılan gözlemler, kalabalık yoğunluğu ve kullanılan toplu taşıma aracının türü gibi değişkenlerle birlikte değerlendirilmiştir. Bu bağlamsal veriler, kadınların güvenlik algılarının çevresel koşullara bağlı olarak nasıl şekillendiğini daha bütüncül biçimde analiz etmeye olanak tanımıştır.

Gözlemlerden elde edilen veriler, *tematik analiz yöntemi* kullanılarak analiz edilmiştir. Tematik analiz, nitel verilerdeki örüntüleri tanımlamak ve bu örüntülerden anlamlı temalar oluşturmak amacıyla uygulanan sistematik bir yaklaşımdır (Braun ve Clarke, 2006, s. 79). Feminist teori bağlamında, araştırmacının veriye tamamen tarafsız yaklaşamayacağı, çünkü toplumsal yapıların cinsiyet temelli olduğunu kabul ettiği bir anlayış benimsenmiştir.

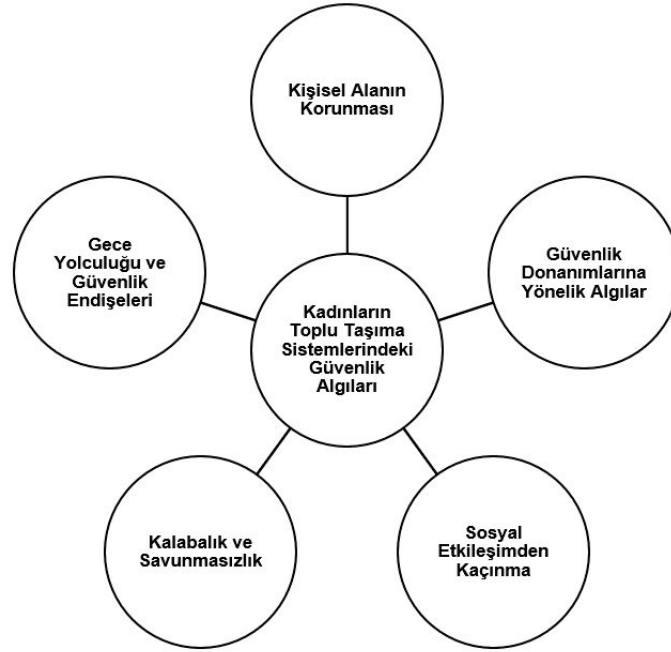
Analiz sürecinde, gözlemler sırasında alınan detaylı alan notları öncelikle okunmuş ve satır satır incelenmiştir. Kodlama süreci, gözlem verilerinin tamamlanmasıyla eş zamanlı olarak yürütülmüştür. Bu yöntem, elde edilen verilerin yeterliliğini değerlendirmeyi ve veri doyumunun gerçekleşip gerçekleşmediğini analiz süreci içinde gözlemlemeyi sağlamıştır. Veri doyumu, araştırmada yeni verilerin veya kodların ortaya çıkmadığı noktaya ulaşıldığında gerçekleşir. Bu, verilerin yeterli derecede zengin ve çeşitli olduğunu gösterir (Guest vd., 2006, s. 61). Bu bağlamda, gözlemlerde elde edilen verilerin tekrarlayan örüntüler göstermesi, yeni kodların ve temaların ortaya çıkmamasıyla veri toplama süreci sonlandırılmıştır.

Tematik analiz sonucunda kadınların güvenlik algılarıyla doğrudan ilişkili (1) *kişisel alanın korunması*, (2) *güvenlik donanımlarına yönelik algılar*, (3) *sosyal etkileşimden kaçınma*, (4) *kalabalık ve savunmasızlık*, (5) *gece yolculuğu ve güvenlik endişeleri* şeklinde beş ana tema belirlenmiştir. Her bir tema altında gözlem verilerinden elde edilen anlamlı örnekler analiz edilmiş, kadınların güvenliğe dair stratejileri kapsamlı biçimde incelenmiştir.

3. Bulgular

Bu çalışmada, İstanbul'un farklı toplu taşıma sistemlerinde kadınların güvenlik algıları ve bu algılara bağlı olarak geliştirdikleri stratejiler incelenmiştir. Gözlemlerden elde edilen veriler, kadınların toplu taşıma araçlarında karşılaştıkları güvenlik sorunlarının çok çeşitli ve çok boyutlu olduğunu ortaya koymuştur. Feminist teori bağlamında değerlendirildiğinde, bu bulgular, kadınların toplu taşıma sistemlerinde deneyimledikleri güvenlik sorunlarının, toplumsal cinsiyet eşitsizliğinin bir yansıması olduğunu göstermektedir. Kadınların kişisel alanlarını koruma çabalarından, sosyal etkileşimlerden kaçınma stratejilerine kadar geniş bir yelpazede sergiledikleri davranışlar, bu eşitsizliğin mekânsal ve sosyal dinamikler üzerindeki etkisini yansıtmaktadır. Ayrıca, güvenlik donanımlarına yönelik algılar ve kalabalık ortamlarda yaşanan savunmasızlık hissi gibi unsurlar, kadınların toplu taşıma deneyimlerini şekillendiren önemli faktörler olarak öne çıkmıştır. Bu bölümde, bu gözlemlerden çıkarılan başlıca temalar (Şekil 1) ayrıntılı olarak sunulmakta ve her bir tema altında kadınların toplu taşıma araçlarındaki güvenlik algılarına dair spesifik bulgu örneklerine yer verilmektedir.

Şekil 1. Toplu Taşıma Sistemlerinde Kadınların Güvenlik Algılarına İlişkin Tematik Harita
(Kaynak: Yazar tarafından üretilmiştir)



3.1. Tema 1: Kişisel Alanın Korunması

Bu tema, kadınların toplu taşıma araçlarında kişisel alanlarını koruma çabalarını ve bununla ilgili davranışlarını kapsamaktadır. Feminist teoriye göre, kadınların kamusal alanlarda kişisel alanlarını koruma stratejileri, toplumsal cinsiyet eşitsizliğinin bir yansımasıdır (Pain, 1991; Koskela ve Pain, 2000). Toplu taşıma araçlarında kadınlar, fiziksel ve psikolojik rahatlıklarını sağlamak için çeşitli stratejiler geliştirmektedir. Bu stratejiler arasında *çantalarını yan koltuklara koyma, ayakta durmayı tercih etme veya fiziksel temastan kaçınma* gibi davranışlar öne çıkmaktadır.

Örnek 1: Saat 08:20 civarında sabah yoğunluğunun yaşandığı bir M2 Yenikapı-Hacıosman metro seferinde, 20'li yaşlarında genç bir kadın yolcu, dört kişilik karşılıklı koltuklardan birine oturduktan sonra yanındaki boş koltuğa büyük boy sırt çantasını yerleştirmiştir. Vagonun oldukça kalabalık olduğu ve ayakta yolcuların bulunduğu gözlemlenmiştir. Yolcunun sık sık çevresine göz gezdirerek ve çapraz oturarak fiziksel sınırını belirleme çabası içinde olduğu görülmüştür. Gözlemci olarak bu davranışın yalnızca konfor amaçlı olmadığını, vagonun dolu olması ve kadının çantayı yere değil, yan koltuğa koyarak mesafeyi koruma çabası sergilemesi sebebiyle kişisel alanını koruma stratejisi olarak değerlendirilmiştir.

Örnek 2: Akşam saatlerinde, 19:00 sularında oldukça kalabalık olan Avcılar-Söğütözü otobüs seferinde, yaklaşık 45-50 yaşlarında bir kadın yolcu, arka kısımlarda boş koltuklar bulunmasına rağmen oturmayı reddetmiş ve ön kısıma yakın alanda ayakta durmaya devam etmiştir. Kadın, çevresindeki erkek yolcularla arasında mesafe bırakmaya dikkat ederek durakta değişiklik oldukça pozisyonunu değiştirmiştir. Koltuk teklifi sunulduğunda ise “Teşekkürler, ben burada iyiyim” şeklinde nazik, ama mesafeli bir yanıt verdiği işitilmiştir. Bu davranış, fiziksel temastan kaçınma ve kendini daha güvende hissettiği pozisyonda kalma isteğiyle ilişkilendirilmiştir.

Örnek 3: Saat 12:50 civarında Eminönü-Adalar hattında yapılan bir vapur seferinde, 30'lu yaşlarda bir kadın yolcu, vapurun orta bölümündeki oturma alanında dört kişilik koltuk sırasının uç kısmına yerleşmiş ve yanındaki alana hem el çantasını hem poşetini koyarak geniş bir alan

kaplamıştır. Yolcunun vapurda kalabalık olmamasına rağmen bu davranışı sergilemesi ve oturduğu sürece çevresindeki insanlarla göz teması kurmaktan kaçınması dikkat çekmiştir. Bu durum, diğer yolcularla teması sınırlamak ve kişisel alanını görünür biçimde genişletmek amacıyla gerçekleştirilmiş bir strateji olarak yorumlanmıştır.

Örnek 4: Yoğun bir sabah saatinde (yaklaşık 08:45), Bağcılar-Kabataş tramvay hattında 20'li yaşlarda bir kadın yolcu, tramvayın orta kısmında bulunan tekli koltuklardan birine oturmuş, ancak çevresine oturan her yeni yolcuyu dikkatlice takip etmiştir. Özellikle erkek yolcuların yaklaştığı durumlarda oturuş şeklini değiştirmiş, çantasını dizlerine alarak gövdesini biraz yana çevirmiştir. Gözlemci olarak bu davranış, potansiyel fiziksel temaslara karşı tetikte olma ve mesafe koruma arzusunun dışavurumu olarak değerlendirilmiştir.

Örnek 5: Saat 21:15 civarında, daha تنها bir otobüs seferinde 30'lu yaşlarda bir kadın yolcu, ön kapıya en yakın koltuğa oturduktan sonra yanındaki boş koltuğa bir erkeğin oturmak istemesi üzerine "Lütfen oraya oturmayın, rahatsız hissediyorum" diyerek açık sözlü bir ifade kullanmıştır. Kadının bu sözleri sonrasında erkek yolcu, başka bir yere geçmiş, kadın ise cam kenarına dönerek dışarıya bakmayı sürdürmüştür. Bu davranış hem sözlü hem de bedensel stratejilerle kişisel alanın korunması bağlamında değerlendirilmiştir.

Gözlemlerden elde edilen veriler, kadınların kişisel alanlarını koruma stratejisi olarak genelde çantalarını yanlarına koymayı tercih ettiğini göstermektedir. Bu strateji, özellikle kalabalık saatlerde yaygın olarak kullanılmaktadır. Kadınların bu davranışları, onların toplu taşıma araçlarındaki potansiyel tehditlere karşı geliştirdikleri savunma mekanizmaları olarak değerlendirilmektedir. Feminist teori perspektifinden değerlendirildiğinde bu stratejiler, kadınların kamusal alandaki cinsiyet temelli güvensizlik duygularına karşı verdikleri bireysel tepkiler ve toplumsal cinsiyet eşitsizliğiyle mücadele biçimleri olarak görülmektedir. Fakat diğer yandan bu tür stratejiler, bazı durumlarda diğer yolcular açısından "boş koltuk işgali" şeklinde algılanabilir. Bu durum, toplu taşıma araçlarında sınırlı alanın paylaşımı bağlamında mekânsal gerilimler doğurabilir ve bireysel güvenlik stratejileriyle kolektif kullanım normları arasında çatışma yaratabilir. Çalışma, bu davranışı kadınların güvenlik duygusunu yeniden üretme çabası bağlamında değerlendirse de bu tür stratejilerin yol açtığı olası sosyal sonuçlar da tartışmaya açıktır.

3.2. Tema 2: Güvenlik Donanımlarına Yönelik Algılar

Bu tema, kadınların toplu taşıma araçlarında bulunan güvenlik donanımlarını (güvenlik kameraları, acil durum butonları vb.) nasıl algıladıklarını ve bu donanımların güvenlik hissine nasıl katkıda bulunduğunu ele almaktadır. Güvenlik donanımları, bazı kadınlar için toplu taşıma araçlarında daha güvende hissetmelerini sağlarken diğerleri için yetersiz kalmakta ve yalnızca geçici bir güvenlik hissi yaratmaktadır. Feminist teoriye göre bu durum, fiziksel güvenlik önlemlerinin ötesinde toplumsal yapıların dönüşümünün gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Örnek 1: Sabah saatlerinde (saat 08:35), Levent yönüne giden yoğun bir metro hattında gerçekleşen gözlemlerde, 20'li yaşlarda spor giyimli genç bir kadın yolcu, vagonun sağ tarafındaki oturma alanına oturmuştur. Vagonun kapı kısmındaki kameraya, yolculuğun ilk birkaç dakikasında 3 kez dikkatli biçimde başını hafifçe yukarı kaldırarak baktığı gözlemlenmiştir. Kadın, kameraya baktıktan sonra oturuş biçimini daha rahat bir pozisyona çevirmiş ve çantasını kucağından yan tarafa alarak omuzlarını gevşetmiştir. Yolculuk süresince telefonunu kullanarak rahat bir tavır sergilemiştir. Bu davranış zinciri, gözlemci tarafından, kameraların fark edilmesinin ardından yolcunun izleniyor olduğunu hissederek kendini daha güvende hissettiği şeklinde yorumlanmıştır. Kameraya bakışın ardından gelen bu rahatlama hâli, davranışsal bir gösterge olarak kabul edilmiştir.

Örnek 2: Akşam 19:45 civarında Marmaray'da Gebze yönüne giden bir seferde, 40-50 yaş aralığında başörtülü bir kadın, kameranin görüş alanı içinde olan arka kısımda bir koltuğa

oturmıştır. Vagonun güvenlik kamerasını, yukarı doğru bakarak fark ettiği gözlemlenmiştir. Ancak, oturduktan kısa süre sonra, karşı çaprazında oturan erkek yolculara birkaç kez yan bakışlar attı ve ardından omzunu yana çevirerek kendini kapatmıştır. Yolculuk boyunca bacakları birbirine yakın şekilde, ellerini dizlerinin üzerinde sabit şekilde tutmuştur. Ara ara çantasını yan tarafa çekerek araya fiziksel bir engel yerleştirmeye çalıştığı gözlemlenmiştir. Kameranin varlığına rağmen, bu davranışlarının sürmesi, güvenlik donanımının kadın için yeterli güven hissi oluşturmadığını ve sosyal çevreden gelen tedirginliğin daha baskın olduğunu göstermektedir.

Örnek 3: Sabah saat 08:15 sularında Zincirlikuyu yönüne giden metrobüste yapılan gözlemde, 60'lı yaşlarda başörtülü bir kadın yolcu, kapıya yakın bölgedeki tekli koltuklardan birine oturmuştur. Kadının görüş alanında, net biçimde görülebilen kamera olmasına rağmen, kadın, yolculuk boyunca birkaç kez arkasına dönüp vagonun içini kontrol etmiştir. Özellikle arkadan gelen bir erkek yolcunun yaklaştığı anlarda çantasını önüne alarak bacaklarının üzerine koymuş ve ellerini çantasının üzerinde kenetlemiştir. Vücudunu öne eğerek sırtını boşluğa yaslamaktan kaçınmıştır. Bu davranışlar, gözlemci tarafından tetikte olma hâli ve güvende hissetmeme belirtisi olarak değerlendirilmiştir. Kameranin varlığı, bu yolcu için yalnızca görsel bir unsur olarak kalmış, davranışsal güvenlik hissine dönüşmemiştir.

Örnek 4: Saat 17:45 sularında Eyüpsultan-Beşiktaş hattında seyreden bir otobüste, 20'li yaşlarda spor giyimli bir kadın yolcu, arka tarafta pencere kenarına oturmuştur. Yolculuk boyunca kulaklıkla müzik dinlemiş, telefon ekranına yoğunlaşmış ve çevresine neredeyse hiç dikkat etmemiştir. Otobüsün şoför tarafındaki güvenlik kamerasının bulunduğu bölgede oturmasına rağmen, kameraya dönüp bakmamış, göz temasında bulunmamış ya da kamerayı fark ettiğine dair herhangi bir davranış sergilememiştir. Gözlemci olarak bu durum, güvenlik donanımının farkında olmama durumu ve/veya donanıma olan güvenin, içselleştirilmiş bir biçimde doğal hâle gelmesi olarak yorumlanmıştır.

Örnek 5: Saat 11:15'te tramvayda, 30'lu yaşlarda bir kadın yolcu, kapının hemen yanındaki acil durum butonunun bulunduğu bölüme oturmuştur. Yer seçimini yaparken önce diğer alanlara göz gezdirdiği, ardından butonun olduğu koltuğu tercih ettiği açıkça gözlemlenmiştir. Oturduktan sonra butona kısa bir süre göz atıp çantasını önüne alıp rahat bir şekilde yerleşmiştir. Yolculuk boyunca çevreyi çok kontrol etmemiş, oldukça sakin ve güvende izlenimi yaratmıştır. Bu davranış zinciri, gözlemci tarafından, acil durumda ulaşabileceği bir güvenlik unsurunun yanında oturmanın kadına psikolojik rahatlık sağladığı şeklinde yorumlanmıştır.

Gözlemler, birçok kadının toplu taşıma araçlarında bulunan güvenlik donanımlarının farkında olmadığını ortaya koymuştur. Ancak, güvenlik kameraları, acil durum butonları veya güvenlik görevlileri gibi donanımları fark eden bazı kadınların daha rahat davrandıkları ve kendilerini daha güvende hissettiklerine dair davranışsal göstergeler sergiledikleri gözlemlenmiştir. Bu bulgular, güvenlik donanımlarının etkisinin bireylerin deneyimlerine ve farkındalık düzeyine bağlı olarak değiştiğini göstermektedir. Donanımların yalnızca varlığı değil, bu varlığın kadınlar tarafından nasıl algılandığı ve güvenilir bulunduğu da güvenlik hissinde önemli bir rol oynamaktadır. Feminist teori perspektifiyle değerlendirildiğinde güvenlik donanımları, geçici çözümler sunmakta ve kadınların kamusal alandaki güvenlik sorunlarının köklü bir dönüşümle ele alınması gerektiğini vurgulamaktadır. Bu durum, güvenlik algısını artırmaya yönelik fiziksel önlemlerin yanı sıra, toplumsal cinsiyet eşitliğine dayalı daha kapsayıcı politikalar geliştirilmesini gerektirmektedir.

3.3. Tema 3: Sosyal Etkileşimden Kaçınma

Bu tema, kadınların toplu taşıma araçlarında istenmeyen sosyal etkileşimlerden kaçınma eğilimlerini ve bunun güvenlik algılarıyla ilişkisini ele almaktadır. Kadınlar, özellikle kalabalık veya karanlık ortamlarda, göz teması kurmaktan kaçınmakta, fiziksel mesafelerini korumakta ve sosyal etkileşimlerden uzak durmaya çalışmaktadır. Bu davranış biçimleri, feminist kuramın

mekânsal tutsaklık (Hanson ve Pratt, 1995) ve eril tahakküm altındaki kamusal alan (McDowell, 1999) tartışmalarıyla doğrudan ilişkilidir. Kamusal alanlarda kadın bedeni üzerinde kurulan denetim, kadınların çeşitli stratejiler geliştirerek görünürlüklerini azaltmalarına neden olmaktadır (Valentine, 1989; Pain, 1991). Bu stratejiler, kadınların kamusal alandaki hareket özgürlüklerini sınırlamakta, pasifleşmiş ve çekinik bir varoluş biçimini normalleştirmektedir.

Bu temaya ilişkin gözlemler, yalnızca kısa süreli davranışsal eğilimlerin betimlenmesine olanak tanımaktadır. Ancak bu tür gözlemler doğası gereği, bireysel deneyimlere dair genellemeler yapılmasına olanak tanımamaktadır. Kadınların gözlem anındaki davranışları, sosyal etkileşimden kaçınma pratiklerinin nasıl şekillendiğine dair nitel veriler sunmakta, bu veriler ise feminist kuram çerçevesinde yorumlanmaktadır.

Örnek 1: Sabah saat 08:20'de Zincirlikuyu- Söğütlüçeşme hattında seyreden yoğun bir metrobüs seferinde, 20'li yaşlarda genç bir kadın yolcu, cam kenarındaki çiftli koltuklardan birine oturmuştur. Yan koltuk boş olduğu hâlde, çantasını dikkatlice oturduğu koltuğun yanına yerleştirmiştir. Kalabalık artmasına rağmen, çantasını kaldırmamış ve kendisine yönelen birkaç bakışı fark ettiğinde göz temasından kaçınmış ve başını öne eğmiştir. Gözlemci olarak bu davranış, fiziksel teması önleme ve potansiyel bir erkek yolcunun yanına oturmasını engelleme stratejisi olarak değerlendirilmiştir. Kadının bu davranışı, kamusal alandaki mekânsal güvenliğini kendi kontrolünde inşa etme çabası olarak yorumlanabilir. Bu durum, kamusal alandaki alan mücadelesinin pasif bir biçimi ve toplumsal cinsiyet temelli bir savunma davranışı olarak okunabilir.

Örnek 2: Akşam saatlerinde (saat 19:20), Marmaray'da Yenikapı yönüne giden bir vagona 50'li yaşlarda başörtülü bir kadın yolcu, vagonun orta kısmına oturmuştur. Vagon, görece kalabalık olmakla birlikte, kadının oturduğu andan itibaren gözlerini cama sabitleyerek çevresindeki yolcularla hiçbir şekilde göz teması kurmadığı gözlemlenmiştir. Yolculuk süresince başını neredeyse hiç kaldırmamış ve omuzları düşük, vücut dili içe kapanık bir yapıda oturmuştur. Bu davranış biçimi, çevresel dikkatleri üzerine çekmeme ve görünürlüğünü azaltma stratejisi olarak yorumlanmıştır. Kadının sessiz ve içe dönük duruşu, mekânsal olarak güvende kalma çabasının dışavurumu olarak değerlendirilebilir. Feminist yaklaşıma göre bu tür kaçınmalar, kadının kamusal alanda potansiyel tehditleri öngörerek "görünmezlik" üzerinden güvenlik üretme biçimidir.

Örnek 3: Sabah saat 08:10 sularında İstinye-Çubuklu vapurunda gerçekleşen gözlemde, 25-35 yaş aralığında, şık giyimli genç bir kadın, açık güvertede bir bankta oturmuştur. Vapurun görece sakin ve ferah ortamında, yanında oturan iki kadın yolcuyla sohbet başlatmıştır ve zaman zaman etrafındakilere gülümsemiştir. Bu kadının çevresiyle gönüllü sosyal etkileşime girdiği ve güvenlik kaygısı taşımadan kamusal alanda var olabildiği bir örnek sergilediği gözlenmiştir. Bu durumun kadının kişisel eğilimlerinden mi, yoksa ortamın güvenli algısından mı kaynaklandığı kesin biçimde belirlenemese de feminist kuram açısından kamusal alan tasarımının kadınların görünürlüğü ve katılımı üzerindeki potansiyel etkilerine dair bir örnek teşkil etmektedir.

Örnek 4: Saat 16:40 civarında, Beşiktaş-Beyoğlu güzergâhındaki bir otobüste yapılan gözlemde, 30'lu yaşlarda bir kadın yolcu, ön kapıya yakın koltuklardan birine oturmuştur. Araç hareket ettikten kısa süre sonra şoföre yönelerek "Bu otobüs Akmerkez durağında duruyor mu?" diye sormuştur. Şoför "Evet" yanıtını verdikten sonra kadın, tekrar yerine dönmüş, kulaklığını takmış ve göz temasından kaçınarak yolculuğunu sürdürmüştür. Bu etkileşim, gözlemci tarafından sınırlı ve işlevsel bir iletişim biçimi olarak değerlendirilmiştir. Kadın, yalnızca bilgi alma amacıyla sosyal temasa geçmiş, ardından sosyal alanla bağını kesmiştir. Bu durum, kadınların kamusal alanda iletişimi minimumda tutarak alanlarını koruma stratejisi olarak ele alınabilir.

Örnek 5: Saat 08:05 civarında Bağcılar-Kabataş tramvay hattında, 60 yaşından büyük olduğu tahmin edilen yaşlı bir kadın yolcu, kapıya yakın olan tekli koltuklardan birine oturmuştur. Tramvay yoğun olmamakla birlikte, çevresinde genç erkek yolcular bulunan kadın, yolculuk

boyunca dik oturmuş, ellerini çantasının sapında tutmuş ve yüzü karşıya dönük şekilde sabit kalmıştır. Hiçbir yöne bakmadan, âdetâ çevresiyle bağ kurmamak için bilinçli bir çaba sergilemiştir. Bu davranış hem yaş hem de cinsiyet temelli bir savunma davranışı olarak yorumlanmıştır. Kadının bu hâli, güvenli alan oluşturma ve tehdit algısını azaltma stratejisinin bir uzantısı olarak değerlendirilebilir. Feminist teoriye göre, yaşlı kadınların da benzer şekilde sosyal etkileşimden kaçınarak güvenlik hissini üretmeleri, kadınlık deneyiminin yaşam boyu devam eden toplumsal baskılara karşı bir yanıtı niteliğindedir.

Gözlemler, kadınların önemli bir kısmının toplu taşıma araçlarında sosyal etkileşimden bilinçli olarak kaçındığını göstermektedir. Bu kaçınmalar, yalnızca fiziksel temastan korunma amacı taşımamakta; aynı zamanda kadının mekânda pasif bir şekilde var olmasını, varlığını bastırmasını da içermektedir. Gözlemler sırasında bazı kadınların çevresindekilerle göz teması kurmaktan kaçındığı, kulaklık taktığı ya da cep telefonuna yöneldiği gibi stratejiler geliştirdiği dikkat çekmiştir. Bu eylemler, kadınların kamusal alandaki görünürlüklerini azaltarak “güvende kalma” çabasını yansıtmaktadır. Ancak bu gözlemler, yalnızca bağlamsal ve zamansal bir kesitteki davranış örüntülerine dayanmakta ve kesin genellemeler içermemektedir. Buna karşın, kendini daha güvende hissettiği gözlemlenen bazı kadınların sosyal etkileşimlere daha açık ve rahat bir tutum sergilediği durumlar da kaydedilmiştir. Bu durumlara; kadınların toplu taşıma araçlarında yanındaki yolcu ile sohbet etmeleri, çevreyle daha rahat göz teması kurmaları veya oturma biçimlerinde rahat bir duruş sergilemeleri örnek verilebilir.

Bu bulgular, kadınların toplu taşıma araçlarındaki sosyal etkileşimlere yönelik tutumlarının, bireysel güvenlik algılarıyla doğrudan ilişkili olduğunu ortaya koymaktadır. Ancak bu ilişki, doğrudan nedensellik taşımaz; bağlama, zamana ve kadınların geçmiş deneyimlerine bağlı olarak değişkenlik gösterebilir. Sosyal etkileşimden kaçınma, kadınlar için güvenlik algısını güçlendiren bir strateji olabilirken aynı zamanda, toplumsal cinsiyet eşitsizliğinin yarattığı kısıtlamalara bir yanıt olarak da görülebilmektedir. Feminist teoriye göre bu kaçınma stratejileri, yalnızca bireysel tercihler değil; ataerkil mekân organizasyonunun ve eril normların ürettiği yapısal baskılara karşı sessiz, ama dirençli tepkilerdir. Güvenlik algısının yüksek olduğu durumlarda ise kadınların sosyal etkileşimlere daha olumlu bir şekilde yaklaştığı görülmektedir. Bu tema, toplu taşıma araçlarında sosyal etkileşimden kaçınmanın yalnızca bireysel bir davranış olmadığını, kültürel normlar, toplumsal cinsiyet ve mekânsal pratiklerin kesişiminde şekillenen çok katmanlı bir strateji olduğunu göstermektedir.

3.4. Tema 4: Kalabalık ve Savunmasızlık

Bu tema, toplu taşıma araçlarının kalabalık olduğu durumlarda kadınların hissettikleri savunmasızlık ve güvenlik algılarını ele almaktadır. Kalabalık ortamlarda kadınların fiziksel alanlarının ihlal edilmesi, güvenlik kaygılarını artırabilirken bazı kadınlar bu ortamlarda da kendilerini rahat hissedebilirler. Feminist teoriye göre bu durum, toplumsal cinsiyet rollerinin kadınların kamusal alandaki varoluş biçimlerini nasıl şekillendirdiğini ortaya koymaktadır.

Örnek 1: Sabah saat 08:10'da Zincirlikuyu yönüne giden metrobüste gerçekleşen gözlemlerde, 20'li yaşlarda bir kadın yolcu, aşırı kalabalığa rağmen metrobüsün orta kapısında ayakta durmuştur. Kadın, kulaklıkla müzik dinlemiş, başını aşağıya eğmiş şekilde durmuş ve etrafına hiç bakmamıştır. Kalabalık arttıkça omuz teması kaçınılmaz hâle gelmesine rağmen, herhangi bir tepki vermemiş, bedenini sıkıca koruyarak küçük bir alanda sabit kalmaya çalışmıştır. Bu davranış, kadının çevresiyle teması en aza indirmek amacıyla geliştirdiği bir öz savunma stratejisi olarak değerlendirilmiştir. Feminist kuram çerçevesinde bu tür davranışlar, kadınların kamusal alanda bedenlerini görünmez kılma, zihinsel olarak kendilerini ortamdaki koparma ve potansiyel tehdit algısını bastırarak güvenlik duygusunu yeniden inşa etme çabalarıyla ilişkilendirilir (Valentine, 1989; Kern, 2005; Koskela, 1997).

Örnek 2: Saat 18:20'de Kadıköy-Tavşantepe metro hattında, yoğun akşam trafiğinde genç bir kadın yolcu, ayakta durmayı tercih etmiştir. Vagondaki boşluklar sınırlı olduğu için kadın, sırt çantasını önüne almış ve iki elini de çantanın sapına kenetlemiştir. Vücudunu çantasıyla çevresinden ayırmış, göz temasından kaçınmış, yalnızca yere bakmıştır. Bu durum, kadının hem fiziksel temas hem de sosyal etkileşimden korunmak adına geliştirdiği bir sınır çizme davranışı olarak değerlendirilmiştir. Feminist perspektiften bu çaba, kamusal alandaki kadınların bedenlerini çevrelerinden korumaya yönelik sürekli bir dikkat hâlini göstermektedir.

Örnek 3: Saat 08:45'te Kabataş yönüne giden tramvayda yapılan gözlemde, 30'lu yaşlarda bir kadın, kalabalık bir vagonda cam kenarındaki koltukta oturmuştur. Yanı boş değildir, kalabalık bir ortam olmasına rağmen kadın, oldukça rahat tavırlar sergilemiştir. Elindeki kitabı dikkatlice okumuştur. Boynunda kulaklık olmasına rağmen, kulaklık takmamış ve zaman zaman çevresine bakmıştır. Gözlemci olarak bu kadının kalabalıktan kaynaklı tehdit algısı taşımadığı ve toplu taşımada güvenlik hissini içselleştirmiş olduğu gözlemlenmiştir. Bu örnek, feminist kuram açısından güvenlik algısının toplumsal cinsiyet rolleriyle şekillendiği kadar bireysel deneyim ve alışkanlıklarla da ilişkili olduğunu göstermektedir.

Örnek 4: Sabah 11:30 sularında Beşiktaş-Karaköy vapurunda yapılan gözlemde, 25-35 yaş aralığında olduğu tahmin edilen genç bir kadın, alt kattaki kapalı alan oldukça kalabalık olduğu için üst güverteye çıkmış ve en uçta bulunan bir banka, yalnız oturmuştur. Yolculuk boyunca cep telefonu ile ilgilenmiş ve hiç çevresiyle ilgilenmemiştir. Bu davranış, kalabalık ortamdaki fiziksel olarak uzaklaşarak kendini güvende hissetme stratejisi olarak yorumlanmıştır. Feminist teoriye göre bu davranış, kamusal alanlarda kadınların tercih ettikleri mekânsal kaçış stratejilerinden biridir; görünürlüğü azaltarak kontrol hissini artırmak ve rahatsız edilme riskini azaltmak için geliştirilmiştir.

Örnek 5: Öğlen saatlerinde (13:30), Maltepe-Fatih hattında ilerleyen kalabalık bir otobüste, 40'lı yaşlarda bir kadın arka koltuklardan birine oturmuştur. Yanı boş değildir. Kadın, çevresindeki tüm yolcuları dikkatlice gözlemiş, özellikle arka kapıya yakın bölgede ayakta duran erkek yolcuları, zaman zaman incelemiştir. Herhangi bir gerginlik gözlenmemekle birlikte, beden dilinin temkinli olduğu şeklinde bir izlenim uyandırmıştır. Bu davranış, savunma refleksinden çok, kontrollü farkındalık olarak yorumlanmıştır. Feminist kuram çerçevesinde bu tür davranışlar, kadının güvenliği sağlamak için çevresini sürekli izlediği ve bu şekilde potansiyel tehditleri önceden fark etmeye çalıştığını ortaya koyar.

Kalabalık ortamlarda kadınların çoğunluğunun savunmasız hissettiği ve bu hissi azaltmak için çeşitli stratejiler geliştirdiği belirlenmiştir. *Kulaklık kullanmak, fiziksel mesafeyi korumaya çalışmak* veya *kalabalıktan uzak alanları tercih etmek*, bu stratejiler arasında öne çıkmaktadır. Ancak, bazı kadınlar kalabalık ortamlarda bile güvenlik hissini koruyabilmekte ve bu durum, kişisel deneyimlere ve bireysel stratejilere bağlı olarak değişkenlik göstermektedir.

Feminist teoriye göre bu stratejiler, kadınların toplumsal cinsiyet eşitsizliğinden kaynaklanan tehditlerle başa çıkmak için geliştirdikleri mekanizmalar olarak değerlendirilmektedir. Ancak, toplumsal yapıların dönüşümü ve kamusal alanlarda cinsiyet eşitliğinin sağlanmasıyla bu tür stratejilere duyulan ihtiyaç azalabilir.

3.5. Tema 5: Gece Yolculuğu ve Güvenlik Endişeleri

Gece saatlerinde yapılan toplu taşıma yolculukları, kadınlar için daha yüksek düzeyde güvenlik endişesi yaratmakta ve bu durum, davranışlarını ve stratejilerini doğrudan etkilemektedir. Kadınlar, gece yolculuklarında daha dikkatli davranma eğilimindedir ve bu durum, onların toplumsal cinsiyet eşitsizliğinin mekânsal yansımalarına karşı geliştirdiği savunma mekanizmalarını yansıtmaktadır.

Örnek 1: Gece saat 23:45'te 500T hattında, 20'li yaşlarda bir kadın yolcu, otobüsün en ön koltuğuna oturmayı tercih etmiştir. Otobüsün arka kısmı boş olmasına rağmen, öne geçerek

sürücüyle kısa bir sohbet başlatmıştır. Kadın, sık sık şoförün yanına eğilmiş, onunla iletişim kurmuştur. Bu davranış, kadın yolcunun araç içi yalnızlık hissini azaltmak ve potansiyel riskleri önlemek için sosyal etkileşimi bilinçli olarak artırdığı bir güvenlik stratejisi olarak yorumlanmıştır. Feminist teori bağlamında bu durum, kamusal alanlarda kadınların yalnız bırakıldıkları zamanlarda otorite figürlerine (örneğin şoför gibi) yönelerek güvenlik hissi oluşturmaya çalıştıklarını göstermektedir.

Örnek 2: Saat 22:10'da Yenikapı-Haciosman metro hattında, vagondaki yolcu sayısı oldukça az olmasına rağmen, 30'lu yaşlarda olduğu tahmin edilen kadın yolcu, vagona girer girmez boş bir koltuğa oturmuştur. Ancak, yerleştiği andan itibaren çevresini kontrol etmeye başlamıştır. Kapı tarafına birkaç kez bakmış, arkasına dönmüş, gelen geçen yolcuları gözlemlemiştir. Yol boyunca sürekli tetikte kalmış ve hiç gevşememiştir. Bu davranış, kadınların gece saatlerinde güvende kalmak için geliştirdikleri uyanıklık hâlini temsil etmektedir. Feminist literatürde bu durum, kadınların gece, kamusal alanda bulunmalarının doğal bir hak olarak değil, tehdit altında geçirilen bir süreç olarak deneyimlendiğini ortaya koymaktadır.

Örnek 3: Gece 00:30 sularında Beşiktaş-Karaköy vapur hattında gerçekleşen gözlemlerde, 25-35 yaş aralığında olduğu tahmin edilen bir kadın yolcu, alt kattaki kapalı bölümde en arka sıraya oturmuştur. Vapurda başka yolcular da bulunmasına rağmen, kadın, kimsenin yanına oturmasına izin vermeyecek şekilde çantasını bitişik koltuğa yerleştirmiştir. Çevresiyle göz teması kurmadan kaçınmış, yalnızca camdan dışarıya bakmıştır. Bu davranış, kadının güvenlik için fiziksel alan yaratma çabası olarak değerlendirilmiştir. Feminist teoriye göre bu tür stratejiler, kadınların kendi sınırlarını belirleyerek mekânsal kontrol kurma isteklerinin yansımasıdır.

Örnek 4: Saat 22:15'te Söğütözü yönüne giden bir metrobüste, 60'lı yaşlarda şık giyimli bir kadın yolcu, otobüsün arka sıralarına geçmiştir. Araç, neredeyse tamamen boş olmasına rağmen kadın, sık sık camdan dışarı bakmış, etrafında kimse olmamasına rağmen, ellerini kucağında sıkıca tutmuştur. Gözlemler sırasında kadının yüz ifadesinde kaygı ve huzursuzluk hissedilmiştir. Bu durum, yaşlı kadınların da gece yolculuklarında benzer güvensizlikleri paylaştığını göstermektedir. Feminist kuram, yaş, sınıf ve cinsiyetin kesişimsel etkileriyle birlikte kamusal alandaki güvensizliklerin oluştuğunu vurgulamaktadır.

Örnek 5: Saat 01:00 sularında Zincirlikuyu yönüne giden bir metrobüste, genç bir kadın yolcu başını öne eğmiş, kulaklıkla müzik dinlemiştir. Araçta birkaç yolcu vardır. Kadın ne çevresine bakmış ne de biriyle etkileşime girmiştir. Kulaklık, göz teması eksikliği ve sabit bir beden duruşu, çevreyle bağlantıyı kesme davranışı olarak değerlendirilmiştir. Bu tutum, bireysel izolasyon yoluyla fiziksel ve psikolojik güvenlik oluşturma stratejisi olarak yorumlanmıştır. Feminist kuram bu davranışı, görünmez olma arzusunun bir yansıması ve kamusal alanlarda maruz kalınan potansiyel tehditlere karşı edilgen savunma yöntemi olarak değerlendirir.

Gözlemler, kadınların büyük çoğunluğunun gece yolculuklarında daha fazla güvenlik endişesi yaşadığını göstermektedir. Gündüz yolculuklarına kıyasla gece saatlerinde kadınlar, daha belirgin stratejiler geliştirmiştir. Örneğin, *sosyal etkileşimi artırmak için şoförle iletişim kurmak, çevresini kontrol etmek* veya *izole bir alan oluşturmak* gibi yöntemler öne çıkmaktadır. Feminist teori bağlamında kadınların bu stratejileri, toplumsal cinsiyet eşitsizliğinin neden olduğu mekânsal güvensizlik duygularıyla başa çıkma çabaları olarak değerlendirilmektedir. Bu durum, toplu taşıma sistemlerinin ve kamusal alanların güvenlik algısını artıracak şekilde yeniden düzenlenmesinin gerekliliğini ortaya koymaktadır. Kadınlar, gece yolculuklarında kendilerini daha güvende hissetmek için çeşitli bireysel çözümler geliştirmekte; ancak bu çözümler, toplumsal yapıların dönüşümü olmadan yalnızca geçici bir güvenlik hissi sağlayabilmektedir.

TARTIŞMA VE SONUÇ

Bu çalışma, İstanbul'un farklı toplu taşıma sistemlerinde kadınların güvenlik algılarını ve deneyimlerini anlamaya yönelik önemli bulgular sunmaktadır. Gözlemlerden elde edilen veriler, kadınların toplu taşıma araçlarında karşılaştıkları güvenlik sorunlarının çok boyutlu olduğunu ve bu sorunlara dair geliştirdikleri stratejilerin çeşitliliğini göstermektedir. Kadınların, toplu taşıma araçlarında; *kişisel alanlarını koruma, güvenlik donanımlarına yönelik algılarını şekillendirme, sosyal etkileşimden kaçınma ve kalabalık ortamlarda savunmasızlık hissetme* gibi davranışları, toplu taşıma sistemlerinde kadınların güvenliğini artırmaya yönelik düzenlemeler yapılmasının önemini ortaya koymaktadır. Bu bağlamda, çalışmada geliştirilen çok disiplinli çerçeve, feminist coğrafyanın mekân odaklı analizini sosyolojik, siyasal, planlama ve tasarım boyutlarıyla bütünleştirerek kadınların güvenlik deneyimlerinin çok katmanlı doğasını daha kapsamlı biçimde anlamaya katkı sunmaktadır.

Kadınların toplu taşıma araçlarında kişisel alanlarını koruma çabası, feminist teorinin kamusal alanların cinsiyetçi doğası konusundaki savlarını destekler niteliktedir. Kadınların; *çantalarını yan koltuklara koyma, ayakta durmayı tercih etme veya fiziksel temastan kaçınma* gibi stratejiler geliştirmeleri, toplu taşıma sistemlerindeki güvenlik endişelerinin bir sonucudur. Loukaitou-Sideris (2014) ve Ceccato (2017) gibi araştırmacılar, bu tür davranışların, kadınların kamusal alanda karşılaştıkları cinsiyetçi tehditlere karşı bir savunma mekanizması olarak ortaya çıktığını belirtmektedir. Bu durum, toplu taşıma tasarımında kadınların ihtiyaçlarına daha fazla odaklanılması gerektiğini ve kişisel alanın korunmasına yönelik düzenlemelerin yapılmasının önemini vurgulamaktadır.

Kadınların güvenlik donanımlarına yönelik algıları, bu donanımların etkinliğinin kişisel deneyimlere ve farkındalığa bağlı olarak değiştiğini göstermektedir. Feminist teoriye göre, kamusal alanlarda kadınların güvenliğini sağlamaya yönelik fiziksel önlemler, toplumsal cinsiyet eşitliği mücadelesinin sadece bir ayağıdır. Yavuz ve Welch (2010, ss. 2508-2509) çalışmasında, güvenlik donanımlarının varlığına rağmen, bu donanımların etkisiz olduğu durumlarda kadınların kendilerini yeterince güvende hissetmediklerini ortaya koymuştur. Bu bulgular, toplu taşıma araçlarında kullanılan güvenlik donanımlarının hem sayısının artırılması hem de bu donanımların farkındalığının artırılması gerektiğini göstermektedir. Ayrıca, güvenlik donanımlarının tasarımında ve yerleştirilmesinde kadınların ihtiyaçlarına daha fazla dikkat edilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, *çevrim içi kamera sistemlerinin aktif olarak çalıştığını gösteren görsel uyarılar, güvenlik algısını güçlendirecek stratejiler arasında değerlendirilebilir*. Aynı şekilde, rastgele *güvenlik personeli denetimleri* gibi ani kontrol uygulamaları da caydırıcı bir rol oynayabilmektedir.

Bununla birlikte, toplu taşıma araçlarının iç düzeni hem yolcular arası mesafeyi hem de yolcuların birbirini görebilme kapasitesini etkileyerek sosyal denetim düzeyini artırmakta ve taciz ya da gasp gibi eylemlerin önlenmesinde etkili olabilmektedir. Araç içi ve dışındaki aydınlatma elemanlarının yerleşimiyle ışık yoğunluğu da güvenlik algısını doğrudan etkileyen faktörler arasında yer almaktadır (Kaygan vd., 2023). Özellikle akşam ve gece saatlerinde, istasyon ve durak noktalarındaki aydınlatmanın artırılması, bu alanların daha güvenli algılanmasına katkı sağlamaktadır. Ayrıca, durak çevresinde yer alan parklar, oturma alanları veya açık kafe/restoran gibi mekânlar, "doğal gözetim" etkisi yaratarak kadınların kendilerini daha güvende hissetmelerine katkıda bulunabilir. Bu fiziksel düzenlemeler, yalnızca ulaşım araçları içinde değil, aynı zamanda yolculuğun başladığı ve sona erdiği mikro mekânlarda da güvenlik duygusunun inşasına katkı sağlamaktadır. Bu noktada, tasarım ve planlama disiplinlerinin sunduğu tasarım odaklı öneriler, çok boyutlu çözüm arayışlarını desteklemektedir.

Kadınların toplu taşıma araçlarında genellikle istenmeyen sosyal etkileşimlerden kaçındığı gözlemlenmiştir. Feminist teori, kamusal alanlarda kadınların maruz kaldıkları tehditlerin, onların sosyal etkileşimlerinden kaçınmalarına yol açtığını savunmaktadır (Stringer, 2007; Gardner vd.,

2017, ss. 9-11). Bu durum, toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanmasında kamusal alanların nasıl daha güvenli hâle getirilebileceği konusundaki tartışmalara önemli katkılar sunmaktadır. Özellikle kalabalık ve karanlık ortamlarda, kadınların sosyal etkileşimden kaçınma eğilimlerinin artması, toplu taşıma sistemlerinde kadınların kendilerini daha güvende hissetmelerini sağlamak için sosyal etkileşimlerin kontrol edilebileceği mekanizmaların geliştirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Bu mekanizmalar arasında, *yolcuların birbirleriyle zorunlu fiziksel teması en aza indirecek oturma düzenlemeleri, kadınlara özel bekleme alanları, sosyal mesafeyi artıran platform tasarımları ve acil durumlarda müdahale imkânı* sunan çağrı butonları gibi uygulamalar yer alabilir. Bu tür düzenlemeler, kadınların istenmeyen etkileşimlerden kaçınabilmesini desteklerken aynı zamanda, toplumsal gözetim ve müdahale imkânı da sağlayarak güvenlik hissi pekiştirebilir. Bu tür çözümler, yalnızca bireysel deneyimlere değil, sosyal yapıların ve mekânsal organizasyonların kadınlar üzerindeki etkisini anlamaya çalışan sosyolojik ve planlamacı bakış açılarının ürünüdür.

Kalabalık toplu taşıma araçlarında kadınların güvenlik algıları, genellikle olumsuz yönde etkilenmiştir. Ancak, bazı kadınların kalabalık ortamlarda bile kendilerini güvende hissettikleri gözlemlenmiştir. Bu farklılık, kadınların kişisel deneyimlerine ve toplu taşıma araçlarında kendilerini savunmasız hissetmelerine neden olan faktörlere bağlı olarak değişmektedir. Bu durum, feminist teorisinin kamusal alanların cinsiyetçi yapısı konusundaki iddialarını desteklemektedir (Koskela ve Pain, 2000; Ceccato ve Paz, 2017). Kalabalık ortamlarda fiziksel temasların artması, kadınların güvenlik kaygılarını artırmakta ve kişisel alanlarını koruma ihtiyacını daha da güçlendirmektedir. Bu bulgu, toplu taşıma sistemlerinde kalabalık yönetimi ve kadınların savunmasızlık hissi azaltacak düzenlemelerin yapılmasının önemini vurgulamaktadır.

Gece saatlerinde yapılan yolculuklarda kadınların güvenlik endişelerinin arttığı gözlemlenmiştir. Loukaitou-Sideris (2014, s. 245), kadınların gece saatlerinde toplu taşıma araçlarında daha fazla tedirginlik yaşadığını ve bu durumun, onların toplu taşıma kullanma alışkanlıklarını etkilediğini belirtmiştir. Feminist teori açısından bu bulgu, kamusal alanlarda kadınların güvenliğinin sağlanmasının sadece fiziksel önlemlerle değil, aynı zamanda toplumsal yapıların dönüşümüyle de mümkün olacağını göstermektedir. Bununla birlikte, gece yolculuklarında rahat davranan ve güvenlik endişesi taşımayan kadınlar da gözlemlenmiştir. Bu durum, gece yolculuklarında güvenlik algısının kadınlar arasında farklılık gösterebileceğini ve toplu taşıma sistemlerinde gece güvenliğini artırmaya yönelik spesifik önlemler alınması gerektiğini göstermektedir. Gece saatlerinde *toplu taşıma araçlarında güvenlik görevlilerinin sayısının artırılması, aydınlatmanın iyileştirilmesi ve güvenlik donanımlarının daha belirgin hâle getirilmesi* gibi tedbirler, kadınların gece yolculuklarındaki güvenlik algılarını olumlu yönde etkileyebilir. Bu öneriler, özellikle tasarım disiplinlerinin güvenli mekân üretme ilkeleriyle doğrudan ilişkilidir.

Bu çalışma, toplu taşıma sistemlerinde kadınların güvenlik algıları ve deneyimlerine odaklanan sınırlı sayıdaki nitel araştırmaya katkı sunmaktadır. Gözlemlerin yalnızca İstanbul'da gerçekleştirilmiş olması, sadece yapılandırılmamış ve katılımcı olmayan gözlem yönteminin kullanılması, elde edilen bulguların farklı bağlamlara doğrudan aktarılabilirliğini sınırlandırabilir. Ancak, *nitel araştırma paradigması* gereği bu çalışma, evrensel genellemeler yapmayı değil, analitik genellemeyle anlamlı örüntüler ortaya koymayı amaçlamaktadır. Gözlemler, belirli bağlamlarda kadınların deneyimlerini kavramaya olanak tanımaktadır. Bu bağlamda çalışma, feminist teori bağlamında toplumsal cinsiyet eşitliği perspektifine katkıda bulunmakta ve gelecekteki araştırmalara sağlam bir temel oluşturmaktadır.

Gelecek çalışmalar, farklı şehirlerde ve çeşitli toplu taşıma sistemlerinde yapılacak gözlemlerle çeşitliliği artırabilir. Ayrıca, nitel yöntemlerin kapsamını genişletmek amacıyla derinlemesine görüşmeler gibi ek teknikler kullanılarak kadınların içsel motivasyonları ve düşünceleri daha iyi anlaşılabilir. Bu tür çalışmalar, feminist teori ve toplumsal cinsiyet eşitliği perspektifinden yeni politikaların geliştirilmesine katkı sağlayabilir.

Sonuç olarak bu araştırma, toplu taşıma sistemlerinde kadınların güvenlik algıları üzerine değerli bir perspektif sunmaktadır. Kadınların ihtiyaçlarına odaklanan kapsayıcı ve eşitlikçi ulaşım politikalarının geliştirilmesi, toplu taşıma sistemlerinin daha güvenli ve adil bir yapıya kavuşmasına katkıda bulunacaktır.

Extended Summary

This study explores how women experience and navigate safety concerns in public transportation systems in Istanbul, guided by the theoretical lens of feminist geography and gender studies. Public transport, as a central component of urban mobility, is frequently designed without accounting for the differentiated needs and experiences of users across gender. Women are particularly exposed to harassment, unwanted physical contact, and emotional discomfort during daily commutes. These are not isolated incidents but manifestations of deeper structural gender inequalities embedded in the spatial and social organization of cities.

This study focuses on the everyday strategies that women employ to mitigate perceived risks while using public transportation. Drawing on feminist theory, which critiques the male-dominated nature of public spaces and highlights the gendered production of urban environments, this research conceptualizes public transportation as a gendered space. By centering women's embodied experiences, it aims to inform gender-sensitive urban planning practices that prioritize safety, inclusion, and spatial justice.

A qualitative methodology rooted in feminist research principles was adopted, with unstructured and non-participant observation as the primary data collection method. A total of 45 separate observations were conducted in June across diverse modes of public transportation in Istanbul, including buses, metrobus, trams, ferries, metro lines, and Marmaray. These observations were recorded through detailed field notes without using video or audio tools, in adherence to ethical standards.

This method allowed the researcher to capture the real-time decisions, movements, and social strategies employed by women in transit environments. The data were analyzed thematically and revealed five recurring themes: (1) preserving personal space, (2) perceptions of safety equipment, (3) avoiding social interactions, (4) crowding and vulnerability, and (5) nighttime travel and safety concerns. Data saturation was reached, ensuring a rich and reliable set of insights.

In the theme of preserving personal space, women were frequently observed placing personal items on adjacent seats or choosing to stand rather than risk physical contact. These behaviors reflect efforts to assert bodily autonomy in environments that do not adequately safeguard their comfort and safety.

The second theme, perceptions of safety equipment, highlights mixed views about tools such as CCTV cameras and emergency buttons. While some women felt reassured by the presence of these technologies, others viewed them as symbolic or ineffective. These varied responses suggest that technological measures alone cannot resolve the broader systemic issues of gendered insecurity.

Under avoiding social interactions, women were observed minimizing engagement with other passengers. They commonly avoided eye contact, maintained silence, and limited proximity, especially in crowded or late-night rides. These behaviors reflect the emotional labor required to anticipate and manage potential threats in public settings.

Crowding and vulnerability was another significant concern. In densely packed transit conditions, women took further steps to reduce exposure, such as moving to marginal spaces, standing near doors, or using headphones to withdraw socially. These strategies illustrate how physical density amplifies perceptions of risk and discomfort.

The final theme, nighttime travel and safety concerns, revealed heightened anxiety after dark. Women often chose seats near the driver, avoided empty compartments, or limited travel altogether. This theme underscores the temporal dimension of safety perceptions and the ways in which time of day shapes women's mobility decisions.

Overall, the study finds that women's navigation of public transport in Istanbul is deeply shaped by gendered spatial dynamics. Although the strategies they employ may be effective in the moment, they are ultimately coping mechanisms that compensate for broader infrastructural and social shortcomings. Individual efforts cannot replace the need for systemic changes in transportation planning and urban policy.

Policy implications include the integration of gender-sensitive design interventions such as better lighting, transparent vehicle interiors, visible emergency tools, and increased staff presence during nighttime hours. However, these technical improvements must be supported by institutional and sociopolitical strategies—such as public awareness campaigns, gender training for staff, and inclusive planning processes that actively involve women in decision-making.

Feminist theory emphasizes that public spaces must be transformed not only in their physical design but also in their symbolic meaning. To reduce gendered risk, urban mobility systems must challenge the norms that render women more vulnerable in shared environments. This study contributes to the growing literature on gendered urbanism by centering women's voices and experiences, and by advocating for inclusive urban systems that reflect the realities of all users.

KAYNAKÇA

- Acker, J. (1990). Hierarchies, jobs, bodies: A theory of gendered organizations. *Gender & society*, 4(2), 139-158. <https://doi.org/10.1177/089124390004002002>
- Agrawal, A. (2024). Gender-separate/segregated public transport: a critical overview of practices and policies. *Handbook of Gender And Mobilities*, 388-399. <https://doi.org/10.4337/9781035300860.00039>
- Akgün, E., Yarar, M. ve Dinçer, Ç. (2011). Okul öncesi öğretmenlerin sınıf içi etkinliklerde kullandıkları sınıf yönetimi stratejilerinin incelenmesi. *Pegem Eğitim ve Öğretim Dergisi*, 1(3), 1-9.
- Albal, H. (2020). Kamu hizmetlerinden yararlanmada kadın-erkek eşitliği. *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 11(1), 213-227. <https://doi.org/10.21492/inuhfd.716066>
- Alkalay, G., Kırıl, B. ve Erdem, A. R. (2021). İlkokul yönetici ve sınıf öğretmenlerine göre Suriyeli sığınmacı öğrencilerin yaşadıkları sorunlar ve çözüm önerileri. *Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 8(1), 231-249. <https://doi.org/10.21666/muefd.809182>
- Angrosino, M. (2007). *Doing ethnographic and observational research*. Sage.
- Bakker, I. ve Gill, S. (2003). *Power, production and social reproduction: human in/security in the global political economy*. Palgrave Macmillan.
- Beebejaun, Y. (2017). Gender, urban space, and the right to everyday life. *Journal of Urban Affairs*, 39(3), 323-334. <https://doi.org/10.1080/07352166.2016.1255526>
- Bernard, H. R. (2006). *Research methods in anthropology: Qualitative and quantitative approaches* (4th ed.). Lanham, Maryland: Rowman & Littlefield.
- Birkenkötter, H. (2018). Ensuring access to public space as a dimension of “safe cities”. H.P. Aust ve A. du Plessis (Eds.), *The globalisation of urban governance* (pp. 127-150). Routledge.
- Borker, G. (2024). Understanding the constraints to women's use of urban public transport in developing countries. *World Development*, 180, 106589. <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2024.106589>
- Braun, V. ve Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77-101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>
- Brown, W. (1992). Finding the man in the state. *Feminist Studies*, 18(1), 7-34. <https://doi.org/10.2307/3178212>

Büyüköztürk, Ş., Çakmak, E. K., Akgün, Ö. E., Karadeniz, Ş. ve Demirel, F. (2014). *Bilimsel araştırma yöntemleri*. Pegem.

Ceccato, V. (2017). Women's transit safety: Making connections and defining future directions in research and practice. *Crime Prevention and Community Safety*, 19(3), 276-294. <https://doi.org/10.1057/s41300-017-0032-5>

Ceccato, V. ve Paz, Y. (2017). Crime in São Paulo's metro system: Sexual crimes against women. *Crime Prevention and Community Safety*, 19(3), 211-226. <https://doi.org/10.1057/s41300-017-0027-2>

Connell, R. W. (2005). *Masculinities*. University of California Press.

Crenshaw, K. (1991). Mapping the margins: Intersectionality, identity politics, and violence against women of color. *Stanford Law Review*, 43(6), 1241-1299. <https://doi.org/10.2307/1229039>

de Certeau, M. (1984). *The practice of everyday life*. University of California.

del Mar Rodas-Zuleta, M., Cardona, S. ve Escobar, D. A. (2022). Gender-based violence and Women's mobility, findings from a medium-sized Colombian city: A quantitative approach. *Journal of Transport & Health*, 25, 101376. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2022.101376>

Dunckel-Graglia, A. (2013). Women-only transportation: How "pink" public transportation changes public perception of women's mobility. *Journal of Public Transportation*, 16(2), 85-105. <https://doi.org/10.5038/2375-0901.16.2.5>

Fenster, T. (2005). The right to the gendered city: Different formations of belonging in everyday life. *Journal of Gender Studies*, 14(3), 217-231. <https://doi.org/10.1080/09589230500264109>

Fraser, N. (1990). Rethinking the public sphere: A contribution to the critique of actually existing democracy. *Social Text*, 25(26), 56-80. <https://doi.org/10.2307/466240>

García-Jiménez, E., Poveda-Reyes, S., Molero, G. D., Santarremigia, F. E., Gorrini, A., Hail, Y., ... ve Mauriello, F. (2020). Methodology for gender analysis in transport: Factors with influence in women's inclusion as professionals and users of transport infrastructures. *Sustainability*, 12(9), 3656. <https://doi.org/10.3390/su12093656>

Gardner, N., Cui, J. ve Coiacetto, E. (2017). Harassment on public transport and its impacts on women's travel behavior. *Australian Planner*, 54(1), 8-15. <https://doi.org/10.1080/07293682.2017.1299189>

Gekoski, A., Gray, J.M., Horvath, M.A.H., Edwards, S., Emirali, A. ve Adler, J. R. (2015). 'What Works' in Reducing Sexual Harassment and Sexual Offences on Public Transport Nationally and Internationally: A Rapid Evidence Assessment. British Transport Police and Department for Transport.

Greed, C. (2008). Are we there yet? Women and transport revisited. In T. Priay Uteng & T. Cresswell (Eds.), *Gendered mobilities* (ss. 245-255). Ashgate.

Guest, G., Bunce, A. ve Johnson, L. (2006). How many interviews are enough? An experiment with data saturation and variability. *Field Methods*, 18(1), 59-82. <https://doi.org/10.1177/1525822X05279903>

Hamilton, K., Jenkins, L., Hodgson, F. ve Turner, J. (2005). Promoting gender equality in transport (Vol. 34). Manchester: Equal Opportunities Commission.

Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), 5-23. <https://doi.org/10.1080/09663690903498225>

Hanson, S. ve Pratt, G. (1995). *Gender, work, and space*. Routledge.

Hsu, H.-P. (2011). *How does fear of sexual harassment on transit affect women's use of transit?* In *Women's issues in transportation: Summary of the 4th International Conference* (Conference Proceedings 46, Vol. 2, pp. 85-94). Transportation Research Board.

Johnson, L. (1985). Gender, genetics and the possibility of feminist geography. *Australian Geographical Studies*, 23(1), 161-171. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8470.1985.tb00488.x>

- Kaygan, P., Kaygan, H. ve Özgür Keysan, A. (2023). Gendered interactions mediated by design: Sexual harassment on public transport. *Design and Culture*, 15(3), 345-366. <https://doi.org/10.1080/17547075.2022.2141159>
- Koca, T. ve Çolpan Erkan, N. (2022). Kentsel güvenliğin sağlanmasında tasarım rehberleri. *Planlama*, 34(1), 162-173. doi: 10.14744/planlama.2021.36036
- Korkut, M. (2022). Kentsel açık yeşil alanların kadınlar tarafından kullanımı üzerine bir değerlendirme: Şanlıurfa, Birecik örneği. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Kapadokya Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim, Öğretim ve Araştırma Enstitüsü, Nevşehir.
- Koskela, H. (1997). 'Bold walk and breakings': Women's spatial confidence versus fear of violence. *Gender, Place & Culture*, 4(3), 301-320. <https://doi.org/10.1080/09663699725369>
- Koskela, H. ve Pain, R. (2000). Revisiting fear and place: Women's fear of attack and the built environment. *Geoforum*, 31(2), 269-280. [https://doi.org/10.1016/S0016-7185\(99\)00033-0](https://doi.org/10.1016/S0016-7185(99)00033-0)
- Köklü, E. (2016). Kent merkezlerinde suç korkusunun incelenmesi: Beşiktaş örneği. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Law, R. (1999). Beyond 'women and transport': Towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in Human Geography*, 23(4), 567-588. <https://doi.org/10.1191/030913299666161864>
- Levy, C. (2013). Travel choice reframed: "Deep distribution" and gender in urban transport. *Environment and Urbanization*, 25(1), 47-63. <https://doi.org/10.1177/0956247813477810>
- Loukaitou-Sideris, A. (2014). Fear and safety in transit environments from the women's perspective. *Security Journal*, 27(2), 242-256. <https://doi.org/10.1057/sj.2014.9>
- Loukaitou-Sideris, A. ve Fink, C. (2009). Addressing women's fear of victimization in transportation settings: A survey of US transit agencies. *Urban Affairs Review*, 44(4), 554-587. <https://doi.org/10.1177/1078087408322874>
- MacKinnon, C. A. (1989). *Toward a feminist theory of the state*. Harvard University Press.
- Massey, D. (1994). *Space, place and gender*. Polity Press.
- McDowell, L. (1999). *Gender, identity and place: Understanding feminist geographies*. University of Minnesota Press.
- Önder, H. G. (2020). Kadın duyarlı ulaşım önceliklerinin belirlenmesi ve politika üretimi: Ankara örneği. *OPUS International Journal of Society Researches*, 15(23), 1993-2010. <https://doi.org/10.26466/opus.632122>
- Pain, R. (1991). Space, sexual violence and social control: Integrating geographical and feminist analyses of women's fear of crime. *Progress in Human Geography*, 15(4), 415-431. <https://doi.org/10.1177/030913259101500403>
- Parnell, K. J., Pope, K. A., Hart, S., Sturges, E., Hayward, R., Leonard, P. ve Madeira-Revell, K. (2022). 'It's a man's world': a gender-equitable scoping review of gender, transportation, and work. *Ergonomics*, 65(11), 1537-1553. <https://doi.org/10.1080/00140139.2022.2070662>
- Rose, G. (1993). *Feminism and geography: the limits of geographical knowledge*. University of Minnesota Press.
- Sheller, M. (2018). *Mobility justice: the politics of movement in an age of extremes*. Verso Books.
- Soja, E. W. (1998). Thirdspace: Journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places. *Capital & Class*, 22(1), 137-139. <https://doi.org/10.1177/030981689806400112>
- Spain, D. (1992). *Gendered spaces*. University of North Carolina Press.
- Sprague, J. (2005). *Feminist methodologies for critical researchers: Bridging differences*. Rowman & Littlefield.

Thaher, M. (2024). Promoting women's well-being through socially sustainable urban transport: A developing country study. *Journal of Advanced Research in Women's Studies*, 2(1), 1-16. <https://doi.org/10.33422/jarws.v2i1.496>

Tiznado-Aitken, I., Guerrero, B. ve Sagaris, L. (2024). Uncovering gender-based violence and harassment in public transport: Lessons for spatial and transport justice. *Journal of Transport Geography*, 114, 103766. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103766>

Uteng, T. P. ve Cresswell, T. (2008). *Gendered mobilities*. Ashgate.

Valentine, G. (1989). The geography of women's fear. *Area*, 21(4), 385-390. <https://www.jstor.org/stable/20000063>

Valentine, G. (2007). Theorizing and researching intersectionality: A challenge for feminist geography. *The Professional Geographer*, 59(1), 10-21. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9272.2007.00587.x>

Whitzman, C. (2013). Women's safety and everyday mobility. Whitzman, C., Legacy, C. Andrew, C. Klodowsky, F. Shaw, M. ve Viswanath, K. (Eds.) In *Building inclusive cities* (pp. 35-52). Routledge.

Yavuz, N. ve Welch, E. W. (2010). Addressing fear of crime in public space: Gender differences in reaction to safety measures in train transit. *Urban Studies*, 47(12), 2491-2515. <https://doi.org/10.1177/0042098009359033>

Yuval-Davis, N. (1997). *Gender and nation*. SAGE Publications.

İnternet Kaynakları

Bianet. (2017). İETT gece seferlerinde kadın odaklı uygulama. <https://bianet.org/haber/iETT-gece-seferlerinde-kadin-odakli-uygulama-180885>, 06.06.2025.

Dünya Bankası. (2021). Women pay more: Additional costs faced by female transport users. World Bank Blogs. <https://blogs.worldbank.org/en/transport/women-pay-more-additional-costs-faced-female-transport-users>, 19.09.2025.

İstanbulON. (2021). Toplu taşımaya ulaşan kadın (TOPUK) projesi. [https://istanbulon.itu.edu.tr/projeler/toplu-ta%C5%9F%C4%B1maya-ula%C5%9Fan-kad%C4%B1n-\(topuk\)-projesi](https://istanbulon.itu.edu.tr/projeler/toplu-ta%C5%9F%C4%B1maya-ula%C5%9Fan-kad%C4%B1n-(topuk)-projesi), 29.05.2025.

Köseoğlu, E. (2022). İstanbul'da kadınlar anlattı: Toplu taşımada hep diken üstündeyiz. <https://bianet.org/haber/istanbul-da-kadinlar-anlatti-toplu-tasimada-hep-diken-ustundeyiz-267174>, 02.06.2025.

Legovini, A., Vandycke, N., Irungu, J. N., Borker, G. ve Fabian, M. N. (2022). All too often in transport, women are an afterthought. World Bank Blogs. <https://blogs.worldbank.org/transport/all-too-often-transport-women-are-afterthought>, 28.05.2025.

Loukaitou-Sideris, A. (2020). A gendered infrastructure of transit safety: Violence against women in transit environments and programmatic responses. METRANS Transportation Center. https://www.metrans.org/assets/research/psr-18-31_loukaitou-sideris_finalreport.pdf, 15.05.2025.

Shah, S. (2018). Women-only transport: a "solution" to what end?. Institute for Transportation & Development Policy (ITDP). <https://itdp.org/wp-content/uploads/2019/01/Women-only-Transport.pdf>, 28.08.2025.

Stringer, S. M. (2007). Hidden in plain sight: Sexual harassment and assault in public spaces in New York City. <https://www.nyc.gov/assets/centers-of-excellence/downloads/pdf/hidden-in-plain-sight.pdf>, 16.05.2025.

Toronto Toplu Taşıma Kurumu. (n.d.). TTC safety guide. <https://www.ttc.ca/riding-the-ttc/safety-and-security/Travelling-Safely/TTC-Safety-Guide>, 05.06.2025.

UN Women. (2017). Safe cities and safe public spaces: Global results report. <https://www.unwomen.org/sites/default/files/Headquarters/Attachments/Sections/Library/Publications/2017/Safe-Cities-and-Safe-Public-Spaces-Global-results-report-en.pdf>, 04.06.2025.

UN Women. (2021). Safe cities and safe public spaces: Global results report. <https://www.unwomen.org/sites/default/files/Headquarters/Attachments/Sections/Library/Publications/2021/Safe-Cities-and-Safe-Public-Spaces-global-results-report-2017-2020-en.pdf>, 04.06.2025.

Vogel, M. ve Pettinari, J. (2002). Personal safety and transit: Paths, environments, stops, and stations. <https://hdl.handle.net/11299/854>, 04.06.2025.

 SUITDER SDÜ İNSAN VE TOPLUM BİLİMLERİ DERGİSİ Sakarya University Journal of Humanities and Social Sciences	
Makale Bilgileri:	
Etik Kurul Kararı:	Etik Kurul Kararı bulunmaktadır.
Katılımcı Rızası:	Katılımcı yoktur.
Mali Destek:	Çalışma için herhangi bir kurum ve projeden mali destek alınmamıştır.
Çıkar Çatışması:	Çalışmada kişiler ve kurumlar arası çıkar çatışması bulunmamaktadır.
Telif Hakları:	Çalışmada kullanılan görseller yazar/lar tarafından oluşturulmuştur.
Article Information:	
Ethics Committee Approval:	It is an Ethics Committee Decision.
Informed Consent:	No participants.
Financial Support:	The study received no financial support from any institution or project.
Conflict of Interest:	No conflict of interest.
Copyrights:	The visuals used in the study were created by the author(s).

