

Kayseri İlinde Şehir İçi Toplu Taşıma Problemlerinin Analizi

Analysis of Urban Public Transport Problems in The City Of Kayseri

İrem OCAKTAN

Lisans Öğrenci, Süleyman Demirel Üniversitesi,
iremocaktan@outlook.com.tr

Makale Başvuru Tarihi / Received: 24.05.2021

Makale Kabul Tarihi / Accepted: 26.06.2021

Makale Türü / Article Type: Araştırma Makalesi

Anahtar Kelimeler:

Toplu Taşıma,
Ulaşım,
Büyükşehir,
Kayseri

ÖZET

Şehir içi toplu taşıma vatandaşların günlük yaşamında olmazsa olmaz hususların başında gelmektedir. Şehirlerde toplu taşıma hizmetleri yerel yönetim birimi olan belediyeler tarafından sunulmaktadır. Bu çalışmanın amacı da Kayseri ili şehir merkezinde Kayseri Büyükşehir Belediyesi tarafından sunulan toplu taşıma hizmetine ilişkin vatandaşların memnuniyet düzeyini ölçebilmektir. Bu kapsamda 15 Ocak 2021- 3 Mart 2021 tarihleri arasında Kayseri ili şehir merkezinde bulunan 151 mahalleden toplam 507 kişi ile nicel araştırma yöntemlerinden anket uygulaması gerçekleştirilmiştir. Yapılan araştırma neticesinde toplu taşımaya ilişkin vatandaşların bazı hususlarda şikâyet ve talepleri olduğu ortaya çıkmıştır.

Keywords:

Public Transport,
Transportation,
Metropolitan city,
Kayseri,

ABSTRACT

Urban public transport is one of the essential elements in citizens' daily lives. In cities, public transport services are provided by municipalities which are the local governing forces. The purpose of this study is to measure the level of satisfaction among the citizens about the public transport service provided by the Kayseri Metropolitan Municipality in the center of Kayseri city. In this extent, along the dates of January 15 2021 - March 3 2021 a survey which is a quantitative method has been conducted in 151 neighborhoods located in Kayseri city center with 507 people in total. According to this study, it has been revealed that there are some complaints and demands about the public transport from the citizens.

1.GİRİŞ

Günümüzde dünyanın büyük şehirlerinde sanayi devrimi ile başlayan kentleşmenin beraberinde getirdiği sorunlardan birisi de ulaşım sorunudur. Aslında ulaşım, “insanların ve eşyaların yer değiştirmesi ve bunun organizasyonudur”. İnsanların günlük yaşamlarında ulaşım olmazsa olmazların en başında yer almaktadır. Bu nedenle şehirlerin ulaşım sistemlerinin sağlıklı, ekonomik ve etkin olması gerekmektedir. Özellikle gelişmiş ülkelerde toplu taşımaya ilişkin uzun vadeli ve teknolojik yöntemler uygulandığından verimli bir toplu taşıma sistemi ortaya çıkmaktadır (Abbasgil, 1994: 6). Toplu taşıma sistemlerinin vatandaşların tamamının erişebildiği, belirli güzergâhlar arasında faaliyet gösteren ve belirli program dâhilinde gerçekleştirilen yapıya verilen en genel isimdir (Sert vd., 2018: 4).

Şehir içi toplu taşıma sistemlerinin doğru kurgulanması ve uzun vadeli düşünülmesi yönetimler

açısından en önemli politikalardan birisidir. Özellikle farklı gelir grupları ve sosyal statüdeki insanların en kısa zaman zarfında en düşük maliyet ile bir noktadan diğer bir noktaya erişimlerinin sağlanması gerekmektedir. Şehir içi toplu taşımada yolcu çekimini etkileyen faktörler düzenlilik, konfor ve güvenlidir (Karaşahin, 2018: 43). Ancak bunlarla alakalı bazı sıkıntılar ortaya çıkabilir. Şehir içi toplu ulaşımında taşıma planının doğru kurgulanmaması, teknik eleman yetersizliği ve finansal kaynak problemi problemlerin çıkış noktasını oluşturmaktadır. Şehirlerde nüfusun artışıyla beraber toplu taşımada problemlerde de artış yaşanabilir. Bu da vatandaşların hayat kalitesini olumsuz yönde etkileyebilir. Şehir içi toplu taşımada araçların hijyen durumu, duraklar arası mesafe, güzergah, sefer sayısı, ulaşım ücreti, şoförlerin davranış biçimleri, araçların engellilere uygun tasarımı, aktarma süreleri, araçlarda Wi-Fi bulunması, otobüslerin zamanlamaya uyumu, yolların bakımı, araçların doluluk düzeyi, alternatif toplu ulaşım yöntemlerinin kullanımı gibi hususlar öne çıkmaktadır.

Büyükşehirlerde nüfus da dikkate alındığında şehir içi toplu taşımaya ilişkin bir taraftan sorunlar artarken öte taraftan hem vatandaşların beklentileri artmakta hem de belediyelerin sunduğu hizmet tür ve yöntemleri de değişmektedir. Bu çalışmada da Kayseri ili şehir merkezinde şehir içi toplu taşımaya ilişkin temel problemlerin tespit edilmesi ve vatandaşların memnuniyet düzeyinin ortaya konulması amaçlanmaktadır. Bu kapsamda şehir merkezinde yer alan Melikgazi ve Kocasinan ilçelerinde yaşayan vatandaşlarla nicel araştırma yöntemlerinden anket uygulaması gerçekleştirilmiştir. Gerçekleştirilen anket uygulaması SPSS programında analiz edilerek bulgular yorumlanmıştır.

2.ŞEHİR İÇİ TOPLU TAŞIMAYA İLİŞKİN TEORİK ÇERÇEVE VE LİTERATÜR ANALİZİ

Dünyada şehir içinde ulaşım genellikle toplu taşıma araçları vasıtasıyla gerçekleştirilmektedir. Toplu taşıma, insanlara yaşadıkları yörede ulaşım olanağı ve de kolaylığı sağlayan bir sistemdir. Bundan dolayı yetkililer tarafından şehir içi ulaşım politikalarının hazırlanmasında ve düzenlenmesinde toplu taşıma sistemlerine öncelik verilmesi gerekmektedir (Akman ve Alkan, 2016: 54).

Toplu taşıma karayolu, deniz yolu ve raylı sistem olmak üzere sınıfta değerlendirilmektedir. En yaygın kullanılan toplu taşıma sınıfı karayoludur. Karayolu toplu taşıma ise; otobüs, trolleybüs, dolmuş ve metrobüs'ten oluşmaktadır. Bu araçlardan da şehir içi yolcu taşımacılığında yaygın olarak tercih edileni otobüslerdir. Şehrin tamamında yerel yönetimlerin ilgili birimleri tarafından oluşturulan ringler ile hizmet sunumu gerçekleştirirler. Otobüsler diğer toplu taşıma araçlarına kıyasla daha az maliyet gerektirdiğinden dolayı yerel yönetimler tarafından en yaygın kullanılan ve yollarda kendine hareket alanı bulan toplu taşıma araçları olarak karşımıza çıkarlar (Saatçioğlu ve Yaşarlar, 2012: 121). Ancak diğer karayolu toplu taşıma araçları da özellikle büyükşehirlerde son dönemlerde kullanılmaya başlanmıştır. Toplu taşıma ile ilgili durum biraz da şehrin nüfus yoğunluğu, teknolojik gelişmeler ve vatandaşların beklentileriyle de alakalıdır. Türkiye'de 2012'de çıkarılan ve 2014 yılında yürürlüğe giren 6360 sayılı yasal düzenleme sonrası nüfusun büyük çoğunluğun şehirlerde ve özellikle de büyükşehirlerde yaşadığı düşünüldüğünde şehir içi toplu taşımanın önemi daha da ön plana çıkmaktadır.

Büyükşehirlerde dar yollar, hızlı nüfus artışı, hizmet sunum alanında yaşanan değişimler, bütçede öz gelir kaynaklarının eksikliği gibi temel hususlar belediyelerin toplu taşımaya ilişkin politikalarını önemli ölçüde etkilemektedir (Karabulut ve Helvacı, 2017: 218). Bu temel hususlara ilişkin büyükşehirlerde şehir içi toplu ulaşımında hijyen, taşıtların fazla yolcu taşınması, yeterli sayıda güzergah bulunmaması, engellilere yönelik araçların tahsis edilememesi, kısa aktarma süreleri, yüksek bilet ücretleri, toplu taşıma araçlarının zamanında duraklara varamaması gibi önemli problemler ortaya çıkmaktadır.

Şehir içi ulaşım problemlerinin ortadan kaldırılması için şehir içi toplu taşıma hizmetlerinin vatandaşlar tarafından güvenilir, sağlıklı, ekonomik, etkin, hızlı ve erişilebilir bir şekilde kurgulanması gerekmektedir. Özellikle büyükşehirlerde kapsamlı bir ulaşım master planının yapılması elzemdir (Ağaoğlu ve Başdemir, 2019: 28). Bu master planı hazırlanırken şehirde bulunan tüm aktörlerin de dahil edilerek yönetim mekanizmasının işletilmesi önem arz etmektedir.

3.SAHA ARAŞTIRMASI BULGULARI VE DEĞERLENDİRME

3.1. Araştırmanın Amacı ve Yöntemi

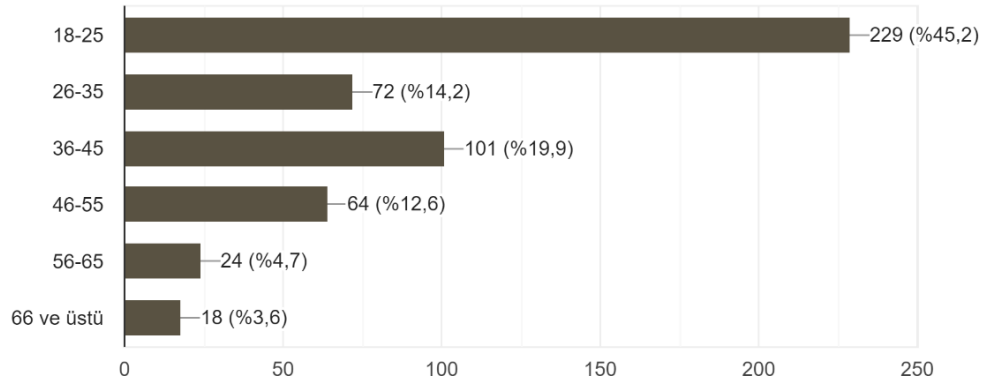
15 Ocak 2021- 3 Mart 2021 tarihleri arasında Kayseri il merkezinde bulunan 151 mahalleden toplam 507 kişi ile anket uygulaması gerçekleştirilmiştir. 2019 yılına göre Kayseri il merkezinde bulunan Melikgazi ve Kocasinan ilçelerinin toplam nüfusu, 968,078'dir. Proje kapsamında %95 güven aralığında 384 kişi ile görüşülmesi gerekirken bu sayı arttırılarak 507'e kadar çıkarılmıştır. Proje başvuru formunda yer verilen 5'li Likert Tipi Tutum Ölçeği kullanılmıştır.

3.2. Araştırmanın Evren ve Örneklemi

Çıkan sonuçlar analiz edilerek aşağıdaki şekilde görselleştirilmiştir. İlk olarak demografik verilere yer verilmiştir.

Tablo 1.

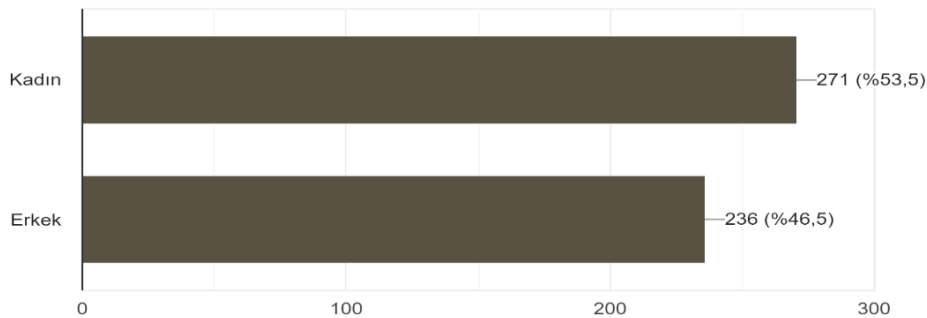
Yaş:
507 yanıt



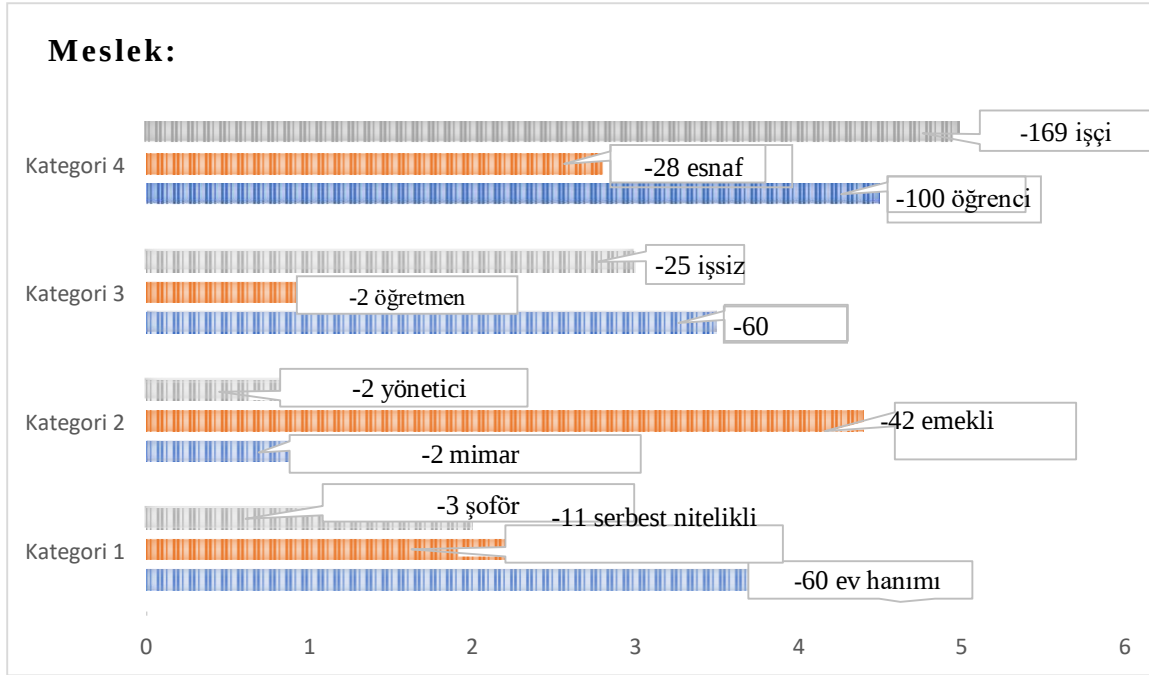
Kayseri ilinde 151 mahallede tesadüfi yöntemle 507 kişiyle görüşülmüştür. 507 kişiden %45,2'si 18-25 yaş aralığında, %14,2'si 26-35 yaş aralığında, %19,9'u 36-45 yaş aralığında, %12,6'sı 46-55 yaş aralığında ve geri kalanı 56 yaş üzeridir. Anketin dağılımına baktığımızda gençlerin ve orta yaşlıların ankete katılımının olduğunu görüyoruz.

Tablo 2.

Cinsiyet:
507 yanıt



Ankete katılan 507 kişiden %53,5'i (271 kişi) kadın, %46,5'i (236 kişi) erkektir. Anketin dağılımına baktığımızda kadınların katılımının daha çok olduğu görülmektedir.

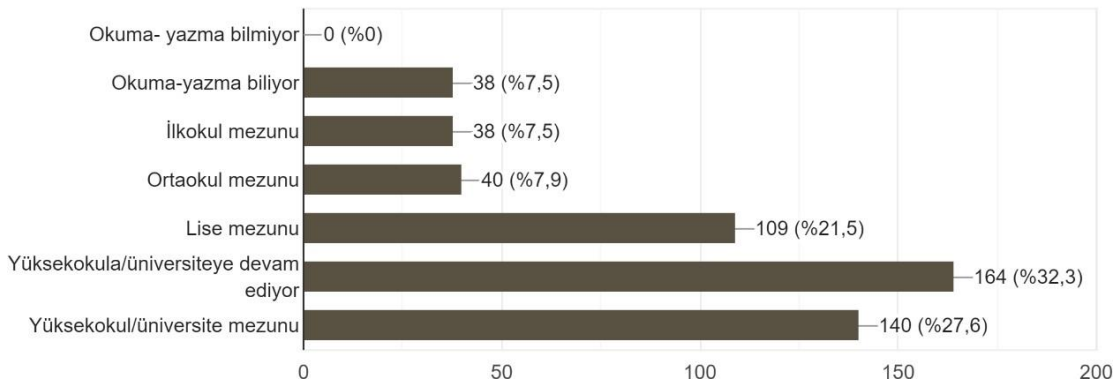


Tablo 3.

Kayseri ilinde yapılan ankette, ankete katılan 507 kişiden 169'u işçi, 100'ü öğrenci, 28'i esnaf, 25'i işsiz, 60'ı memur, 60'ı ev hanımı ve 20'si serbest meslekte faaliyet gösteriyor olarak kendini tanımlamıştır. Dağılıma bakıldığında en çok katılımın işçi ve öğrenci, en az katılımın ise serbest meslekle uğraşan kişiler tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir. Bu dağılıma baktığımızda farklı meslek gruplarından insanların ankete katıldığı görülmektedir.

Tablo 4.

Eğitim:
507 yanıt

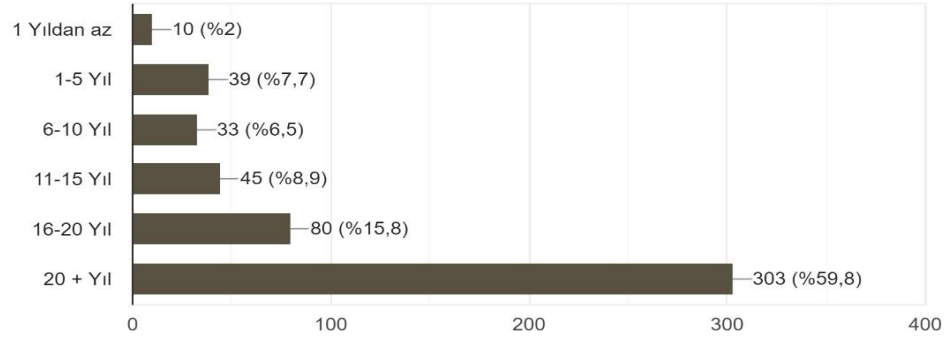


Katılımı gerçekleştiren kişilerin %32,3'ü yüksek okula devam ediyor, %27,6'sı yüksekokul mezunu, %21,5'i lise mezunu, %7,9'u ortaokul mezunu, %7,5'i ilkokul mezunu, %7,5'i okuma yazma biliyor olarak faaliyet gösterip kendini tanımlamıştır. Dağılıma bakıldığında en çok katılımın yüksekokula devam eden kişiler ve yüksekokul mezunu kişiler olduğu, en az ise okuma yazma bilen kişiler olduğu görülmektedir. Ankete katılanlar arasında okuma yazma bilmeyenler bulunmamaktadır.

Tablo 5.

Kayseri’de ne kadar zamandır yaşıyorsunuz?

507 yanıt

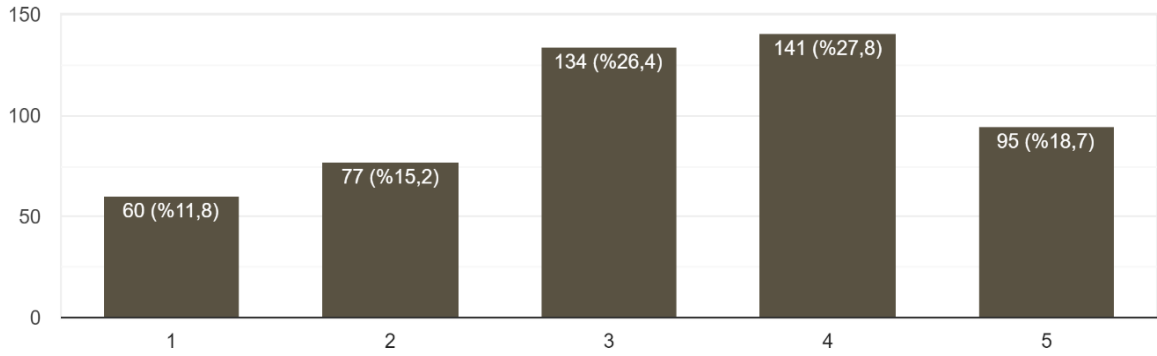


20 yıl ve 20 yıldan fazla süredir Kayseri’de yaşayanlar katılımın çoğunluğunu oluşturmaktadır. Ankete baktığımızda 303 kişi bu yanıtı vermiştir. 10 kişi ise 1 yıldan az süredir Kayseri’de yaşayıp ankete katılım sağlamıştır. Bu durum Kayseri ilindeki şehir içi toplu taşıma problemlerinin daha detaylı olarak görülmesine imkan sağlamaktadır.

Tablo 6:

1-Şehrimizdeki yolların bakımından memnunum.

507 yanıt

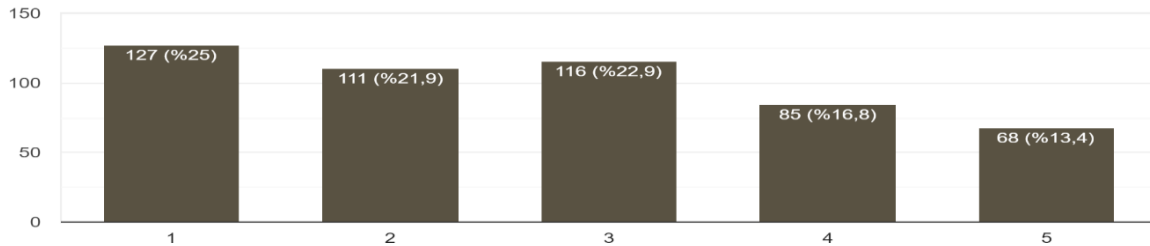


Kayseri’de vatandaşların %46,5’i yolların bakımından memnun olduğunu ifade etmiştir, %27’si ise yolların bakımından memnun olmadıklarını belirtmişlerdir. Bu soruda yüksek oranda kararsız vatandaş sayısı ortaya çıkmaktadır. Bu durumda Kayseri Büyükşehir Belediyesi ve ilçe belediyelerinin yolların bakımı konusunu öncelikli politika gündemlerine almaları gerekmektedir.

Tablo 7.

2-Belediye otobüslerinin seferleri yeterlidir.

507 yanıt



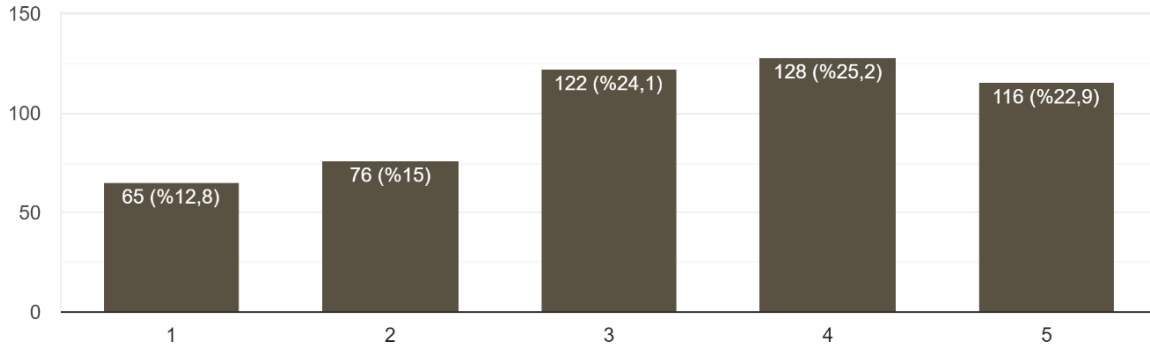
Vatandaşların %46,9’u belediye otobüslerinin seferlerini yeterli bulmamıştır, %30,2’si ise otobüs

seferlerini yeterli bulmuştur. Bu soruda yüksek oranda kararsız vatandaş sayısı ortaya çıkmıştır. Belediyenin otobüs seferlerini arttırması ve bu konuda düzenleme yapması gerekmektedir. Bu çerçevede özellikle Kayseri Büyükşehir Belediyesinin yapay zekâ destekli akıllı durak uygulamalarına yönelik çalışmalar yapmaları elzemdir.

Tablo 8:

3-Tramvay seferleri yeterlidir.

507 yanıt

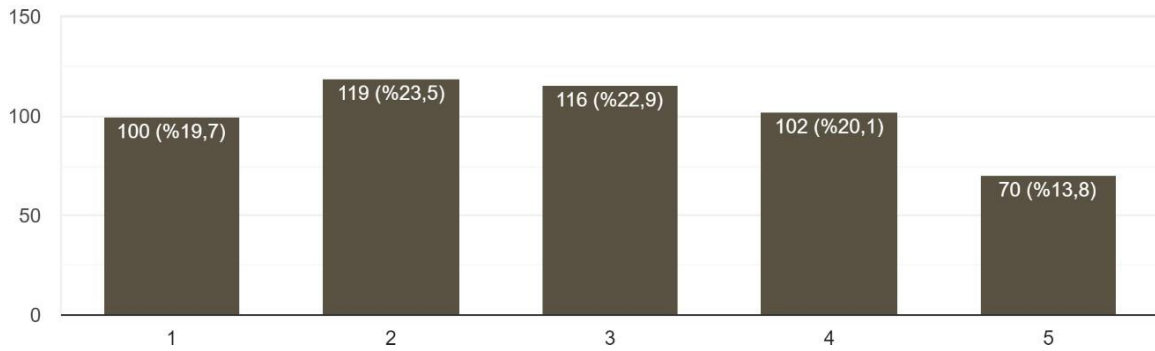


Katılımcıların %48,1'i tramvay seferlerini yeterli bulmuştur. % 27,8'i ise tramvay seferlerini yeterli bulmamıştır. %24,1 gibi yüksek bir oranda kararsız vatandaş sayısı ortaya çıkmıştır. Kararsızların sayısı dikkate alındığında belediyenin tramvay seferlerini arttırıp düzenleme yapması gerekmektedir.

Tablo 9.

4-Toplu taşıma araçlarının ulaşım güzergahları yeterlidir.

507 yanıt

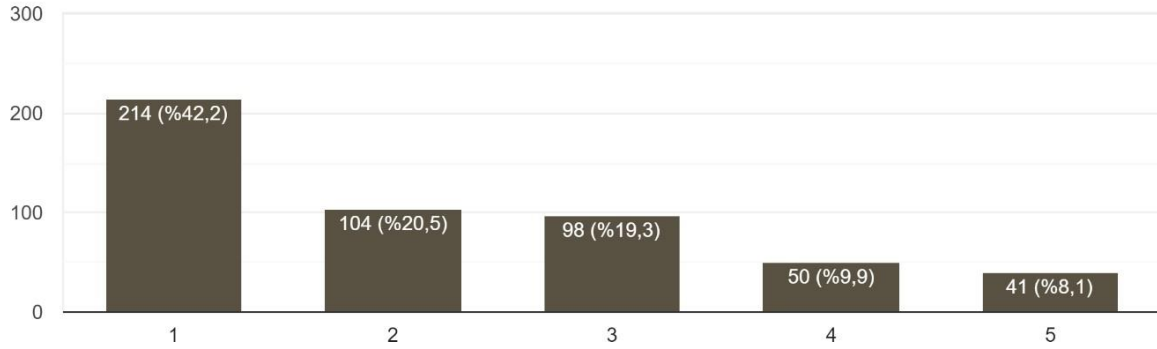


Katılımcıların %33,9'u toplu taşıma araçlarının ulaşım güzergahlarının yeterliliğinden memnundur. %43,2'si ise ulaşım güzergahlarının yeterliliğinden memnun olmadıklarını belirtmiştir. Bu soruda yüksek oranda memnun olmayanlar ve kararsız vatandaş sayısı bulunduğu için belediyenin toplu taşıma ulaşım güzergahına ilişkin politikasını gözden geçirerek yeni güzergahlar oluşturması gerekmektedir. Şehrin merkezi dışında kalan mahallelerden Erkilet Çocuk Hastanesine tek bilet ile ulaşım sağlanacak yeni güzergahların oluşturulması belediye tarafından planlanabilir.

Tablo 10.

5-Toplu taşıma araçlarının doluluk oranları normaldir.

507 yanıt

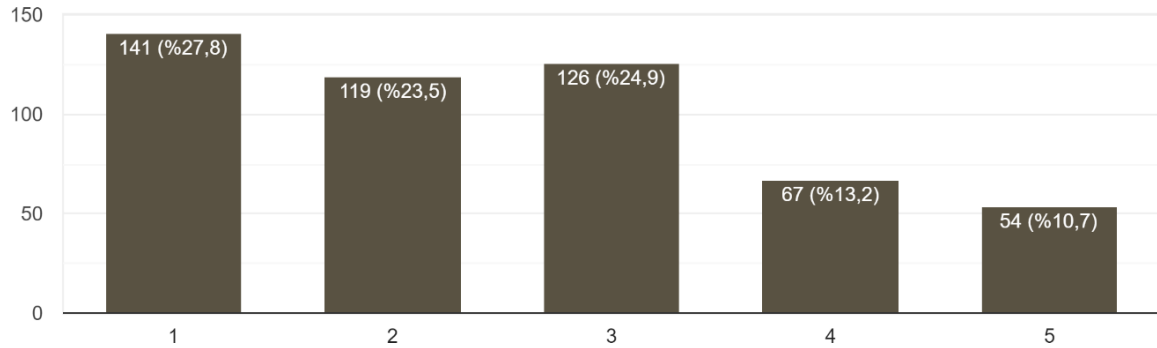


Ankete katılan kişilerin %18'i toplu taşıma araçlarının doluluk oranından memnundur, %62,7'si ise toplu taşıma araçlarının doluluk oranından memnun değildir. %19,3' ise kararsız olduğunu belirtmiştir. Özellikle Covid-19 sürecinde yapılan bu ankette toplu taşıma araçlarının doluluk oranının normal olmadığı görülmektedir. Bu konuda sağlık şartlarımızın önemi bakımından da düzenleme yapılması gerekmektedir.

Tablo 11.

6-Durakta otobüs bekleme süresi uzun sürmez.

507 yanıt

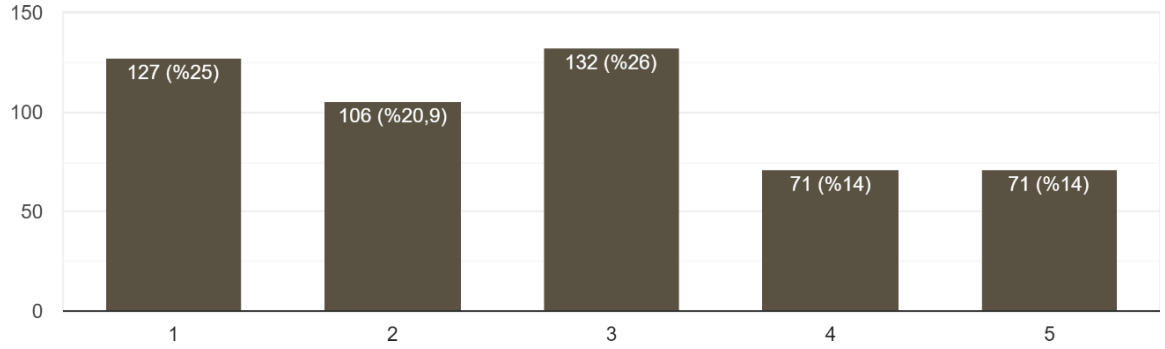


Katılımcıların %23,9'u durakta otobüs bekleme süresinin uzun sürmediğini ifade etmiştir. %51,3'ü ise durakta otobüs süresinin uzun sürdüğünü ifade etmiştir. %24,9'u ise bu konuda kararsız olduğunu belirtmiştir. Dağılıma bakıldığında çoğunluğun otobüs bekleme süresinin uzun sürdüğünü düşündüğü görülmektedir. Bu tablodaki yanıtlar dikkate alındığında belediyenin mahalle bazlı bir analiz yapması ve bu kapsamda da otobüs seferlerinin sürelerini maksimum yarım saat olacak şekilde düzenlemesi gerekmektedir. Zamanın günümüz için çok önemli olduğu düşünülürse vatandaşların zaman kaybı yaşamaması adına öncelikli ele alınması gereken konuların başında bu yer almaktadır.

Tablo 12.

7-Toplu taşıma araçlarında(otobüs, tramvay) oturarak yolculuk yaparım.

507 yanıt

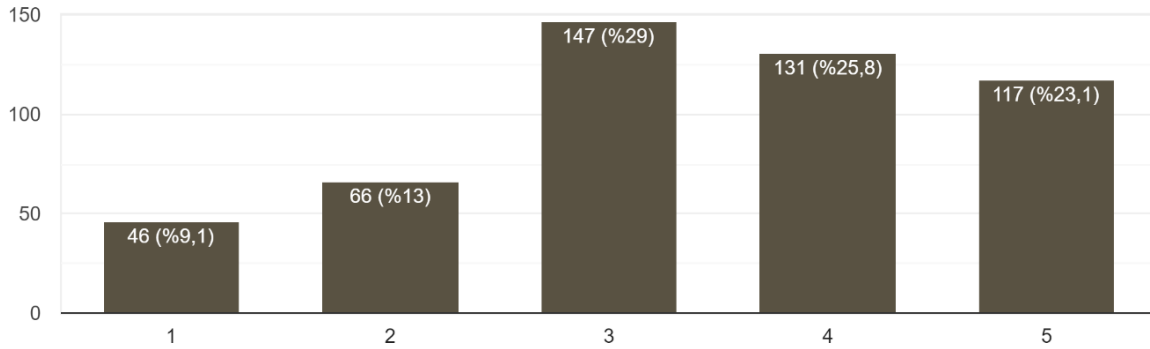


Vatandaşların % 28'i toplu taşıma araçlarında oturarak yolculuk yaptığını belirtmiştir. % 45,9'u ise oturarak yolculuk yapmadığını belirtmiştir. Bu soruda yüksek oranda kararsız vatandaş olduğu görülmektedir. Oturarak yolculuk yapma otobüsün doluluk oranıyla da ilgilidir. Çoğunluk oturarak yolculuk yapmadığını belirtmiştir. Belediyenin gerek belediye otobüsleri gerekse de halk otobüsleri sayısının artırılması ya da alternatif ulaşım araçlarının devreye sokulması konusunda adım atması gerekmektedir. Ama bundan önce farklı sektör ve kurumların katılacağı bir toplu ulaşım gözden geçirme ve yenileme çalıştayının düzenlenmesi gerekmektedir. Çalışmaya katılacak olan bilim insanları ve farklı sektörlerin temsilcilerinin görüşleri çerçevesinde Kayseri ilinde toplu taşıma problemi çözüme kavuşturulabilir.

Tablo 13.

8-Toplu taşıma araçlarında yolculuğum güvenli geçer.

507 yanıt

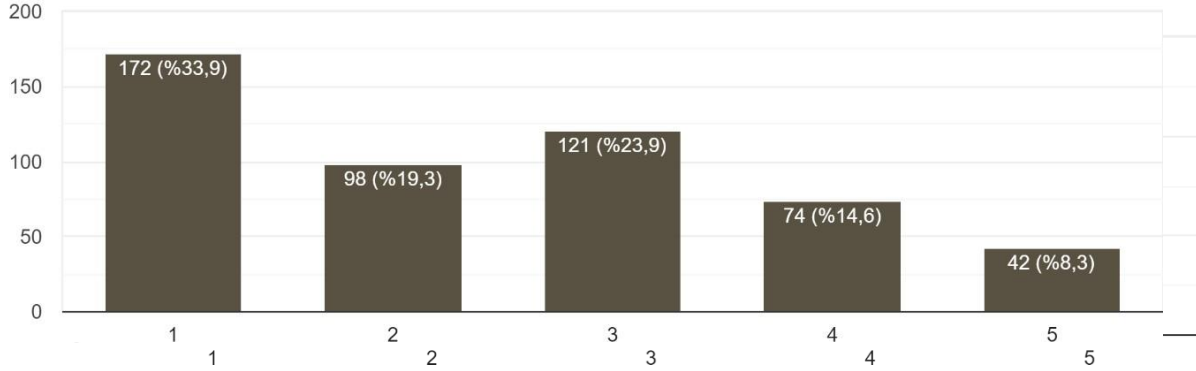


Vatandaşların %48,9'u toplu taşıma araçlarında yolculunun güvenli geçtiğini ifade etmiştir. %22,1'i ise yolculuğunun güvenli geçmediğini düşünmektedir. %29'u ise kararsız olduğunu ifade etmiştir. Dağılıma bakıldığında toplu taşıma araçlarında güvenli yolculuk için yeni çözüm yol ve metotlarının takip edilerek uygulanması elzemdir.

Tablo 14.

11-Yolculuk sırasında kullandığım toplu taşıma aracının kliması yeterli seviyede çalışır.

507 yanıt

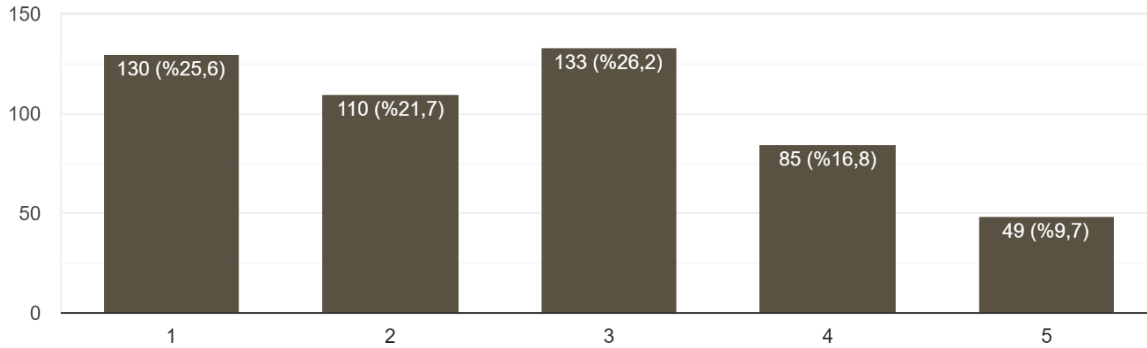


Ankete katılanların %17,2'si bilet ücretlerinden memnunken, %62'si bilet ücretlerinden memnun değildir. %20,9'u ise kararsızdır. Çoğunluğun görüşüne göre bilet fiyatı düşürülmelidir. Kayseri'de ulaşım ücreti 3 TL iken Konya'da ulaşım ücreti 2,50 TL, Adana'da ulaşım ücreti 2,90 TL, Mersin'de 2,25 TL olması nedeniyle ulaşım ücretlerinin gözden geçirilerek farklı alternatiflerin vatandaşlara sunulması gerekmektedir.

Tablo 15.

10-Ulaşımında kullandığım toplu taşıma aracı hijyeniktir.

507 yanıt



Vatandaşların %26,5'i toplu taşıma araçlarının hijyeninden memnun olduğunu ifade etmiştir. %47,3'ü ise toplu taşıma araçlarının hijyeninden memnun olmadığını belirtmiştir. Bu soruda yüksek oranda kararsız vatandaş sayısı ortaya çıkmıştır. Anketi dikkate aldığımızda toplu taşıma araçlarının temizliğinden çoğu kişi memnun değildir. Özellikle Covid-19 sürecinde bu konuya daha fazla önem verilmelidir.

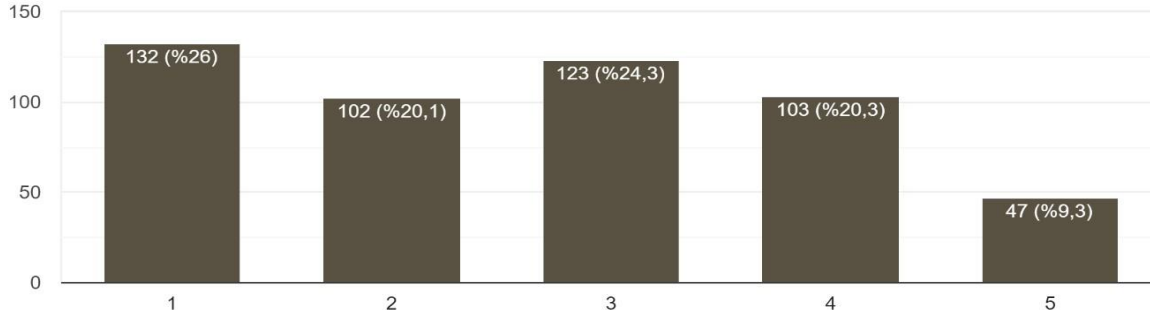
Tablo 16.

Ankete katılanların %22,9'u yolculuk sırasında kullanılan toplu taşıma aracının klimasının yeterli seviyede çalışmasından memnunken, %53,2'si bu durumdan memnun değildir. %14,9'u ise kararsız olduğunu belirtmiştir. Belediye otobüslerinin neredeyse çoğunda klima olmadığı için anketin dağılımı memnuniyetsizlikle sonuçlanmıştır. Kayseri ilinde özellikle otobüslerde klima problemleri yaşanırken tramvaylarda bu durum söz konusu değildir. Otobüslerde klima problemlerinin yaşanmasının en temel sebebi belediyeye ait otobüslerin eski olmasından kaynaklanmaktadır.

Tablo 17.

12-Araç sürücülerinin yolculara karşı üslup ve davranışlarından memnunum.

507 yanıt

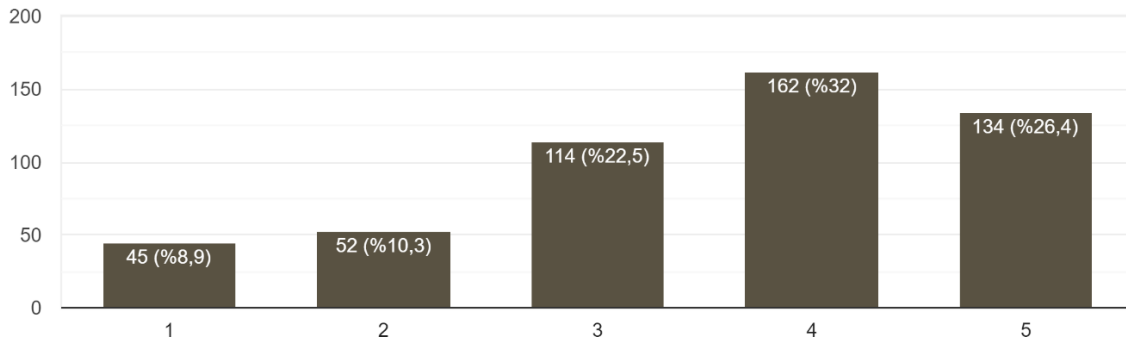


Vatandaşların %29,9'u araç sürücülerin üslup ve davranışlarından memnun olduğunu ifade etmiştir. %46,1'i ise araç sürücülerinin üslup ve davranışından memnun olmadığını belirtmiştir. Bu soruda yüksek oranda kararsız olduğunu belirten kişiler de vardır. Dağılıma bakıldığında çoğunluğun bu durumdan memnun olmadığı görülmektedir. Kayseri Büyükşehir Belediyesinin Kayseri Ulaşım A.Ş. işletmesi tarafından toplu taşıma araçlarını kullanan sürücülere belirli periyotlarla hizmet içi eğitim vermeleri gerekmektedir. Ayrıca vatandaşlara da yapacakları anketlerle bu eğitimlerin işe yarayıp yaramadığını gözden geçirmelidirler.

Tablo 18.

13-Tramvay duraklarının temizliğinden memnunum.

507 yanıt

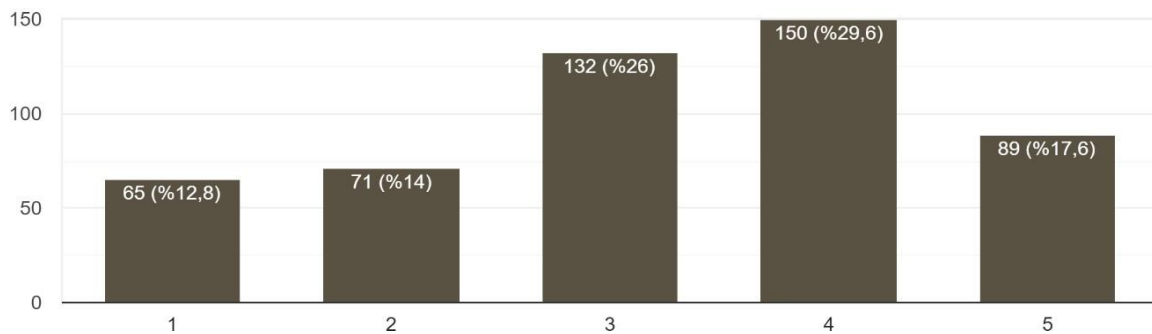


Ankete katılanların %58,4'ü tramvay duraklarının temizliğinden memnunken, %19,2'si bu durumdan memnun olmadığını %22,5' ise kararsız olduğunu belirtmiştir. Dağılıma bakıldığında tramvay duraklarının temizliğinden çoğu kişi memnun olduğunu belirtmiştir.

Tablo 19.

14-Yolculuk yaptığım araç mobil uygulamadaki durağa gelme süresiyle örtüşür.

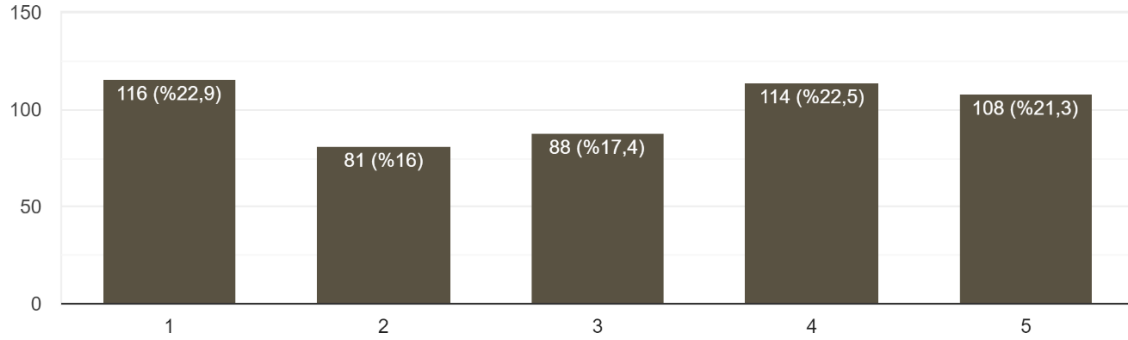
507 yanıt



Vatandaşların %47,2'si yolculuk yaptığı aracın uygulamadaki durağa gelme süresiyle örtüştüğünü ifade etmiştir. %26,8'i ise bu durumdan memnun olmadığını belirtmiştir. Bu soruda yüksek oranda kararsız vatandaş sayısı görülmektedir. Mobil uygulama gibi günümüz çağına uyan kolaylıkların doğru bir şekilde insanlara kazandırılmasının önemli olduğu görülmektedir. Bunun için araçların durağa gelme süresiyle örtüşmesi sağlanan mobil uygulamanın düzenlenmesi gerekmektedir.

Tablo 20.

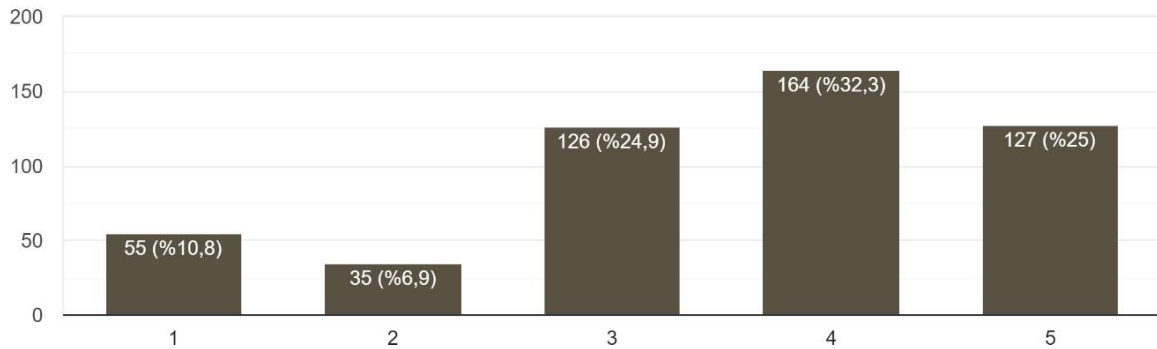
15-Ücretsiz aktarma süresi yeterlidir.
507 yanıt



Ankete katılanların %43,8'i toplu taşıma araçlarındaki ücretsiz aktarma süresini yeterli bulmuştur. %38,9'u ücretsiz aktarma süresinin yetersiz olduğunu ifade etmiştir. Kararsız olan vatandaş sayısı ise %17,4'tür. Kayseri Büyükşehir Belediyesi toplu taşıma araçlarının ücretsiz aktarma süresi 80 dakikadır. Kayseri'de TOKİ mahallesinden Erkilet mahallesine gitmek isteyen birisi için 80 dakika ücretsiz aktarma süresi yetmeyebilir.

Tablo 21.

16-Toplu taşıma araçlarındaki duraklar arası mesafe insanların rahat ulaşımı için yeterlidir.
507 yanıt

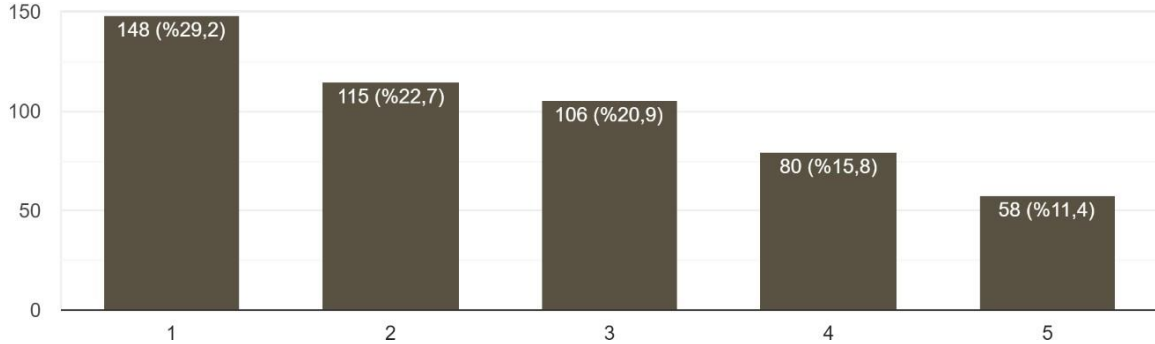


Vatandaşların %57,3'ü toplu taşıma araçlarındaki duraklar arası mesafesinden memnun olduğunu ifade etmiştir. %17,7'si bu durumdan memnun olmadığını ifade etmiştir. %24,9'u ise kararsız olduğunu belirtmiştir.

Tablo 22.

17-Toplu taşıma araçlarında engelli ve yaşlı vatandaşlarımıza yönelik inip binmelerini kolaylaştıracak araç gereçler bulunuyor.

507 yanıt

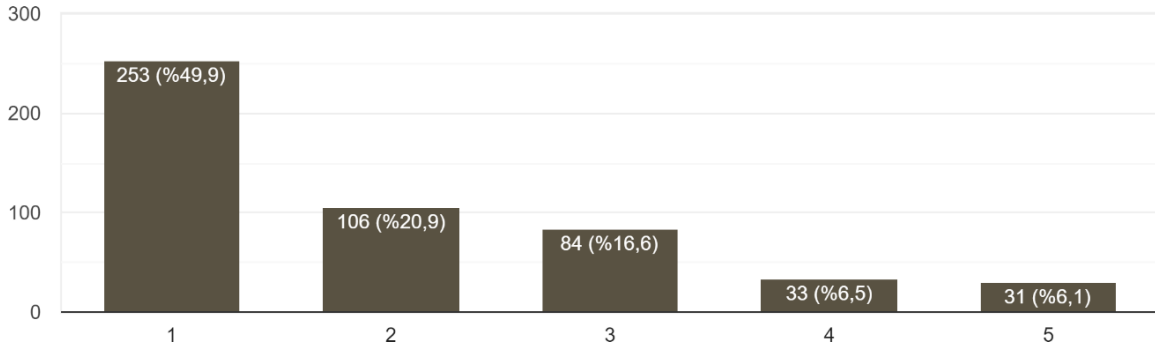


Vatandaşların %27,2'si toplu taşıma araçlarında engelli ve yaşlı insanlara yönelik inip binmelerini kolaylaştıracak araç gereçler bulunduğunu düşünmektedir. %51,9 'u ise düşünmemektedir. Bu soruda yüksek oranda kararsız vatandaş sayısı da bulunmaktadır. Kayseri'de tramvayların dezavantajlı gruplara yönelik mekanizmaları bulunmamaktadır. Otobüslerin ise bir kısmında bu mekanizmalar yer almaktadır. Tabloda çıkan sonuç da bunun bir göstergesidir. Bu kapsamda belediyenin ivedilikle bu problemi çözme yönünde adım atması gerekmektedir.

Tablo 23.

18- Kayseri'de yeterince bisiklet yolu vardır.

507 yanıt

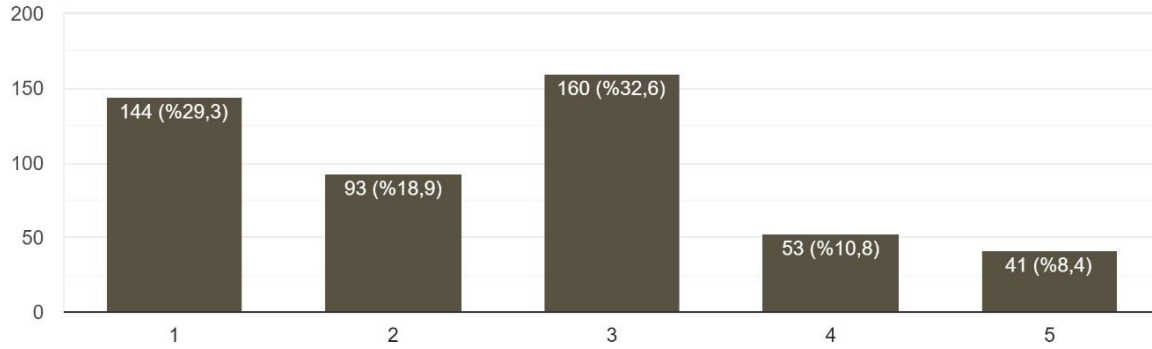


Vatandaşların %70,8'i Kayseri'de yeterli oranda bisiklet yolunun bulunmadığını ifade etmektedir. Kayseri gibi düz bir coğrafyaya sahip modern bir şehrin bu noktada eksikliği ivedilikle giderilmesi gereken bir konudur. Hele ki Kayseri ilinde pek çok yolun oldukça geniş olduğu düşünüldüğünde bisiklet yolunun planlamasının kolayca yapılabileceği görülecektir. Ancak belediye yetkililerinin bisiklet yolu planlaması yaparken ildeki akademisyenler, inşaat mühendisleri odası ve şehir bölge planlama odası yetkilileri ile istişare yapması elzemdir. Çünkü pek çok şehirde yönetim işletilmemekte ve kurulan bisiklet yolları kısa bir süre sonrakaldırılmaktadır.

Tablo 24.

19-Kay-Bis (Kayseri bisiklet) kullanma sürelerini yeterli buluyorum.

491 yanıt

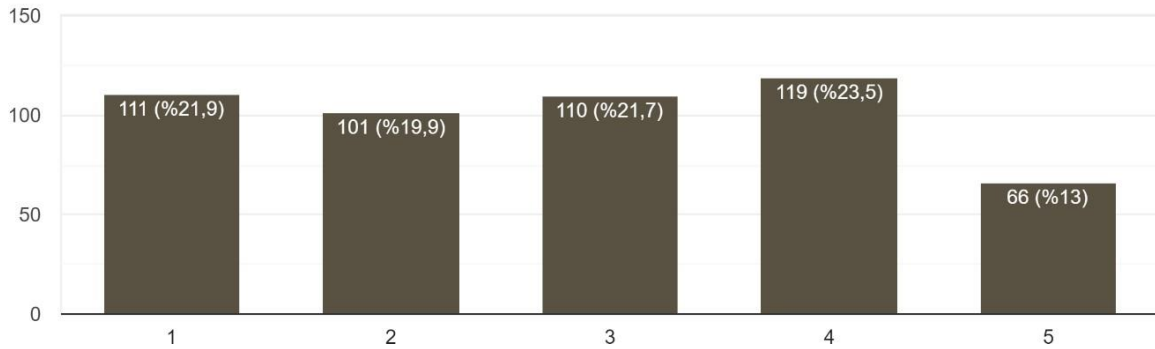


Çalışmaya katılan vatandaşların yanıtları dikkate alındığında bisiklet kullanma sürelerini yeterli bulanların oranı oldukça düşüktür. Yaklaşık %50'si yeterli bulmazken %32,6'sı ise kararsızdır.

Tablo 25.

20-Toplu taşıma araçlarının çalışma saatleri bireylerin ihtiyaçlarını yeterince karşılıyor.

507 yanıt

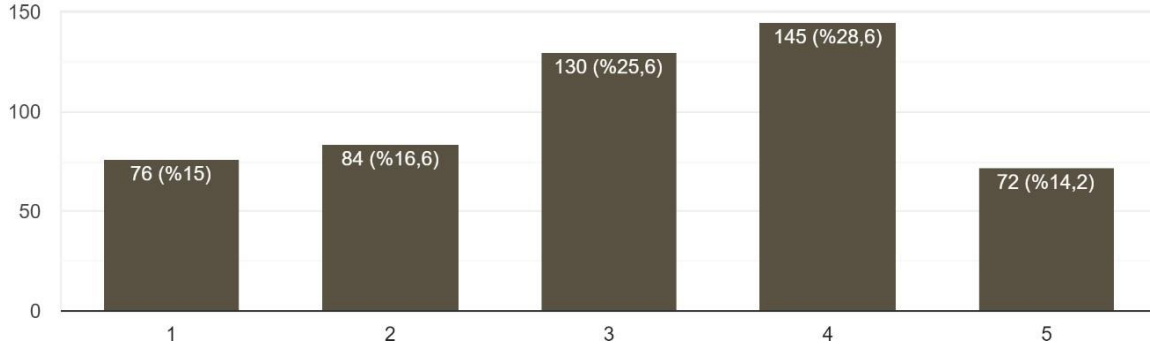


Vatandaşların %36,5'i toplu taşıma araçlarının çalışma saatlerinin bireylerin ihtiyaçlarını yeterince karşıladığını düşünmektedir. %41,8'i ise yeterince karşılamadığını düşünmektedir. Bu soruda da yüksek oranda kararsız vatandaş sayısı bulunmaktadır. Tabloya bakıldığında dağılımın birbirine yakın olduğu görülmektedir. Bu durum yaşanan mahalle, yaş grubu gibi çeşitli faktörlerin etkili olduğunu göstermektedir.

Tablo 26.

21-Toplu taşıma araçlarının gideceğim yere ulaştırma süresini yeterli buluyorum.

507 yanıt

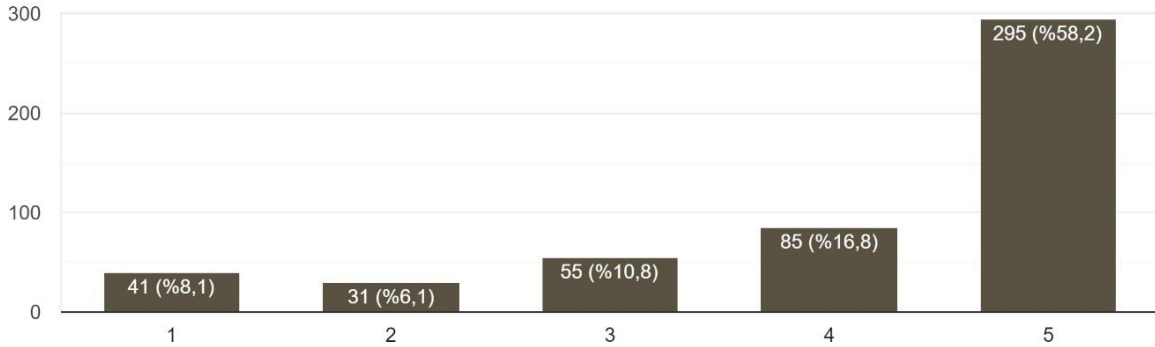


Toplu taşıma araçlarının ulaştırma süresini yeterli bulanların oranı yaklaşık %43'tür. Bu oran oldukça yüksektir. Yeterli bulmayanların oranı ise azımsanmayacak kadar çoktur. Kayseri Büyükşehir Belediyesinin süre konusunda çeşitli araştırma ve uygulamalar yapması gerekmektedir. Mesela akıllı kavşak uygulamalarını arttırması, otobüs duraklarında bekleme sürelerini azaltması, durak sayılarını revize etmesi önerilebilecek çözüm yollarıdır.

Tablo 27.

22-Alternatif toplu ulaşım yöntemlerinin şehre kazandırılması gerekiyor.

507 yanıt

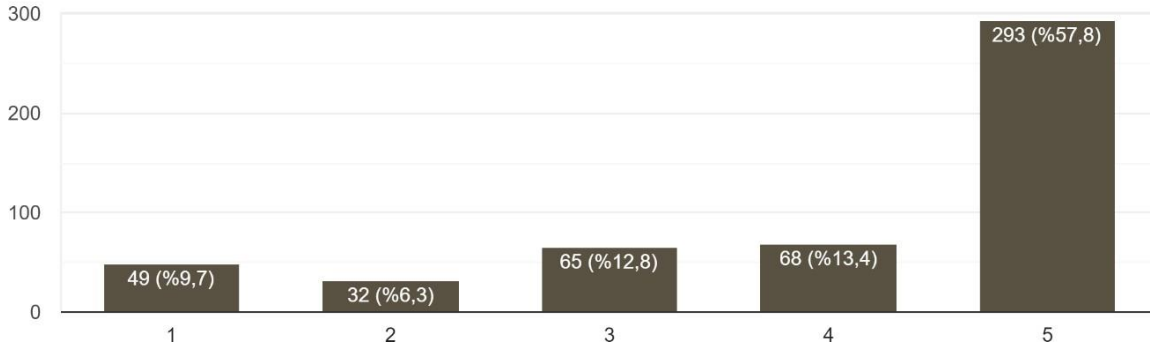


Bu soruya katılımcıların ekseriyetle çoğunluğu evet yanıtını vermiştir. Bu noktada hangi alternatif araçların şehre kazandırılabilceği konusunda çeşitli araştırmalar yapılması önem arz etmektedir. Örneğin pek çok büyükşehirde metro uygulaması varken Kayseri'de bu yöntemin uygulanabilirliği tartışmaya açılabilir.

Tablo 28.

23-Toplu ulaşım araçlarına Wi-Fi (kablosuz internet) uygulaması getirilmelidir.

507 yanıt

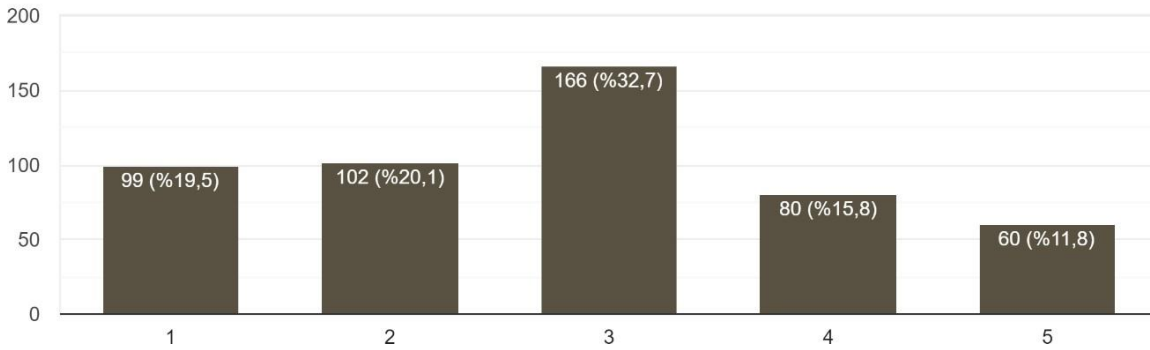


İnternet teknolojisinin yaygınlaştığı ve e-belediye ile mobil belediye uygulamalarının arttığı günümüzde toplu taşıma araçlarında Wi-Fi bulunması artık elzem hale gelmiştir. Zaten ülkemizde pek çok belediye toplu taşıma araçlarında bu uygulamaya yer vermektedir. Araştırmada da Kayseri’de toplu taşıma araçlarında Wi-Fi bulunmadığı ve vatandaşların talep ettiği görülmektedir.

Tablo 29.

24-Kayseri’de şehir içi toplu ulaşımında Halk otobüslerinden daha çok memnunum.

507 yanıt



Kayseri’de vatandaşların halk otobüslerinden memnuniyet düzeyinin düşük olduğu görülmektedir. Kararsızlar da düşünüldüğünde önemli bir sayı ortaya çıkmaktadır.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Şehir içi ulaşım aslında 7’den 70’e tüm vatandaşları ilgilendiren önemli bir konudur. Hatta yaşamımızın olmazsa olmazıdır. Çünkü insanoğlu sürekli hareket ve etkileşim içerisinde olduğundan toplu taşıma araçlarını devamlı olarak kullanmaktadır. Ancak vatandaşların kaliteli toplu taşıma hizmetlerinden yararlanması en temel hakları arasında yer almaktadır. 5393 sayılı Belediye Kanunu’nun 67. Maddesi ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunun 26. Maddesinde toplu taşıma ve ulaşım hizmetlerinin belediyeler tarafından sunulması ya da sürdürülmesi vurgulanmaktadır. Belediyeler tarafından sunulan bu hizmetlere ilişkin vatandaşların istek, talep ve beklentileri de gelişen çağın şartlarına paralel olarak değişmektedir. Kayseri ilinde de şehir içi toplu taşımaya ilişkin yapılan araştırma neticesinde toplu taşımaya ilişkin vatandaşların bazı şikâyet ve talepleri olduğu ortaya

çıkmiştir.

Kayseri ilinde vatandaşlar ulaşım güzergahının yeterli olmadığını, durakta bekleme süresinin uzun olduğunu, toplu taşıma araçlarında oturarak yolculuk yapamadıklarını, bilet ücretlerinin yüksek olduğunu, toplu taşıma araçlarının hijyenik olmadığını, klimaların yeterli düzeyde çalıştırılmadığını, araç sürücülerinin yolculara karşı üslup ve davranışlarından memnun olmadıklarını, ücretsiz aktarma süresinin yeterli olmadığını, toplu taşıma araçlarında engelli ve yaşlılara yönelik inip-binmelerini kolaylaştıracak araç ve gereçlerin yeterli düzeyde olmadığını, il genelinde yeteri düzeyde bisiklet yolu bulunmadığını, toplu taşıma araçlarının çalışma saatlerinin vatandaşların ihtiyaçlarını karşılamadığını ifade etmişlerdir. Bunların yanı sıra vatandaşlar yolların bakımından, tramvay seferlerinden, yolculuklarının güvenliğinden, tramvay duraklarının temizliğinden, yolculuk yapılan aracın mobil uygulamadaki durağa gelme süresi ile örtüşmesinden, duraklar arası mesafeden ve toplu taşıma araçlarının ulaştırma süresinden memnun oldukları görülmüştür. Kayseri Büyükşehir Belediyesinin belirtilen sorun alanlarına ilişkin vatandaş odaklı ve katılımlı politikalar üretmesi gerekmektedir.

KAYNAKÇA

- AĞAOĞLU, BAŞDEMİR, Hüseyin ve MELİH, Naci (2019), Kent İçi Ulaşım Sorunları ve Çözüm Önerileri, Gaziosmanpaşa Bilimsel Araştırma Dergisi, 8(1), 27-36.
- AKMAN, Gülşen ve ALKAN, Atakan (2016), İzmit Kent İçi Ulaşımında Alternatif Toplu Taşıma Sistemlerinin Aksiyomlarla Tasarım Yöntemi İle Değerlendirilmesi, Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi, 22(1), 54-63.
- KARABULUT, Fevzi Yasin ve HELVACI, Cahit (2017), Büyük Şehirlerde Ulaşım Sistemleri ve Sorunları: İzmir İli Özelindeki Sorunlara Çözüm Önerileri, Planlama Dergisi, 27(3), 215-221.
- KARAŞAHİN, Mustafa (2018), Isparta Yerel Ekonomik Kalkınma Vizyonu 2018 Isparta İli Kent İçi Ulaşım Sorunları ve Çözüm Önerileri Analizi.
- SAATÇIOĞLU, Cem ve YAŞARLAR, Yaşar (2012), Kentiçi Ulaşımında Toplu Taşımacılık Sistemleri: İstanbul Örneği, Kafkas Üniversitesi, İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 3(3), 117-144.
- SERT, Harun, BOZO, Ahmet, MİMAN, Mehmet (2018), Ulaşım Memnuniyeti Tutum Ölçeği Geliştirilmesinde: Harran Üniversitesinde Bir Uygulama, Atlas International Reperfed Journal On Social Siences, 4(14),
- SAATÇIOĞLU, Cem ve YAŞARLAR, Yaşar (2012), Kentiçi Ulaşımında Toplu Taşımacılık Sistemleri: İstanbul Örneği, Kafkas Üniversitesi, İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 3(3), 120.