



ULAŞIM TÜR SEÇİMİNE YÖNELİK ALGILARIN ÖLÇÜLMESİNDE METAFOR ANALİZİNİN KULLANILMASININ SÜRDÜRÜLEBİLİR KENTSEL GELİŞMEYE KATKISI

THE CONTRIBUTION OF USING METAPHOR ANALYSIS TO MEASURE PERCEPTIONS REGARDING TRANSPORTATION TYPE SELECTION TO SUSTAINABLE URBAN DEVELOPMENT

Dr. Öğr. Üyesi Sedef ŞENDOĞDU

Konya Necmettin Erbakan Üniversitesi, Güzel Sanatlar ve Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Konya/Türkiye
ORCID ID: 0000-0002-8021-306X

Şeyma AVCI

Konya Necmettin Erbakan Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Konya/Türkiye
ORCID ID: 0000-0002-5752-5583



ÖZET

Son yıllarda, gerek kentleşme hızının artması, gerekse ekonomik yapının gelişmesiyle birlikte ortaya çıkan sorunlar, kentlerin sürdürülebilirliğini etkileyerek sürdürülebilir kentsel gelişmeye engel olmaktadır. Küresel sürdürülebilirlikte kilit rol oynayan kentlerimizde yaşanan hızlı gelişmeler neticesinde otomobile olan bağımlılığın artmasıyla, sürdürülebilir kentsel gelişmenin en önemli faktörlerinden olan sürdürülebilir ulaşım türlerine yönelik talepler azalmakta ve kentlerimiz sürdürülebilir ulaşım ilkelerinden uzaklaşmaktadır. Sürdürülebilir ulaşım tür seçiminin, toplu ulaşım, yaya ve bisiklet ulaşımı lehine çevrilmesi, yolcuların belirtilen ulaşım türlerine yönelik algıları ve memnuniyet düzeyleri ile yakından ilişkilidir. Ulaşım türüne yönelik algıların soyut ve somut olarak kavramsallaştırılmasının, bu konudaki politika ve hedeflerin daha iyi anlaşılmasına ve sürdürülebilir ulaşım potansiyel olarak fayda sağlamasına katkıda bulunacağı ileri sürülmektedir. Bu kapsamda metaforlar, insanların nasıl düşündükleri, davrandıkları ve iletişim kurdukları ile ilgili bütünleşmiş mekanizmalar olarak görülmekle birlikte, davranış ve hislerin nedenlerini anlamak konusunda önemli bir yol sunmaktadır. Bir söylem analizi yöntemi olan metafor analizinin arkasındaki öncül, insanların kendi deneyimlerini ve inançlarını tarif ederken kullandıkları metaforları inceleyerek, ortaya konuların altındaki anlamları doğrudan ve bilinçli olarak ortaya çıkarmayı başarabilmesidir. Kentsel ulaşım türüne yönelik algıların metafor analizi yoluyla ölçülmesi, ulaşımın psikolojik ve sosyolojik açıdan değerlendirilmesi konusunda da sağlıklı sonuçlar verecektir. Çünkü metaforlar, düşünce sistemlerinin mecazi kullanımlarla ifade edilmesini sağlamaktadır. Bu kapsamda çalışmada; metafor analizi ile sürdürülebilir ulaşım tür seçimine etki eden algıların ölçülerek, ulaşım türlerindeki kullanım alışkanlıklarının toplu ulaşım, yaya ve bisiklet lehine çevrilebilmesi ve bu sayede sürdürülebilir kentsel gelişmeye katkı sağlaması amaçlanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Sürdürülebilir kentsel gelişme, sürdürülebilir ulaşım, metafor analizi, ulaşım tür seçimi.

ABSTRACT

In recent years, both the increase in the speed of urbanization and the problems that arise with the development of the economic structure affect the sustainability of cities and prevent sustainable urban development. As a result of the rapid developments in our cities, which play a key role in global sustainability, the demand for sustainable transportation, which is one of the most important factors of sustainable urban development, is decreasing and our cities are moving away from sustainable transportation principles. The transformation of sustainable transportation type selection in favor of public transportation, pedestrian and bicycle transportation is closely related to the perceptions and satisfaction levels of the passengers regarding the specified types of transportation. It is argued that the conceptualization of perceptions towards transportation as abstract and concrete will contribute to a better understanding of the policies and targets on this issue and potential benefits to sustainable transportation. In this context, although metaphors are seen as integrated mechanisms about how people think, behave and communicate, they offer an important way to understand the causes of behaviors and feelings. The premise behind metaphor analysis, which is a method of discourse analysis, is that it succeeds in revealing directly and consciously the meanings underlying what is revealed by examining the metaphors people use to describe their experiences and beliefs. Measuring perceptions about urban transportation through metaphor analysis will give healthy results in terms of psychological and sociological evaluation of transportation. Because metaphors enable thought systems to be expressed with figurative uses. In this context, in the study; with metaphor analysis, it is aimed to measure the perceptions affecting the choice of sustainable transportation type, and to transform the usage habits in the types of transportation in favor of public transportation, pedestrian and bicycle and thus contribute to sustainable urban development.

Keywords: Sustainable urban development, sustainable transportation, metaphor analysis, type selection in transportation.

1. GİRİŞ

Kırsal kesimden kentsel yaşama geçiş süreci olarak tanımlanan kentleşme hızının kısa vadede ivme kazanarak artması, kentlerde çevresel, ekonomik ve sosyal anlamda birçok soruna yol açmaktadır. Bu sorunlarla birlikte,

ekonomik değişim, kaynak kıtlığı, hızlı teknolojik ve sosyal değişim, çevre ve iklim değişikliği etkileri gibi faktörler kentlerin sürdürülebilir gelişmesinin önünde büyük engel oluşturmaktadır.

Sürdürülebilir kentsel gelişim, en genel tanımıyla, kent içerisindeki eylemlerin sosyal, ekonomik ve çevresel olarak devam ettirilmesi ve kentlilerin ihtiyaçlarının bir bütün olarak karşılanabilmesidir (Newman, 1999; Mega, 1996). Kent içerisindeki eylemlerin devam ettirilmesi, kentte yaşayan insanların kentsel fonksiyonlara erişimi ile mümkündür. Bu noktada kentlerin sürdürülebilir olarak gelişiminde çevresel etkiler, arazi kullanımı, atık yönetimi, enerji kaynakları kadar, kentsel ulaşımın da rolü oldukça büyük olmaktadır. Ancak; hızlı ve plansız kentleşme sürecinde, kentsel fonksiyonlara erişimde en önemli rolü üstlenen ulaşım ağları üzerindeki baskılar giderek artmaktadır. Günümüzde otomobile olan bağımlılığın da artmasıyla, özellikle sürdürülebilir kentsel gelişmeye en çok katkıyı sağlayan sürdürülebilir ulaşım türlerinin göz ardı edilerek, toplu ulaşım, yaya ve bisiklet ulaşımına ayrılması gereken alanların otomobil kullanımına ayrılması, kentlerimizde gerek fiziksel gerek sosyal gerekse ekonomik bileşenlerden oluşan sürdürülebilir kentsel gelişime engel olmaktadır.

Sürdürülebilir ulaşım, bir toplumun hareketlilik ihtiyaçlarının çevreye en az zarar verecek ve gelecek nesillerin hareketlilik ihtiyaçlarını bozmayacak şekilde desteklenmesi olarak tanımlanmaktadır (ECMT, 2004; Litman, 2006). Sürdürülebilir ulaşım da geleneksel ulaşım planlamasından farklı olarak, çevresel, ekonomik ve sosyal anlamda daha canlı, yaşanabilir ve sürdürülebilir kentler yaratmak amaçlanmaktadır (Litman, 2006). Kentlerimizde otomobil odaklı ulaşım planlaması yaklaşımının hız kazanmasıyla birlikte, toplu ulaşım, yaya ve bisiklet ulaşımı göz ardı edilmekte olup; özellikle sürdürülebilir ulaşım türlerini tercih ederek hareketliliğini sağlayacak bireyler açısından erişilebilirlik, güvenlik, eşitlik gibi konular önemli olmaktadır. Ulaşımaya yönelik bu tür algıların soyut ve somut olarak kavramsallaştırılmasının, bu konudaki politika ve hedeflerin daha iyi anlaşılmasına ve sürdürülebilir ulaşımaya potansiyel olarak fayda sağlamasına katkıda bulunacağı ileri sürülmektedir.

Metaforlar tipik olarak yalnızca dilin özelliği olarak düşünülse de, düşünce veya eylemlerde kelimelerin kullanımı olarak görülmektedir. Hem düşündüğümüz hem de hareket ettiğimiz sıradan kavramsal sistemimiz, doğada temel olarak mecazi anlamlar taşıyan metaforlarla açıklanabilmektedir (Lakoff ve Johnson, 2003). Bu noktada; sürdürülebilir ulaşım tür seçiminde önemli rol oynayan algıların ölçülmesinde en sağlıklı sonucu metafor analizi yöntemi verecektir. Çünkü kullanıcıların ulaşım türlerine yönelik metaforlarının incelenmesi; fiziksel ve kültürel deneyimleri açıklamaya ve algıları somut ve soyut olarak kavramsallaştırmaya yardımcı olacaktır.

Çalışmanın konusu; ulaşım tür seçimine etki eden algıların metafor analizi yöntemi ile ölçülmesinin sürdürülebilir kentsel gelişmeye katkısıdır. Bu bakımdan öncelikle sürdürülebilir kentsel gelişme, sürdürülebilir ulaşım ve tür seçimine etki eden algılardan söz edilip, daha sonrasında metafor analizi yöntemi genel hatlarıyla tanıtarak, algıların ölçülmesinde kullanılmasının kentsel gelişmeye katkısı ortaya konmaya çalışılacaktır.

2. SÜRDÜRÜLEBİLİR KENTSEL GELİŞME VE SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM

Sürdürülebilirlik kavramı; ilk olarak 1713 yılında Alman bilim adamı Hans Carl von Carlowitz tarafından “Sylvicultura Oeconomica” kitabında kullanılmış olsa da (Heinberg, 2010), bu terim Birleşmiş Milletler Dünya Çevre ve Kalkınma Konferansı (UNCED)’nin Brundtland Raporu’nda sürdürülebilir gelişmenin tanımının yapılmasıyla daha fazla tanınırlık kazanmıştır. 1987 yılında Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu (WCED)’nin yayınladığı Brundtland Raporu, sürdürülebilirlik kavramı için kilometre taşı olarak kabul edilmekte olup, rapora göre sürdürülebilirlik; “gelecek nesillerin kendi ihtiyaçlarının karşılanmasından ödün verilmeden günümüz ihtiyaçlarının karşılanmasıdır” (Gudmundsson vd., 2016). Sürdürülebilir çevre ile ilgili endişelerden de bahseden Brundtland Raporu, sürdürülebilir gelişmeyi “tüm insanlar için daha yüksek bir yaşam kalitesi elde etmeye yönelik çok boyutlu bir girişim” olarak tanımlamaktadır. Ekonomik, sosyal ve çevresel boyutlar birbirine bağlı olup ve sürdürülebilir gelişmenin karşılıklı olarak güçlendirici bileşenleridir (Kuhlman ve Farrington, 2010).

Kentlerin doğal kaynak tüketiminde ve çevresel kirliliğin ortaya çıkmasında ilk sırayı alıyor olması, sürdürülebilir gelişme konusunun kentler üzerinde yoğunlaşmasını sağlamaktadır. Bu bağlamda sürdürülebilir kentsel gelişme; kentsel faaliyetlerin, sosyal, ekonomik ve çevresel olarak en sağlıklı şekilde gelecek nesillere aktarılmasıdır (Newman, 1999). Bir kentin sürdürülebilir gelişmeyi sağlayabilmesi için;

- ✓ Ekonomik çeşitliliği sağlayabilmesi
- ✓ Sosyal düzeyde refah sağlayabilmesi

- ✓ Sürdürülebilir bir ulaşım sistemine sahip olması
- ✓ Yenilenebilir enerji kaynaklarını verimli kullanabilmesi gerekmektedir.

Sürdürülebilir kentsel gelişme ekonomik, sosyal ve çevresel boyutları ile ele alındığında, gelişmeyi sağlayan ana faktörün sürdürülebilir kentsel ulaşım sistemleri olduğu görülmektedir. Ancak; son yıllarda, toplu taşıma sistemlerinin gerek kalite gerekse güvenlik konularında istenen verimliliği sağlayamaması, kentlerin hızlı büyümesiyle birlikte bisiklet ulaşımının erişilebilirliğinin kısıtlı olması ve yeterli esnekliği sağlayamaması, tüm bunların neticesinde de ekonomik gelişmeyle birlikte otomobile olan bağımlılığın artmasıyla, kentlerimizde ulaşım sistemleri daha az sürdürülebilir hale gelmektedir. Oysaki, sürdürülebilir ulaşım türlerinden olan toplu taşımanın, yaya ve bisiklet ulaşımının kullanım oranlarının artırılmasıyla birlikte trafikteki en büyük sorunlardan olan tıkanıklıklar, kazalar azalabilmekte ve kentlerimizde çevresel, ekonomik ve sosyal sürdürülebilir gelişme sağlanabilmektedir.

Avrupa Ulaştırma Bakanlığı Konseyi (ECMT, 2004) tarafından yapılan sürdürülebilir ulaşım tanımı geniş bir kapsama sahip olmakla birlikte, belirli ulaşım konularına değinmektedir. Bu tanıma göre, sürdürülebilir bir ulaşım sistemi:

- ✓ Bireylerin ve toplumun temel erişim ve gelişim ihtiyaçlarının güvenli ve insan ve ekosistem sağlığıyla uyumlu bir şekilde karşılanmasına izin vererek, sonraki nesiller için eşitliğe teşvik eden,
- ✓ Ekonomik, adil ve verimli çalışan, ulaşım modu seçenekleri sunan ve rekabetçi bir ekonominin yanı sıra dengeli bölgesel kalkınmayı destekleyen,
- ✓ Emisyonları ve atıkları gezegenin bunları emme kapasitesi dahilinde sınırlandıran (Litman, 2006), yenilenebilir kaynakları kendi üretim hızlarında kullanırken, yenilenemeyen kaynakları, yenilenebilir ikamelerin geliştirilme oranlarında veya altında kullanarak, arazi kullanımı üzerindeki etkiyi en aza indiren sistemlerdir.

Ulaşımın sürdürülebilir kent meselesinin en önemli temellerinden biri olmasıyla birlikte, daha sürdürülebilir kent formu, toplu taşıma, yürüyüş ve bisiklet kullanmayı önerebilecek birikimlerin geliştirilmesini içermektedir. Sürdürülebilir ulaşımda benimsenen ulaşım türlerinin sürdürülebilirliği, kentin tüm ulaşım sisteminin sürdürülebilirliğini etkilemektedir.

Bireysel motorlu ulaşım araçlarının baskınlığı, yaşam tarzlarındaki değişiklikler ve toplu taşımacılığın yetersiz işleyişi kentlerde yaşam kalitesinin düşmesine katkıda bulunmaktadır. Bunun sonucunda kentliler, diğer zorlukların yanı sıra, artan çevre kirliliği, ulaşım tıkanıklığı ve gürültü kirliliği ile karşı karşıya kalmaktadır (Lejda vd., 2017). Günümüzde büyük yerleşimlerde yaygın olan kentsel yapıların genişlemesi ve bunların gelişimi, toplu taşıma sistemlerinde de büyük zorluklar ortaya çıkarmaktadır. Bu zorlukların çözümü farklı sosyal grupların özel gereksinimlerini de karşılayan hızlı, güvenli, verimli ve çevre dostu ulaşım seçeneklerine olan talebin artırılmasından geçmektedir.

Sürdürülebilir ulaşım tanımından yola çıkarak, sürdürülebilir toplu taşıma, yerel ve küresel olarak çevreye zararlı emisyonları en aza indiren ve ekonomik, çevresel ve sosyal anlamda talep gören, yaya ve bisiklet ulaşım sistemleri ile entegre, yüksek kapasiteli ulaşım sistemleri olarak tanımlanabilmektedir (Munawar, 2008; Ellis 2011).

Bisiklet ulaşımı, kentsel ulaşım sistemlerinde gerek kentlere gerekse kentte yaşayan bireylere çok büyük faydalar sağlayan bir ulaşım türüdür. Bunlardan ilki fiziksel ve psikolojik olarak hastalık riskini azaltmasıdır. Bisikletin bir ulaşım aracı olarak kullanılması, fiziksel aktiviteyi artırmasıyla daha sağlıklı bir yaşamın önündeki engelleri kaldırmaya yardımcı olmaktadır. Düşük maliyeti nedeniyle bisiklet ulaşımı, kentte yaşayan tüm bireylere daha eşit ve erişilebilir bir ulaşım hizmeti sunmaktadır (Erçetin, 2014). Tüm bunlar neticesinde bisiklet ulaşımı, kentsel ulaşım sistemlerinin sürdürülebilirliğine önemli ölçüde katkıda bulunabilecek bir ulaşım alternatifidir.

Bisikletin toplu taşımayla entegrasyonu, daha geniş bir ağda bisiklet kullanımını artırmak konusunda oldukça önemli olmaktadır. Bisiklet kullanımı toplu taşıma araçlarıyla birleştirildiğinde raylı sistem istasyonları ve otobüs duraklarının etki alanı artmaktadır (Pucher ve Buehler, 2009). Bisikleti toplu taşıma ile koordine etmek, her iki modun da faydalarını arttırmak ve daha fazla bisiklet ve toplu taşıma kullanımını teşvik etmek konusunda karşılıklı olarak fayda sağlamaktadır.

Yürüyüş, başlangıç ve varış noktası arasındaki en basit ulaşım türü olup, yaya yolları, kentsel alanlarda daha uzun süre insan varlığını sağlayarak, bu alanlarda çevresel sürdürülebilirliği sağlamaktadır (Asl, 2012).

Yaya sistemlerinde sürdürülebilirliği değerlendirmede yaygın olarak kullanılan yürüyüş denetim aracı, İngiltere'de yaygın olarak kullanılan Yaya Çevre İnceleme Sistemi'dir (PERS) (Davies ve Clark, 2009). Bu sisteme göre sürdürülebilir yaya ulaşımı; istenen yolculuğu kolaylaştırarak kişisel ve yol güvenliğini sağlamalı ve toplu taşıma ve bisiklet sistemleri ile entegre halinde olmalıdır.

2.1. Ulaşım Tür Seçimine Etki Eden Algılar

Kentsel alanda hareket faaliyetleri, çalışma, eğitim, alışveriş, eğlence faaliyetleri ve benzeri farklı amaçlara dayanmaktadır. Kentliler, ulaşım amaçlarına göre tür seçiminde bulunmakta, güvenlik, yolculuk mesafesi, ulaşım türünün maliyeti vb. faktörler tür seçiminde etkili olmaktadır (Marasinghe, 2015).

Kentsel ulaşım tür seçimi üzerine yapılan ampirik literatürde, genellikle somut verilere dayalı nitelikler kullanılsa da, tercihlere ve gözlemlenemeyen tür özelliklerine göre bireysel farklılıkları kontrol etmek için bireysel değişkenler de dahil edilmelidir. Bu noktada, yolcuların kentsel ulaşım türü seçiminde etkili olan ulaşım türlerine yönelik algıları önemli olmaktadır. Bu algılar, kalite algısı, güvenlik algısı, fiyatlandırma, esneklik ve sosyal algılar olarak sınıflandırılabilir. Algı oluşumu, hem ölçülen (yaş, gelir, kalite) hem de ölçülemeyen (deneyim, psikoloji) bireysel özelliklerin yanı sıra ulaşım türü özelliklerinden de etkilendiğinden, alternatif algılar bireyler arasında farklılık göstermektedir (Koppelman ve Pas, 1980).

Kentsel ulaşım sistemlerinde kalite algıları, kullanılan ulaşım türüne göre değişiklik göstermektedir. Avrupa Standardizasyon Komitesi (CEN) uzmanlarına göre ulaşım sistemlerinin algılanan toplam kalitesi, nesnel (gerçek ulaşım süresi, gerçek ulaşım maliyetleri, kazalar vb.) ve daha uzun bir süre boyunca biriken bireysel ulaşım deneyimindeki öznel faktörlerin birleşik etkisinin sonucudur (Friman 2004). Toplu taşıma sistemlerinde hizmetin zamanında yapılması ve ulaşımın süresi, yolcu memnuniyeti ve kalite algısı üzerinde etkili olmaktadır (Li, 2003). Bisiklet ulaşımında kalite algısı, kullanıcının bisikletle dolaşırken hissettiği rahatlığın kapsamıdır. Bu rahatlık, bisiklet altyapısı ile ilişkili unsurlar arasındaki etkileşim ile belirlenmektedir (Nielsen ve Skov-Petersen, 2018). Yürüyüş alanlarında kalite algısını ise genellikle çevrenin fiziksel özellikleri belirlemektedir. Bina yüksekliği, blok uzunluğu, sokak ve kaldırım genişliği vb. fiziksel özellikler, bireylerin algıları ve duyarlılıkları yoluyla yürüme ortamının kalitesini hem doğrudan hem de dolaylı olarak etkilemektedir (Ewing ve Handy, 2009).

Ulaşım türü güvenliği (veya algılanan risk), trafik kazası gibi istenmeyen bir sonuç beklentisi olarak tanımlanmaktadır (Hamed ve Al Rousan, 1998). Risk algısının değerlendirilmesi öznel çünkü geçmişleri (deneyimleri ve bilgileri) ve risklerle nasıl başa çıktıklarına göre kişiden kişiye değişmektedir. Toplu taşıma sistemlerinde güvenlik algısı, toplu taşıma türünün zaman tarifesi ile yakından ilişkili iken (Oğuz, 2020), bisiklet ulaşımında güvenlik algıları bisiklet altyapısı ile doğrudan ilişkilidir (Parkin vd., 2007). Yayaların güvenlik algıları genellikle kişisel faktörlere bağlı olup, cinsiyet ve yaş gibi özellikler güvenlik algısını etkileyerek, davranış ve tutumlar üzerinde etkili olmaktadır.

Sürdürülebilir bir ulaşım sistemine ulaşmak için, özel araç kullanımında bir azalmanın gerekli olduğunu kabul edilmektedir. Ancak bununla birlikte, ulaşım fiyatlandırması gibi özel araç kullanımını azaltmaya yönelik politikalar halk arasında kabul edilir görülmemektedir. Politika uygulayıcıları da, bireylerin yaşam kalitesini düşüreceğine inandıkları bu politikaları uygulama konusunda isteksiz olmaktadır. Kentsel ulaşım türü fiyatlandırma önlemlerinin halka kabul ettirilmesinin, ulaşım türü algılanan toplam kaliteyi ve refah seviyesini artırması beklenmektedir. Karayolu ulaşımında uygulanan yol fiyatlandırmaları, kullanıcıları toplu ulaşım türüne yönlendirerek sürdürülebilir ulaşım türüne katkı sağlamaktadır. Bununla birlikte kent içi bisiklet ulaşımında uygulanan bisiklet paylaşım sistemleri, uygun fiyatlandırma politikaları ile bisiklet kullanımını artırmaktadır (Ricci, 2003).

Sürdürülebilir ulaşım türleri olan toplu taşıma ve bisiklet ulaşım türüne yönelik teşviklerin artırılması, bu ulaşım türlerinin en esnek şekilde uygulanması ile sağlanmaktadır. Kullanıcılarda esneklik algısı; toplu taşımanın yeterli insana ulaşması, onların hareketlilik ihtiyaçlarını yeterince karşılaması ve önemli bir yolcu kapasitesi oluşturması vb. faktörlere bağlı olarak oluşmaktadır. Toplu taşıma (özellikle raylı sistemler), yüksek kapasiteye sahip daha büyük mesafeleri kapsamakta, ancak tarifeli güzergahlarda çalıştığı için, esneklik ve yolculuk zamanlaması konularında yetersiz kalmaktadır. Bu noktada sürdürülebilir ulaşım sistemleri arasında en esnek ulaşım türü, toplu taşıma ile bisiklet ulaşımının entegre edilmesiyle mümkün olmaktadır (Kager ve Harms, 2017).

Gerek toplu taşıma araçları, gerekse bisiklet ve yürüme gibi bireysel ulaşım araçlarının kullanılmasında kullanıcı profillerinin rolü büyüktür. Yaş grubu, cinsiyet, kültürel ve ekonomik yapı, kullanıcıların hangi ulaşım türünü seçeceklerinde etkili olurken; tüm bu faktörler sosyal algıları oluşturmaktadır. Ulaşım türü

seçiminde sosyal algıların rolü incelendiğinde, genellikle kadınların kentsel ulaşımdaki rolü dikkat çekmektedir. Tek başına toplu taşıma ve bisiklet kullanımından çekinen kadınlar, ulaşımda genellikle kendilerine yer bulamama sorunu yaşamaktadır (Knight, 2007). Eğitim söz konusu olduğunda ise, Schwanen (2001), eğitim seviyesi yüksek kişilerin toplu taşıma ve bisiklet kullanma seviyelerinin de yüksek olduğunu belirtmektedir. Bu konu otomobil kullanımının kentlere ne derece zarar verdiğiyle ilgili bilinçli olmakla alakalıdır.

3. METAFOR ANALİZİ

Metaforlar tipik olarak yalnızca dilin özelliği olarak düşünülse de, düşünce veya eylemlerde kelimelerin kullanımı olarak görülmektedir. Literatüre önemli bir katkı sağlayan Lakoff ve Johnson (2003), metaforların dünyamızı harekete geçirme, etkileşim kurma ve düşünme şeklimize gömüldüğünü; hem sağduyulu hem de kavramsal açıdan deneyimleme ve anlama şeklimizi etkilediğini savunmaktadır. Lakoff ve Johnson (2003)'a göre metaforların özü "bir tür şeyi, başka bir tür açısından anlamak ve deneyimlemektir" ve metaforların kullanımının incelenmesi, fiziksel ve kültürel deneyimleri açıklamaya yardımcı olmaktadır.

Metaforlar, insanların hem kendilerinin hem de bilinçli olarak farkında olmayabilecekleri durumları ifade etmelerine, analitik ya da kelimenin tam anlamıyla ifade edebilmelerine olanak tanırken, insanların duygusal, travmatik, tabu, örneğin hastalık, ölüm, istismar gibi konular hakkında konuşmalarına yardımcı olmaktadır (Pitcher, 2013).

Bir söylem analizi yöntemi olan metafor analizi, büyük ölçüde, insan bilişinde metaforun oynadığı rolü keşfettikleri Lakoff ve Johnson'ın (2003) çalışmasından kaynaklanmaktadır. George Lakoff ve Mark Johnson'ın metafor teorisi (2003), dilbilimsel modeller kullanarak günlük bilişsel yapıları tanımlamak ve böylece bireysel ve kolektif düşünce ve eylem kalıplarını ortaya çıkarmak için bir temel sağlamaktadır.

Metafor analizi, metinlerden kavramları çıkarmanın bir yöntemidir. Metafor analizinin en önemli yönü, metaforları tanımlamak için kullanılan yöntem olmasıdır. Bu nedenle, bazı kavramların açıklamasını aydınlatmak için kullanılmaktadırlar. Moser (2000), metafor analizinin neden önemli bir araştırma yöntemi olarak düşünülmesi gerektiğine dair bir dizi argüman sunmakta ve metaforların bir kişinin düşünce ve tutumlarının faydalı yorumlarını ortaya çıkarabileceğini savunmaktadır. Metafor analizinin "çok yönlü bir araştırma perspektifi" sunduğunu ve metaforlar üzerindeki "bulanık" verilerin ve bunların tartışma ve mülakatlardan elde edilen kullanımının geçerli bir form sağlayarak, daha sağlam ve güvenilir hale getirilebileceğini ortaya koymaktadır.

Metafor analizi, bir dizi farklı avantaj sunan kaliteli veri toplama ve analizinin yaratıcı ve sağlıklı bir yöntemi olarak görülmektedir. Genel olarak, araştırmacıların sosyal olayları dikkate değer ölçüde ve ilginç bir şekilde anlamalarını ve rapor etmelerini sağlamaktadır. Metafor analizi özellikle, gizli veya belirsiz anlamları ortaya çıkarmak, verilen varsayımları araştırmak ve herhangi bir nedenle konuşmakta zorluk çekebilecek gruplarla çalışmak konusunda yararlı olmaktadır (Pitcher, 2013).

3.1. Ulaşım Tür Seçimine Yönelik Algıların Ölçülmesinde Metafor Analizinin Kullanılmasının Sürdürülebilir Kentsel Gelişmeye Katkısı

Kentsel ulaşımda, ulaşım modu seçimine etki eden birçok faktör bulunmaktadır. Çalışmanın ana çerçevesini de oluşturan, sürdürülebilir ulaşım türleri arasındaki seçimleri etkileyen en önemli faktörler kullanıcı algılarıdır. Bu algıları ölçmenin en önemli yolu kullanıcılara yarı açık sorular sorarak ulaşımdaki algı ve tutumları değerlendirmektir. Algı gibi psikolojik yapıları ölçmek için yarı açık soruların kullanılması, uygun bir modelleme çerçevesinin geliştirilmesini gerektirmektedir (Glerum vd., 2014). Bu noktada kullanıcıların ulaşım sistemleri üzerinde oluşturdukları metaforlar etkili olmaktadır.

Kent içerisindeki hareketliliği, kullanılan ulaşım türünden duyulan memnuniyeti ya da rahatsızlıkları, ulaşım türünü kullanmaya iten veya çeken sebepleri anlamada metaforların rolü büyüktür. Örneğin, toplu taşıma kullanıcıları, ulaşım sistemlerinde algıladıkları kaliteyi "Toplu taşıma kullanmayı canlı veya cansız bir nesneye benzetmek isteseyiz bu ne olurdu?" şeklinde bir soruya benzetme yoluyla metaforik bir tabirle cevap vererek anlatabilmektedirler. Bir başka örnek ise, en çok bisiklet kullanımında etkili olan sosyal algıları ölçerken, kent içinde bisiklet kullanımının nasıl hissettirdiğiyle ilgili metaforların kullanılmasıdır.

Kentsel ulaşımaya yönelik algıların metafor analizi yoluyla ölçülmesi, ulaşımın psikolojik ve sosyolojik açıdan değerlendirilmesi konusunda sağlıklı sonuçlar verecektir. Bu sonuçlar çerçevesinde, sürdürülebilir ulaşım türlerinde ihtiyaç duyulan verimliliğin, kalitenin, güvenliğin ve esnekliğin sağlanmasına yönelik uygun politikalar geliştirilerek, sürdürülebilir kentsel gelişmeye doğrudan katkı sağlanabilmektedir.

21. yüzyılda sürdürülebilir kentsel gelişmeye ve kaliteli bir çevreye ulaşmanın yolu, iyi bir ulaşım sisteminde seçim yapmaktan geçmektedir. Kentliler, kaliteli ve verimli toplu ulaşım ağlarıyla, güvenli yürüyüş ve bisiklet alanlarıyla sürdürülebilir ulaşım türlerine yönelik seçimler yapmaya teşvik edilmelidir. Özel araç kullanımının bir zorunluluk olmadığı, toplu ulaşım, yaya ve bisiklet ulaşimleri arasında mantıklı seçimler yapmaya iten kentsel ortamlar yaratmak, sürdürülebilir kentsel gelişmede önemli rol oynamaktadır.

4. SONUÇ

Kentlerde özel araç kullanımının artması, çevresel, ekonomik ve fiziksel yönden kentleri etkilerken, sosyal açıdan kentlileri de etkilemektedir. Kent içerisinde özel araç ve sürdürülebilir ulaşım türleri arasında seçim yapmaya iten en etkili konu, kullanıcı algıları olmaktadır. Kentlilerin toplu taşıma, yaya ve bisiklet ulaşımına yönelik algıları, onları bu ulaşım türlerini kullanmaya iten veya çeken sebepler olmaktadır. Kullanıcı algıları, kullanılan ulaşım türüne göre baskınlık göstermektedir.

Sürdürülebilir ulaşım türlerine yönelik algıların ölçülmesine yönelik yaklaşımlar, kullanıcıların ulaşım sistemlerini hangi oranda kullandıklarını ve memnuniyet seviyelerini ölçme konusunda faydalı olurken, nesnel ölçümler kullanıcı algılarını direkt olarak etkileyen güvenlik, kalite, esneklik vb. konulardaki deneyimleri tam olarak açıklayamamaktadır. Bu tür farklılıkları açıklamada başarısız olmak, olumsuz deneyimlere yol açarak, kentlileri sürdürülebilir ulaşım türlerinden uzaklaştırmaktadır. Nesnel ölçümler ulaşım türlerinin verimliliğini belirleyebilirken, kullanıcı algılarını anlayabilmek için o yerde yaşayan insanların ulaşım türlerini kullanırken yaşadığı deneyimleri ölçmeye ihtiyaç vardır.

Sürdürülebilir ulaşım türlerine yönelik algı ölçümlerinin nesnel ölçümlerden farklı olması durumunda, bunun nedenlerinin araştırılması gerekmektedir. Aksi takdirde politika kararlarını nesnel ölçümlere dayandırmak, kullanıcıların verimli bir ulaşım sistemine sahip olmalarına rağmen, toplu ulaşım, yaya ve bisiklet ulaşımından uzaklaşmasına neden olmaktadır.

Tüm bu algıların ölçülüp, kullanıcı deneyimlerinin anlaşılması, kentsel ulaşım için kullanılan metaforların analiz edilmesiyle mümkündür. Direkt olarak kullanıcı algılarını ölçmeyi hedefleyen metaforik tabirler, nesnel ölçümlerin yanında, sürdürülebilir ulaşım türlerine yönelik subjektif bir değerlendirmeye de olanak sağlamaktadır. Kullanılan metaforların analiz edilmesi sürecinde ortaya çıkan veriler, toplu ulaşım, yaya ve bisiklet ulaşımına yönelik algıların ne yönde olduğu ile ilgili bilgiler verecektir. Sürdürülebilir ulaşım türlerinde, tür seçimini etkileyen algıların metafor analizi yöntemi ile ölçülüp, bu doğrultuda öneriler geliştirilmesi ve sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanımının artırılması, sürdürülebilir kentsel gelişmeye büyük katkı sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

Asl, A. S., 2012. The Role of Pedestrian Streets In Sustainability Of Urban Spaces, Case Study: Tabriz Tarbiyat Street, Iran. *Advances In Natural and Applied Sciences*, 6:6, 1014-1021.

Davies A. ve Clark S., 2009. Identifying and Prioritising Walking Investment Through The PERS Audit Tool, Walk 21 Proceedings, 10th International Conference for Walking, New York, USA.

ECMT, A. (2004). Decision Making for Sustainable Transport. In European Conference of Ministers of Transportation, Organization of Economic Coordination and Development.

Ellis, E. 2011. Developing Sustainable Public Transport Case Studies: Varmlandstrafik AB and TransJogja), Karlstads Universitets, Faculty of Economic Sciences, Communication and IT, Master Thesis.

Erçetin, C., 2014. Planning and Management Of Bike Sharing Systems For Sustainable Urban Transport: Konya, Kayseri And Istanbul Cases, Doctoral Dissertation, Phd Dissertation, Retrieved from Middle East Technical University.

Friman, M., 2004. Implementing Quality Improvements in Public Transport. *Journal of Public Transportation*, 7:4.

Glerum, A., Atasoy, B., ve Bierlaire, M., 2014. Using semi-open questions to integrate perceptions in choice models. *Journal of choice modelling*, 10, 11-33.

Gudmundsson, H., Marsden, G., ve Josias, Z., 2016. Sustainable Transportation: Indicators, Frameworks, and Performance Management, Samfundslitteratur Press, Denmark.

Heinberg, R., 2010. What Is Sustainability. *The Post Carbon Reader*, 11-19.

- Hamed, M., ve Al Rousan, M., 1998. The Impact Of Perceived Risk On Urban Commuters' Route Choices. *Road & Transport Research*, 7:4, 46.
- Kager, R. ve Harms, R., 2017. Synergies From Improved Cycling-Transit Integration: Towards An Integrated Urban Mobility System,” ITF Discussion Paper.
- Knight, T. 2007, Understanding The Travel Needs, Behaviour and Aspirations of People In Later Life. Report Prepared For The Department Of Transport.
- Koppelman, S., ve Pas, I., 1980. Travel-Choice Behavior: Models Of Perceptions, Feelings, Preference, And Choice. *Transportation Research Record*, 765.
- Kuhlman, T., ve Farrington, J., 2010. What Is Sustainability?. *Sustainability*, 2:11, 3436-3448.
- Lakoff, G., ve Johnsen, M., 2003. *Metaphors We Live By*. London: The University Of Chicago Press.
- Lejda, K., Mądziel, M., Siedlecka, S., ve Zielińska, E., 2017. The Future Of Public Transport In Light Of Solutions For Sustainable Transport Development. *Zeszyty Naukowe. Transport/Politechnika Śląska*.
- Li, Y., 2003. Evaluating the Urban Commute Experience: A Time Perception Approach. *Journal of Public Transportation*, 6:4.
- Litman, T., 2006. Issues In Sustainable Transportation. *International Journal Of Global Environmental Issues*, 6:4, 331-347.
- Marasinghe, A., 2015, Factors Influencing to Travel Behavior on Transport Mode Choice: A Case of Colombo Metropolitan Area in Sri Lanka, *Transactions of Japan Society of Kansei Engineering*, 15, 26-39.
- Mega, V., 1996. Our City, Our Future: Towards Sustainable Development In European Cities. *Environment and Urbanization*, 8:1, 133-154.
- Moser, K. S., 2000. Metaphor Analysis In Psychology—Method, Theory, And Fields Of Application. In *Forum Qualitative Sozialforschung/Forum: Qualitative Social Research*, 1:2.
- Munawar, A., 2008. Sustainable Urban Public Transport Planning In Indonesia, Case Studies In Yogyakarta And Jakarta. In *Indonesian Students’ Scientific Meeting*. Deft University, Netherlands.
- Newman, P. W., 1999. Sustainability and Cities: Extending The Metabolism Model. *Landscape and Urban Planning*, 44:4, 219-226.
- Nielsen, S., Skov-Petersen, H., 2018. Bikeability—Urban Structures Supporting Cycling Effects Of Local, Urban And Regional Scale Urban Form Factors On Cycling From Home And Workplace Locations In Denmark. *J. Transp. Geography*, 69, 36–44.
- Oğuz, M., 2020. Perception of Safety within Intermediate Public Transportation Systems: The Case of Minibüs1 in İstanbul. *Planlama*, 30:1, 104–117.
- Parkin, J., Wardman, M., ve Page, M., 2007. Models Of Perceived Cycling Risk And Route Acceptability. *Accident Analysis & Prevention*, 39:2, 364-371.
- Pitcher, R., 2013. Using Metaphor Analysis: MIP and Beyond. *Qualitative Report*, 18:34.
- Pucher, J., ve Buehler, R., 2009. Integrating Bicycling And Public Transport In North America. *Journal Of Public Transportation*, 12:3, 5.
- Ricci, A., 2003. Urban Transport Pricing. Discussion Paper. Instituto Di Studi Pero l’Integrazione Di Sistemi. UNECE Workshop On Sustainable And Healthy Urban Transport Planning, Nicosia.
- Schwanen, T., 2001, Leisure Trips of Senior Citizens: Determinants of Modal Choice. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 92/3, 347–360.