



Papers Produced from PhD Theses Presented at
Institute of Science and Technology, Yıldız Technical University
Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü
Doktora Tezlerinden Üretilmiş Yayınlar

Sigma 3
355-374,
2011



KENTSEL HİZMET ALANLARININ YERSEÇİMİNİN DEĞERLENDİRİLMESİNDE İZLENEBİLECEK ANALİZ YÖNTEMİ

Cenk HAMAMCIOĞLU*, Zekiye YENEN

Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Yıldız-İSTANBUL

Geliş/Received: 30.03.2011 Kabul/Accepted: 31.03.2011

ÖZET

Kentsel hizmet alanlarının yerseçiminin değerlendirilmesinde kurumsal verilerin ve kurumiçi çalışanlarının görüşleri önem taşımaktadır. Bu makale ‘Ulaşım Ağının Kentsel Hizmet Alanlarının Yerseçimine Etkilerinin İstanbul Tarihi Yarımada Örneğinde Değerlendirilmesi’ isimli doktora çalışmasında anket tekniği ile elde edilen verilerin toplanmasında izlenen yöntemin açıklanması ve elde edilen bulguların değerlendirilmesini içermektedir. Kurumsal bilgi ve görüşlerin toplanması sırasında anket tekniği uygulaması benimsenmiştir. Araştırmada anket uygulaması kentsel hizmet alanlarına örnek oluşturmak üzere belirlenen toplam altı yönetim alanında 2008 yılı içinde gerçekleştirilmiştir. Elde edilen bilgiler ve veriler SPSS / PC 15.0 (Statistical Package for Social Sciences) programına aktarılmıştır. Anketlerdeki soruların seçeneklerinde sunulan değişkenler sıklık dağılımı analizine göre değerlendirilmiştir.

Anahtar Sözcükler: Kentsel hizmet alanı, anket tekniği, frekans (sıklık) dağılım analizi.

AN ANALYZING METHOD THAT CAN BE FOLLOWED FOR THE EVALUATION OF THE LOCATION OF URBAN FACILITY AREAS

ABSTRACT

For the evaluation of the location of urban facility areas; the institutional data and internal (employee) point of views are critically important. This article covers the definition of followed methodology in the surveys and the valuation method for the achieved information that is applied in the doctorate research named as ‘The Evaluation of the Effects of Transportation Network on the Location of Urban Facilities in the Case of Istanbul Historical Peninsula’. The application of survey technique is adopt in principle during the collection of the institutional data and employee point of views. These surveys are implemented totally to the six administrative institutions which are stated precisely in order to constitute samples for the urban facility areas in 2008. Achieved information and data are gathered and transferred to SPSS / PC 15.0 (Statistical Package for Social Sciences) program. The variables submitting in the survey questions of options analyzed according to the frequency distribution.

Keywords: Urban facility, survey technique, frequency distribution.

1. GİRİŞ

Şehircilik ekonomi, işletme, iktisat, istatistik, siyaset, tasarım, ulaştırma, harita, arkeoloji, antropoloji, sosyoloji, psikoloji ve daha birçok disiplin ile sıkı ilişkileri olan bir alandır. Şehircilik aynı zamanda, farklı ölçeklerde farklı içerikte analitik çalışmaların yapılmasını gerektiren analiz,

* Sorumlu Yazar / Corresponding Author: e-ileti/e-mail: chamamci@yildiz.edu.tr, tel: (212) 383 26 43

sentez, planlama (planlama yaklaşımı ve sonuç ürün) ve uygulama aşamalarını içeren geniş kapsamlı bir süreçtir. İster bir planlama çalışması olsun, ister belli bir konuya odaklanılarak gerçekleştirilen bir çalışma olsun özellikle analiz aşamasında araştırılan konuya ilişkin hipotezlere bağlı olarak sayısal veri, bilgi ve görüşlerin alınması, istatistiksel olarak tablo ve grafiklerle değerlendirilmesi önem taşımaktadır. Bilgilerin toplanması sırasında genellikle kullanılan tekniklerden biri anket uygulamasıdır. Anket tekniği uygulamaları şehirciliğin temel konusu olan arazi kullanımında yeralan yönetim, eğitim, sağlık, ulaştırma gibi çeşitli kurum ve kuruluşlar, ticaret, konaklama, sanayi ve konut alanlarında yönetici, çalışan, hanehalkı ve kullanıcılarla gerçekleştirilmektedir. Anket tekniği uygulaması 'Ulaşım Ağının Kentsel Hizmet Alanlarının Yerleşimine Etkilerinin İstanbul Tarihi Yarımada Örneğinde Değerlendirilmesi' isimli doktora çalışmasında da kullanılmıştır. Bu makale sözü edilen tezin alan çalışmasında problem tanımı, örnek alan ve hizmet türü seçimini içermektedir.

Kentlerde erişilebilirliğin temel unsuru ulaşım ağı ve arazi kullanım ilişkisidir. Çalışmaya konu olan kentsel hizmet alanları toplumun ticaret (perakende ve toptan), konaklama, ulaşım, yönetim, eğitim, sağlık, sosyal, kültürel, açık alan ve din amaçlı, çeşitli günlük ve temel ihtiyaçlarının karşılandığı arazi kullanımında önde gelen işlev alanlarından biridir. Gelişen teknolojiyle birlikte büyük kentlerin ulaşımında kullanılan sistemlerin değişmesi ve ortaya çıkan ulaşım ağları süreç içinde kentsel hizmet alanlarının yerleşimini de etkilemektedir. Diğer taraftan hızlı nüfus artışı ve etki alanının büyümesi, hizmet alanlarının içeriklerinde yapılan değişiklikler, çalışanların erişiminde servis taşımacılığının yaygınlaşması kentsel hizmet alanlarının ihtiyaçlarını artırmakta ve özellikle mekansal açıdan yetersiz kalınmasına neden olmaktadır. Araştırmada İstanbul Metropolitan Alanı'nda yeralan Tarihi Yarımada etki alanı metropolitan alan ve ülke ölçeğinde birçok kentsel hizmet alanını sınıırı içinde barındırması nedeniyle çalışma alanı olarak belirlenmiştir. Çalışma kapsamında kentsel hizmet alanları genelinde çıkarımların yapılacağı örnek hizmet alanının belirlenmesinde ise;

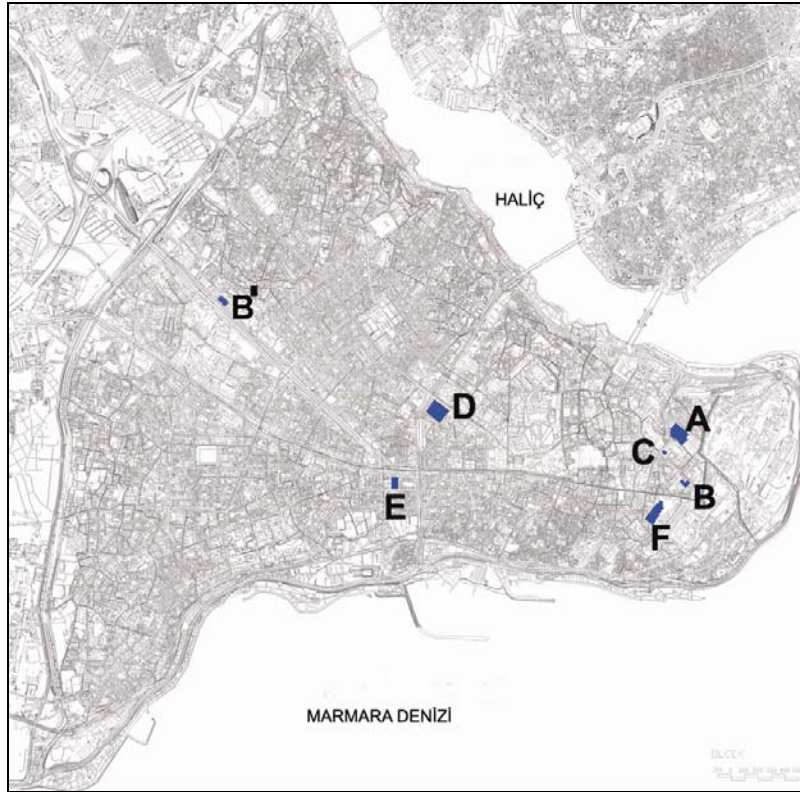
- Eğitim ve sağlık alanlarının mekansal yerleşiminde dikkat edilmesi gereken ölçütlerinin daha karmaşık, çok yönlü ve zaman içinde sıklıkla değişiyor olması, buna karşılık yönetim alanlarının ölçütlerinin bulunması ve bu nedenle alan çalışmasının uygulanabilirliğinin de yüksek olması,
- Sağlık ve eğitim alanlarının özelleştirilmeye konu olması ve Tarihi Yarımada'da özel sağlık ve eğitim tesislerinin sayısının giderek artması, buna karşılık yönetim alanlarının özelleştirilememesi, bu nedenle verilerin kısa sürelerle değişmemesi,
- Tarihi Yarımada'nın karayolu toplu taşımacılığında %47'lik [1] paya sahip servis taşımacılığının sağlık alanlarında çalışanlar tarafından yönetim ve eğitim alanlarına kıyasla daha az kullanılıyor olması,
- Üst ölçekli sağlık ve eğitim alanlarının metropolitan alana dağılmış olmaları, buna karşılık metropolitan alan ölçeğindeki yönetim alanlarının önemli bölümünün merkez binalarının Tarihi Yarımada'da yer alması

konuları üzerinde durulmuştur. Bu düşünceler sonucunda ulaşım ağına bağlı olarak Tarihi Yarımada'da yeralan metropolitan alan bütününe hizmet veren yönetim alanları özelinde örnekleme yapılarak çalışmaya girdi sağlanması amaçlanmıştır. Bu kapsamda İstanbul Tarihi Yarımada içinde yeralan ve önde gelen yönetim alanları arasından örnek olarak altı kurum belirlenmiştir. Bu kurumlar; İstanbul Valiliği (A), İstanbul İl Özel İdaresi (B), İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü (C), İstanbul Büyükşehir Belediyesi (D), İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi (E) ve İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi (F)'dir (Şekil 1). İsimleri belirtilen ve örnek olarak ele alınan yönetim alanlarının belirlenmesinde;

- Altı kurumun da metropolitan alan ölçeğine hizmet veriyor olması,
- Gerek merkezi yönetime bağlı gerekse yerel yönetimde önde gelen ve karar verici olan iki farklı yetki alanından kurumları temsil etmeleri,
- Altı kurumunda mekansal açıdan alan yetersizliği nedeniyle parçalanmış olması,

- İstanbul Valiliği'nin Cumhuriyet dönemi öncesinden buyana işlevini bugünkü yerinde sürdürmesi ve dolayısıyla eski bir yönetim kurumu olması,
- Gerek İstanbul Valiliği'nin gerekse İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin kentin önde gelen kurumları olmalarının yanısıra prestij yapıları kullanmaları,
- İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nin Haliç'in kuzeyinde D-100 bağlantısı olan Çağlayan'da bir noktaya, İstanbul İl Özel İdaresi'nin ise yine Tarihi Yarımada'da Vatan Caddesi üzerine taşınmasının gündemde olması,
- İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nin verdiği hizmetin yanısıra tesis binasının üçüncü boyutta Tarihi Yarımada'ya uygun olmayan gabariye sahip olması,
- Başta İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi olmak üzere ele alınan altı kurumun da gün içinde yoğun ziyaretçi (kullanıcı) çekmesi ve çalışan sayılarının yüksek olması,
- Kurumların bir bölümü kentiçi karayolu ağı içinde üçüncü ve dördüncü kademede olan tarihi yol dokusu içinde yer alırken, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi gibi bir bölümünün ise çok şeritli kentiçi karayolu ağında birinci kademede olan Atatürk, Vatan ve Millet caddelerinin üzerinde konumlanması,

etkili olmuştur. Bu makalenin amacı; yukarıda örnek alan ve tür seçimi aşamalarının aktarıldığı çalışmanın anket tekniği ile elde edilen verilerin toplanmasında ve değerlendirilmesinde kullanılan yöntemin ve sonuçlarının açıklanmasıdır.



Şekil 1. İstanbul Tarihi Yarımada'da çalışmaya dahil edilen örnek yönetim alanları(nın merkez binaları)

2. YÖNTEM

Çalışmada kullanılan yöntem; verilerin toplanması ve değerlendirilmesi olmak üzere iki aşamadan oluşmaktadır.

2.1. Verilerin Toplanma Yöntemi

Örnek yönetim alanlarında veri toplama ve kurumiçi olmak üzere iki ayrı içerikte anket uygulaması gerçekleştirilmiştir. Anket sorularının hazırlanmasında tez danışmanının, YTÜ Şehir ve Bölge Planlama öğretim üyelerinin, YTÜ İşletme Bölümü Sayısal Yöntemler Anabilim Dalı'ndan bir ve Fen Edebiyat Fakültesi İstatistik Bölümü'nden bir öğretim üyesinin görüşlerine başvurulmuştur [2 ve 3].

Onüç (13) sorunun yer aldığı veri toplama anketinde amaç kurumların merkez binalarının yerleştiği alanda hizmete başlama yılı, tesis alanı ve inşaat alanı büyüklüğü, erişilebilirliği, çalışan ve ziyaretçi sayıları, servis taşımacılığını kullanan sayısı, servis taşıtlarının kapasitelerine göre sayıları, servis taşımacılığında hangi güzergahlarda hizmet verildiği, otopark yeterliliği, ilişkide olunan kurumların sıralanması konularında bilgi toplamaktır. Veri toplama anketi soruların içeriğine göre kurumların farklı birimleri ile soru-yanıt şeklinde yüzyüze görüşmelerle veya kurumun belirlediği yetkili bir personel aracılığıyla elde edilmiştir. Veri toplama anket soruları kapalı uçlu ve açık uçlu sorulardan oluşmaktadır. Onüç sorudan sekizinde kurumlardan istenen sayısal yanıtların yıllara göre (1980 yılından itibaren günümüze kadar beşer yıl ara ile) verilmesi istenmiştir. Ancak bazı kurumlarda geçmişe ait yeterli verilerin bulunmaması nedeniyle 2000 yılı öncesine ait rakamlar tahmini olarak elde edilmiştir. Sayısal verilerin beş yıllık sürelerle göre istenmesinde amaç yönetim alanlarında yıllar içinde ihtiyaçların değişimini ortaya koyarak tablo ve grafiklerle değerlendirilebilir veriler oluşturmaktır.

Çizelge 1. Örnek yönetim alanlarında çalışan sayılarına göre uygulanan kurumiçi anket sayıları

	Çalışan Sayısı (2008)	Kurum İçinde Çalışan Personelle Gerçekleştirilen Anket Sayısı (Çalışan Sayısının %6'sı)
İstanbul Valiliği	500	30
İstanbul İl Özel İdaresi	470	27
İstanbul Milli Eğitim Müdürlüğü	365	22
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	1562	90
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi	640	38
İstanbul Sultanahmet Dairesi	830	50

Anket uygulamasının ikinci aşamasını kurumiçi anket çalışması oluşturmaktadır. Her kurumun kendi merkez (müdürlük) binasında çalışan görevli (müdür ve personel) sayısının toplam %6'sı ile gerçekleştirilen kurumiçi anketi on sorudan oluşmaktadır (Çizelge 1). On sorudan yedisi mevcut durumun değerlendirilmesine yöneliktir. Anketteki üç soru ise (7, 8, 9) kentsel hizmet alanlarının yerleşimine ilişkin sonuç bölümünde çıkarımlarda bulunmak üzere ankete dahil edilmiştir. Kurumiçi anketinde amaç çalışanların kurumlarının bugünkü yerleşimi, arsa, bina, otopark ve servis taşıtlarının indirme-bindirme alanlarının yeterlilik düzeyi, kuruma erişimde hangi ulaşım türünü kullandıkları, yerleşiminde gözönüne alınması gereken ölçütler ve erişilebilirliği hakkında görüşlerini alarak konu ile ilgili farkındalıklarını sınamak ve yerleşimi için çıkarımlarda bulunmaktır. Kurumiçi anketleriyle çalışanlardan kendi kurumlarını yerleşimi - ulaşım ilişkisinde önemli rolü bulunan faktörleri etki düzeylerine göre değerlendirmeleri istenmiştir. Çalışanlara, ayrıca, yine kadrosunda çalıştıkları yönetim alanlarına ait işlev alanlarının yeterlilik düzeyleri sorgulanarak değerlendirilmede veri toplama anketiyle elde edilen bulguların

karşılıklı sağlaması yapılmaya çalışılmıştır. Kurumiçi anketinin uygulandığı çalışanlara gerekli birimlerden izin alındığı bilgisi verilmiş ve soruları, herhangi bir etki altında kalmadan, kendi düşünceleri doğrultusunda yanıtlamaları istenmiştir.

2.2. Verileri Değerlendirme Yöntemi

Çalışanların anket sorularındaki değişkenlere verdikleri yanıtlar kurumlarda çalışan sayılarının farklılık göstermesi nedeniyle SPSS / PC 15.0 programına ayrı kurum dosyalarında girilmiş ve her kurumda değişkenlere frekans dağılımı uygulanarak tezin hipotezleri veri toplama anketinden gelen bir takım verilerle de desteklenerek test edilmiştir. Söz konusu anketlerin değerlendirme yönteminde frekans (sıklık); değişkenlerin sayı olarak kaç çalışan tarafından hangi önem veya etki derecesi veya seçeneği dikkate alarak işaretlendiğini ifade etmektedir. Aşağıda kurumiçi anketinin frekans dağılımına göre değerlendirilmesi, anketteki soru sırası izlenerek, yapılmaktadır.

Soru 1: Ankete katılan personelin çalıştıkları yönetim alanlarının bugünkü yerleşiminde Çizelge 2’de A, B, C, D, E, F, G olarak verilen faktörlerin ne derece etkili olmuş olabileceğini değerlendirmeleri istenmiştir. Buna göre kurumiçi anketinin birinci sorusunda;

- A- Tarihi çevrede yer almak
- B- Toplu taşıma güzergahlarına yakın olmak
- C- Kentiçi anayollara yakın olmak
- D- D-100 (eski E-5) bölgesel karayoluna yakın olmak
- E- İlişkide olunan kurumlara yakın olmak
- F- Diğer yönetim kurumlarının Tarihi Yarımada’da yer alması
- G- Merkeze yakın olmak

şeklinde verilmiştir (Çizelge 1).

Altı yönetim alanında çalışanların yanıtlarının frekans dağılımı Çizelge 2’de verilmektedir. Söz konusu çizelgede her kurumda ankete katılmış olan kurum çalışanları tarafından toplamda %50 ve üzerinde işaretlemiş oldukları seçenekler ve etki düzeyleri renklendirilmiştir. Buna göre İstanbul İl Özel İdaresi’nde ilişkide olunan kurumlara yakın olmak, İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nde merkeze yakın olmak, İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi’nde toplu taşıma güzergahlarına yakın olmak %50 ve üzerinde frekans değerine sahip ‘çok etkili’ faktörler olarak işaretlenmiştir. Ayrıca İstanbul Valiliği, İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nde toplu taşıma güzergahlarına ve kentiçi anayollara yakın olmak %50 ve üzerinde frekans değerinde ‘etkili’ olmuş olabileceği işaretlenmiştir.

İstanbul İl Özel İdaresi’nde ilişkide olunan kurumlara yakın olmak (E) seçeneğinin %63 oranında kurumun yerleşiminde ‘çok etkili’ yanıtında yakın ilişki içinde olduğu özellikle İstanbul Valiliği’nin Cumhuriyet dönemi öncesinden buyana Tarihi Yarımada’da yer alması önemlidir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nde ise çalışanların %50 oranında işaretlediği merkeze yakın olmak (G) ise Tarihi Yarımada’nın bir prestij bölgesi olması ve merkez işlevlerini yerleştiği 1950’li yıllarda sürdürüyor olması değerlendirmesini güçlendirmektedir. İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi’nde toplu taşıma güzergahlarına yakın olmak (B) seçeneği kurumun yerleştiği 1980’li yıllar gözönüne alındığında toplu taşımacılık açısından erişilebilirliğin yüksek olduğu bir bölgede konumlandırılmasına işaret etmesi açısından önemlidir. Bu veriler Tarihi Yarımada’nın İstanbul’un geçmişindeki ulaşım ağı içindeki konumu gözönünde bulundurularak yönetim alanlarının bugünkü yerleşiminde ‘erişilebilirliğin yüksek olması, merkez ve dolayısıyla prestijli bir bölge olması etkili olmuştur’ görüşünü desteklemektedir.

Çizelge 2. Örnek yönetim alanlarının bugünkü yerseçiminde etkisi olduğu düşünülen faktörlerin etki düzeyini gösteren frekans tablosu

		Etki Düzeyi										Yanıtız	
		Çok Etkili		Etkili		Ne Etkili Ne Etkisiz		Etkisiz		Hiç Etkisi Yok			
		Fr.	%	Fr.s	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
İstanbul Valiliği	A	12	40.0	9	30.0	9	30.0	-	-	-	-	-	-
	B	-	-	15	50.0	12	40.0	3	10.0	-	-	-	-
	C	-	-	15	50.0	12	40.0	3	10.0	-	-	-	-
	D	3	10.0	9	30.0	12	40.0	3	10.0	3	10.0	-	-
	E	-	-	15	50.0	9	30.0	6	20.0	-	-	-	-
	F	3	10.0	12	40.0	9	30.0	6	20.0	-	-	-	-
	G	3	10.0	12	40.0	6	20.0	6	20.0	-	-	3	10.0
İstanbul İl Özel İdaresi	A	7	25.9	5	18.5	4	14.8	4	14.8	3	11.1	4	14.8
	B	5	18.5	13	48.1	2	7.4	5	18.5	1	3.7	1	3.7
	C	1	3.7	13	48.1	3	11.1	3	11.1	3	11.1	4	14.8
	D	2	7.4	10	37.0	4	14.8	1	3.7	6	22.2	4	14.8
	E	17	63.0	7	25.9	-	-	-	-	-	-	3	11.1
	F	10	37.0	12	44.4	2	7.4	-	-	1	3.7	2	7.4
	G	14	51.9	12	44.4	1	3.7	-	-	-	-	-	-
İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü	A	1	4.5	7	31.8	1	4.5	8	36.4	2	9.1	3	13.6
	B	1	4.5	12	54.5	5	22.7	-	-	1	4.5	3	13.6
	C	-	-	13	59.1	1	4.5	1	4.5	1	4.5	6	27.3
	D	1	4.5	3	13.6	4	18.2	7	31.8	2	9.1	5	22.7
	E	9	40.9	9	40.9	-	-	-	-	1	4.5	3	13.6
	F	5	22.7	12	54.5	-	-	-	-	1	4.5	4	18.2
	G	7	31.8	11	50.0	-	-	-	-	-	-	4	18.2
İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi	A	12	24.0	13	26.0	9	18.0	2	4.0	8	16.0	6	12.0
	B	17	34.0	24	48.0	4	8.0	-	-	1	2.0	4	8.0
	C	12	24.0	24	48.0	3	6.0	3	6.0	3	6.0	5	10.0
	D	3	6.0	19	38.0	11	22.0	4	8.0	3	6.0	10	20.0
	E	12	24.0	16	32.0	7	14.0	1	2.0	6	12.0	8	16.0
	F	10	20.0	16	32.0	11	22.0	1	2.0	4	8.0	8	16.0
	G	21	42.0	19	38.0	-	-	-	-	1	2.0	9	18.0
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	A	21	23.0	36	40.0	24	26.7	-	-	6	6.7	3	3.3
	B	24	26.7	51	56.7	3	3.3	3	3.3	-	-	9	10.0
	C	21	23.3	60	66.7	6	6.7	-	-	-	-	3	3.3
	D	9	10.0	54	60.0	15	16.7	6	6.7	-	-	6	6.7
	E	15	16.7	48	53.3	12	13.3	-	-	-	-	15	16.7
	F	15	16.7	39	43.3	24	26.7	-	-	6	6.7	6	6.7
	G	45	50.0	24	26.7	3	3.3	-	-	-	-	18	20.0
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi	A	3	7.9	6	15.8	7	18.4	11	28.9	7	18.4	4	10.5
	B	20	52.6	13	34.2	3	7.9	-	-	-	-	2	5.3
	C	15	39.5	10	26.3	6	15.8	1	2.6	1	2.6	5	13.2
	D	7	18.4	13	34.2	10	26.3	2	5.3	1	2.6	5	13.2
	E	11	28.9	10	26.3	5	13.2	3	7.9	1	2.6	8	21.1
	F	4	10.5	8	21.1	10	26.3	5	13.2	2	5.3	9	23.7
	G	17	44.7	11	28.9	4	10.5	-	-	1	2.6	5	13.2

Soru 2: Çalışanlara teknoloji ve telekomünikasyon alanlarındaki gelişmelerin personel sayısı ve hizmet almaya gelen sayısını ne derece etkilemiş olduğu sorulmuştur.

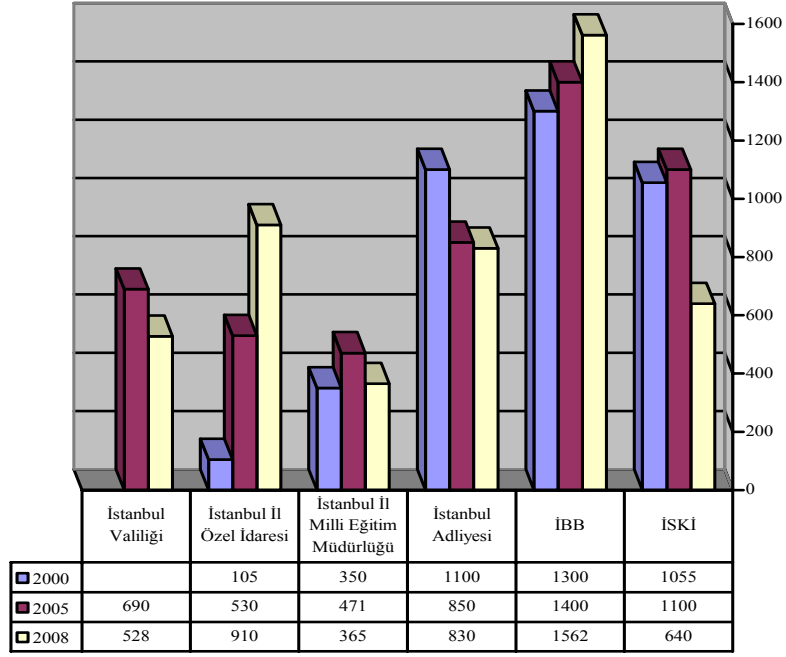
Elde edilen yanıtlara göre teknoloji ve telekomünikasyonun (internet ağı vd.) gelişmesi altı kurumda da %50 ve üzerinde oranda çalışan tarafından 'etkilediği' görüşüne ulaşılmıştır. Çalışan sayısını 'etkilemediği' veya 'hiç etkisi olmadığı' görüşü ise düşük oranda kalmıştır (Çizelge 3). Diğer taraftan teknoloji ve haberleşme ağının gelişmesinin yönetim alanlarına hizmet almaya gelen sayısını 'çok etkilediği' veya 'etkilediği' görüşü yine tüm kurumlarda hakim olmasına rağmen %50 barajını yalnızca Büyükşehir Belediyesi'nde aşabilmiştir. Ancak İstanbul'da hızlı nüfus artışının sürmesi metropoliten ölçekli söz konusu yönetim alanlarına bağlı olan nüfusun ihtiyaçlarının ve sorunlarının da katlanarak artması anlamına gelmektedir. Bu nedenle teknoloji ve telekomünikasyon ağı her ne kadar gelişiyor olsa da gerek çalışan gerekse hizmet almaya gelen sayısının azalması yönünde etkilediği sonucuna varmak rasyonel bir bakış

açısı olmayabilir. Bu bağlamda veri toplama anketlerinde kurumlarda yıllara göre çalışan sayılarını da dikkate almak önem kazanmaktadır (Şekil 2).

Şekil 2’deki yıllara göre çalışan sayısının İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İstanbul İl Özel İdaresi’nde arttığı görülmektedir. Diğer yönetim alanlarında çalışan sayısının azalmasında farklı nedenler etkili olmaktadır. İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi’nin merkezinin Aksaray’dan Kağıthane ilçesine taşınması, İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi’nin bina olarak yetersiz kalması ve bazı birimlerinin gerek Eminönü gerekse Haliç’in kuzeyindeki ilçelerin farklı noktalarında tahsis edilen yapılara taşınarak işlevsel açıdan parçalanması etkili olmuştur.

Çizelge 3. Teknoloji ve haberleşme ağının gelişmesinin örnek yönetim alanlarında çalışan ve hizmet almaya gelen sayısını etkileme düzeyini gösteren frekans (Fr.) tablosu

		Etki Düzeyi										Yanıtız	
		Çok Etkili		Etkili		Ne Etkili Ne Etkisiz		Etkisiz		Hiç Etkisi Yok			
		Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
İstanbul Valiliği	Çalışan Sayısı	3	10.0	21	70.0	3	10.0	3	10.0	-	-	-	-
	Gelen Sayısı	6	20.0	12	40.0	9	30.0	3	10.0	-	-	-	-
İstanbul İl Özel İdaresi	Çalışan Sayısı	4	14.8	17	63.0	4	14.8	1	3.7	-	-	1	3.7
	Gelen Sayısı	6	22.2	11	40.7	6	22.2	3	11.1	-	-	1	3.7
İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü	Çalışan Sayısı	5	22.7	11	50.0	3	13.6	-	-	-	-	3	13.6
	Gelen Sayısı	6	27.3	8	36.4	2	9.1	-	-	-	-	6	27.3
İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi	Çalışan Sayısı	12	24.0	30	60.0	-	-	3	6.0	-	-	5	10
	Gelen Sayısı	14	28.0	24	48.0	5	10.0	1	2.0	2	4.0	4	8.0
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	Çalışan Sayısı	12	13.3	48	53.3	27	30.0	3	3.3	-	-	-	-
	Gelen Sayısı	27	30.0	48	53.3	9	10.0	6	6.7	-	-	-	-
İSKİ	Çalışan Sayısı	9	23.7	21	55.3	4	10.5	-	-	1	2.6	3	7.9
	Gelen Sayısı	18	47.4	18	47.4	1	2.6	-	-	-	-	1	2.6



Şekil 2. 2000, 2005 ve 2008 yıllarında örnek yönetim alanlarında çalışan sayıları

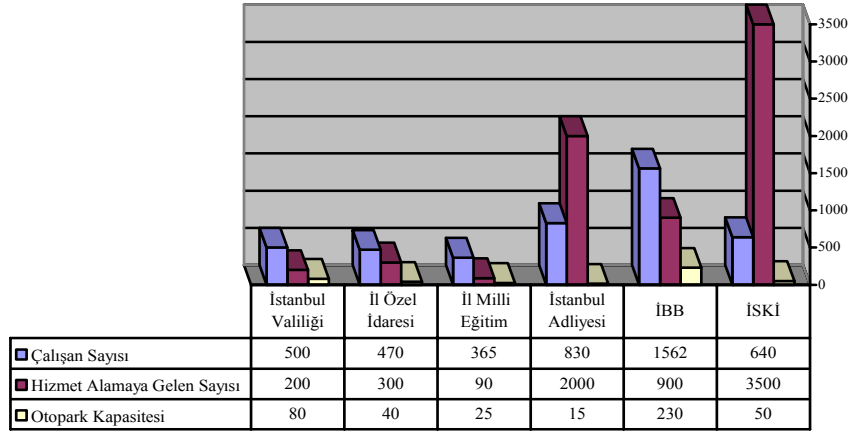
Soru 3: Çalışanların kendi kurumlarını arsa alanı, bina alanı, otopark kapasitesi ve servis araçlarının indirme-bindirme alanları açısından değerlendirmeleri istenmiştir.

Örnek yönetim alanlarından elde edilen yanıtların ortaya koymuş olduğu frekans dağılımlarına göre İstanbul Valiliği'nde arsa alanının %40, bina alanının %60 ve otopark kapasitesinin %40, İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nde arsa alanının %46 yeterli düzeyde olduğu görüşü hakimdir. Bunun dışındaki tüm değerlendirmelerde yönetim alanlarının ilgili dört konuda da ya yetersiz ya da hiç yeterli olmadığı görüşü ağırlıktadır (Çizelge 4).

İstanbul Valiliği, İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü, İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nde servis indirme-bindirme alanının, İstanbul İl Özel İdaresi, İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde otopark alanı kapasitesinin %50 ve üzerinde frekans oranında yetersiz olduğu görüşü belirtilmiştir. Ayrıca İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü'nde bina arsa alanının hiç yeterli olmadığı sözkonusu kurumda ankete katılan çalışanların %50'si tarafından işaretlenmiştir (Çizelge 4). Yönetim alanlarının otopark kapasiteleri ile kurumlarda çalışan sayıları ve günlük ziyaretçi sayıları arasındaki önemli oranlardaki farklar Şekil 3'de izlenebilmektedir.

Çizelge 4. Örnek yönetim alanlarının arsa alanları, bina alanı, otopark kapasitesi ve servis taşıtlarının indirme-bindirme yapacağı alanların yeterlilik düzeyini gösteren frekans tablosu

		Yeterlilik Düzeyi											
		Çok Yeterli		Yeterli		Ne Yeterlili Ne Yetersiz		Yetersiz		Hiç Yeterli Değil		Yanıtız	
		Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
İstanbul Valiliği	Arsa Alanı	9	30.0	12	40.0	9	30.0	-	-	-	-	-	-
	Bina Alanı	3	10.0	18	60.0	6	20.0	3	10.0	-	-	-	-
	Otopark Kapasitesi	6	20.0	12	40.0	9	30.0	3	10.0	-	-	-	-
	Servis İndirme-Bindirme Alanı	3	10.0	-	-	6	20.0	21	70.0	-	-	-	-
İstanbul İl Özel İdaresi	Arsa Alanı	6	22.2	7	25.9	3	11.1	7	25.9	3	11.1	1	3.7
	Bina Alanı	6	22.2	6	22.2	3	11.1	9	33.3	3	11.1	-	-
	Otopark Kapasitesi	1	3.7	4	14.8	4	14.8	15	55.6	3	11.1	-	-
	Servis İndirme-Bindirme Alanı	2	7.4	8	29.6	8	29.6	6	22.2	3	11.1	-	-
İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü	Arsa Alanı	-	-	-	-	3	13.6	9	40.9	10	45.5	-	-
	Bina Alanı	-	-	-	-	4	18.2	7	31.8	11	50.0	-	-
	Otopark Kapasitesi	-	-	-	-	2	9.1	11	50.0	9	40.9	-	-
	Servis İndirme-Bindirme Alanı	-	-	1	4.5	2	9.1	11	50.0	8	36.4	-	-
İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi	Arsa Alanı	-	-	23	46.0	8	16.0	11	22.0	7	14.0	1	2.0
	Bina Alanı	1	2.0	16	32	2	4.0	24	48.0	6	12.0	1	2.0
	Otopark Kapasitesi	1	2.0	7	14.0	6	12.0	24	48.0	10	20.0	2	4.0
	Servis İndirme-Bindirme Alanı	1	2.0	3	6.0	6	12.0	28	56.0	11	22.0	1	2.0
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	Arsa Alanı	3	3.3	33	36.7	9	10.0	43	46.7	-	-	3	3.3
	Bina Alanı	3	3.3	21	23.3	21	23.3	36	40.0	6	6.7	3	3.3
	Otopark Kapasitesi	-	-	9	10.0	18	20.0	48	53.3	12	13.3	3	3.3
	Servis İndirme-Bindirme Alanı	-	-	12	13.3	15	16.7	21	23.3	39	43.3	3	3.3
İSKİ	Arsa Alanı	2	5.3	12	31.6	4	10.5	13	34.2	6	15.8	1	2.6
	Bina Alanı	2	5.3	15	39.5	5	13.2	13	34.2	3	7.9	-	-
	Otopark Kapasitesi	-	-	8	21.1	10	26.3	13	34.2	6	15.8	1	2.6
	Servis İndirme-Bindirme Alanı	-	-	1	2.6	6	15.8	16	42.1	14	36.8	1	2.6

**Şekil 3.** Örnek yönetim alanlarının 2008 yılı itibarıyla otopark kapasitelerinin çalışan ve gün içinde hizmet almaya gelen sayıları ile karşılaştırılması

Soru 4: Örnek yönetim alanları çalışanlarına Tarihi Yarımada’da toplu taşıma sistemlerinde yapılan değişikliklerin kurumlarına olan erişimi ne derece etkilediğini olumlu/olumsuz yönde olmak üzere belirtmeleri istenmiştir.

Çizelge 5. Toplu taşımadaki değişimlerin yönetim alanlarına erişimi etkileme düzeyini gösteren frekans (F.) tablosu

	Etki Düzeyi															
	Yanıtızsız		Çok Etkiledi Olumlu		Çok Etkiledi Olumsuz		Etkiledi Olumlu		Etkiledi Olumsuz		Ne Etkiledi Ne Etkilemedi		Etkisiz		Hiç Etkisi Yok	
	F.	%	F.	%	F.	%	F.	%	F.	%	F.	%	F.	%	F.	%
Ist. Valiliği	-	-	15	50.0	-	-	6	20.0	3	10.0	6	20.0	-	-	-	-
Ist. İl Özel İdaresi	1	3.7	8	29.6	2	7.4	8	29.6	-	-	3	11.1	4	14.8	1	3.7
Ist. İl Milli Eğitim Müd.	-	-	7	31.8	2	9.1	4	18.2	6	27.3	3	13.6	-	-	-	-
Ist. Adliye	-	-	24	48	2	4.0	18	36.0	3	6.0	-	-	3	6.0	-	-
İBB	3	3.3	9	10.0	-	-	6	6.7	33	36.7	30	33.3	9	10.0	3	3.3
İSKİ	1	2.6	14	36.8	3	7.9	15	39.5	3	7.9	1	2.6	1	2.6	-	-

Yanıtların frekans dağılımında yalnızca İstanbul Valiliği’nde %50 (ortak yanıt) barajına ‘çok olumlu yönde etkiledi’ değerlendirmesine erişilmiştir (Çizelge 5). ‘Çok olumlu etkiledi’ ve ‘olumlu etkiledi’ yanıtlarının frekans oranları birlikte ele alındığında İstanbul Büyükşehir Belediyesi dışındaki yönetim alanlarında çalışanların %50’si ve üzerinde bölümünün Tarihi Yarımada’da gerçekleştirilen ulaşım sistemlerindeki değişikliklerin kurumlarına erişimi olumlu yönde etkilediği görüşünde birleşmesi althipotezi doğrulamaktadır.

Buna karşılık ulaşım sistemlerinde gerçekleştirilen değişikliklerin kurumlarına erişimi ‘olumsuz yönde etkilediği’, ‘etkilemediği’ veya kararsız düşünce bildiren görüşler de bulunmaktadır. Özellikle İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nde sözkonusu değişikliklerin kuruma erişimi ne etkilediği ne etkilemediği, etkilemediği veya hiç etkisi olmadığı görüşlerinin azımsanmayacak sıklıkla tekrarlanması kurumun özellikle raylı sistemlere olan yaya erişme mesafesi ve süresinin uzun olması etkili olmuş olabilir.

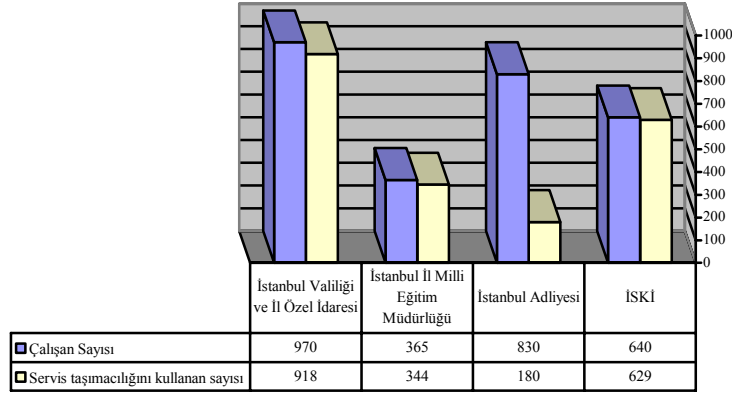
Soru 5: Çalışanların kurumlarına erişimde hangi ulaşım türünü tercih ettiği sorulmuştur.

İstanbul Adliyesi’nde ankete katılan 50 çalışanın %70’i toplu taşımayı kullanmaktadır. Diğer beş kurumda toplam 207 çalışanın yanıtladığı soruda %80 ve üzerinin servis taşımacılığını kullandığı görülmektedir (Çizelge 6). Sözkonusu değerlerin sağlaması veri toplama anketlerinde kurumlardan alınan çalışan sayısı ve servis taşımacılığını kullanan sayıları ile yapılabilir (Şekil 4). Şekil 4’deki verilere göre servis taşıtlarının ortak kullanıldığı İstanbul Valiliği ve İl Özel İdaresi’nde çalışanların %95’i, İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü’nde çalışanların %94’ü, İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi’nde çalışanların %98’ve İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi’nde çalışanların %22’si yönetim alanlarına erişimde servis taşımacılığını kullanmaktadır.

Şekil 4’de İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nde kaç kişinin servis taşımacılığını kullandığı belirtilmemiştir. İBB’nin merkez binasında çalışan sayısı 1.652’dir. Buna karşılık çevre ilçelerdeki belediye çalışanları da servis taşımacılığını kullanmakta ve merkez binanın olduğu bölgede (Saraçhane) aktarma yapmaktadır. Merkezde aktarma yapan çalışan sayısı ile birlikte İBB’de servis taşımacılığını kullanan sayısı 3.305’e yükselmektedir. Bu nedenle yalnızca İBB’de çalışan kaç kişinin servis taşımacılığını kullandığı verisi kurumdan alınamamıştır.

Çizelge 6. Çalışanların kurumlara erişimde tercih ettikleri ulaşım türünü gösteren frekans tablosu

	Ulaşım Türü									
	Yaya		Bisiklet		Servis Taşıtı		Toplu Taşıma		Otomobil	
	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%
İstanbul Valiliği	-	-	-	-	24	80.0	6	20.0	-	-
İstanbul İl Özel İdaresi	1	3.7	-	-	22	81.5	4	14.8	-	-
İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü	-	-	-	-	21	95.5	1	4.5	-	-
İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi	3	6.0	-	-	5	10.0	35	70.0	7	14.0
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	-	-	-	-	84	93.3	6	6.7	-	-
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi	-	-	1	2.6	34	89.5	1	2.6	2	5.3
Tüm Kurumlar	4	1.6	1	0.4	190	73.9	47	18.3	15	5.8



Şekil 4. 2008 yılı itibariyle çalışan sayısı ve servis taşımacılığını kullanan çalışan sayısı

Soru 6:

a) Beşinci sorunun paralelinde ankete katılanlardan örnek yönetim alanlarına erişimde çalışanların tercih ettikleri ulaşım türlerini 5'den (en çok tercih edilen) 1'e kadar (en az tercih edilen) sıralamaları istenmiştir. Buna göre İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi dışındaki dört (4) örnek yönetim alanında da frekans dağılımına göre tercih edilen ulaşım türü sıralaması aşağıdaki gibidir ve Çizelge 7'de verilmektedir;

5 (en çok)	= Servis taşımacılığı
4 (çok)	= Toplu taşıma
3 (orta)	= Otomobil
2 (az)	= Yaya
1 (en az)	= Bisiklet

Servis taşımacılığının çalışanlar tarafından organize edildiği İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nde çalışanların %6'nı oluşturan 50 çalışandan yanıtlanması istenen bu sıralama aşağıdaki gibidir;

- 5 (en çok) = Toplu taşıma (46 kişi tarafından %92.0)
 4 (çok) = Servis taşımacılığı (32 kişi tarafından %64.0)
 3 (orta) = Otomobil (36 kişi tarafından %72.0)
 2 (az) = Yaya (40 kişi tarafından %80.0)
 1 (en az) = Bisiklet (46 kişi tarafından %92.0) (Çizelge 7)

Servis taşımacılığının gelişmiş olduğu İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde çalışanların %6'sını oluşturan 90 çalışandan yanıtlandırılması istenen bu sıralama ise aşağıda verilmektedir (Çizelge 7);

- 5 (en çok) = Servis taşımacılığı (87 kişi tarafından %96.7)
 4 (çok) = Otomobil (48 kişi tarafından %53.3)
 3 (orta) = Toplu taşıma (42 kişi tarafından %46.7)
 2 (az) = Yaya (78 kişi tarafından %86.7)
 1 (en az) = Bisiklet (87 kişi tarafından %96.7)

Çizelge 7. Örnek yönetim alanlarına erişimde çalışanların erişimde tercih ettiği ulaşım türlerinin sıralamasını gösteren frekans (Fr.) tablosu

Değer	Çalışanların Kullandığı Ulaşım Türü										
	Yaya		Bisiklet		Servis Taşıtı		Toplu Taşıma		Otomobil		
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	
İstanbul Valiliği	Yanıtsız	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	En Az	-	-	30	100	-	-	-	-	-	-
	Az	30	100.0	-	-	-	-	-	-	-	-
	Orta	-	-	-	-	3	10.0	-	-	27	90.0
	Çok	-	-	-	-	-	-	27	90.0	3	10.0
	En Çok	-	-	-	-	27	90.0	3	10.0	-	-
İstanbul İl Özel İdaresi	Yanıtsız	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	En Az	1	3.7	26	96.3	-	-	-	-	-	-
	Az	26	96.3	1	3.7	-	-	-	-	-	-
	Orta	-	-	-	-	-	-	1	3.7	26	96.3
	Çok	-	-	-	-	-	-	26	96.3	1	3.7
	En Çok	-	-	-	-	27	100.0	-	-	-	-
İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü	Yanıtsız	1	4.5	1	4.5	1	4.5	1	4.5	1	4.5
	En Az	-	-	21	95.5	-	-	-	-	-	-
	Az	18	81.8	-	-	-	-	-	-	3	13.6
	Orta	2	9.1	-	-	-	-	1	4.5	18	81.8
	Çok	1	4.5	-	-	2	9.1	18	81.8	-	-
	En Çok	-	-	-	-	19	86.4	2	9.1	-	-
İstanbul Adliyesi	Yanıtsız	2	4.0	2	4.0	-	-	-	-	-	-
	En Az	2	4.0	46	92.0	-	-	-	-	-	-
	Az	40	80.0	2	4.0	-	-	-	-	2	4.0
	Orta	4	8.0	-	-	-	-	1	2.0	36	72.0
	Çok	2	4.0	-	-	32	64.0	3	6.0	12	24.0
	En Çok	-	-	-	-	4	8.0	46	92.0	-	-
İBB	Yanıtsız	3	3.3	3	3.3	3	3.3	3	3.3	3	3.3
	En Az	-	-	87	96.7	-	-	-	-	-	-
	Az	78	86.7	-	-	-	-	6	6.7	3	3.3
	Orta	9	10.0	-	-	-	-	42	46.7	36	40.0
	Çok	-	-	-	-	-	-	39	43.3	48	53.3
	En Çok	-	-	-	-	87	96.7	-	-	-	-
İSKİ	Yanıtsız	1	2.6	1	2.6	1	2.6	1	2.6	1	2.6
	En Az	1	2.6	36	94.7	-	-	-	-	-	-
	Az	34	89.5	-	-	-	-	-	-	2	5.3
	Orta	2	5.3	-	-	-	-	2	5.3	34	89.5
	Çok	-	-	-	-	2	5.3	34	89.5	1	2.6
	En Çok	-	-	1	2.6	35	92.1	1	2.6	-	-

b) Örnek yönetim alanlarına erişimde hizmet almaya gelenlerin tercih ettikleri ulaşım türlerini 4'ten (çok tercih edilen) 1'e kadar (en az tercih edilen) sıralamaları istenmiştir.

Altı yönetim alanında da %60'ın üzerindeki frekans oranlarıyla;

4 (çok) = Toplu taşıma

3 (orta) = Otomobil

2 (az) = Yaya

1 (en az) = Bisiklet

kullanıldığı görüşü ortaya çıkmıştır (Çizelge 8). Bu durum yönetim alanlarına hizmet almak üzere gelenlerin ekseriye toplu taşımayı tercih ettiği althipotezini desteklemektedir.

Çizelge 8. Örnek yönetim alanlarından hizmet almaya gelenlerin erişimde tercih ettiği ulaşım türlerinin sıralamasını gösteren frekans (Fr) tablosu

Değer	Hizmet Almaya Gelenlerin Kullandığı Ulaşım Türü								
	Yaya		Bisiklet		Toplu Taşıma		Otomobil		
	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%	
İstanbul Valiliği	Yanıtız	3	10.0	3	10.0	3	10.0	3	10.0
	En Az	-	-	27	90.0	-	-	-	-
	Az	27	90.0	-	-	-	-	-	-
	Orta	-	-	-	-	6	20.0	21	70.0
	Çok	-	-	-	-	21	70.0	6	20.0
İstanbul İl Özel İdaresi	Yanıtız	3	11.1	3	11.1	3	11.1	3	11.1
	En Az	-	-	24	88.9	-	-	-	-
	Az	24	88.9	-	-	-	-	-	-
	Orta	-	-	-	-	4	14.8	20	74.1
	Çok	-	-	-	-	20	74.1	4	14.8
İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü	Yanıtız	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1
	En Az	-	-	20	90.9	-	-	-	-
	Az	19	86.4	-	-	-	-	1	4.5
	Orta	1	4.5	-	-	-	-	19	86.4
	Çok	-	-	-	-	20	90.9	-	-
İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi	Yanıtız	2	4.0	2	4.0	-	-	-	-
	En Az	2	4.0	46	92.0	-	-	-	-
	Az	40	80.0	2	4.0	-	-	6	12.0
	Orta	6	12.0	-	-	7	14.0	37	74.0
	Çok	-	-	-	-	43	86.0	7	14.0
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	Yanıtız	9	10.0	9	10.0	9	10.0	9	10.0
	En Az	-	-	81	90.0	-	-	3	3.3
	Az	78	86.7	-	-	-	-	72	80.0
	Orta	3	3.3	-	-	6	6.7	6	6.7
	Çok	-	-	-	-	75	83.3	-	-
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi	Yanıtız	2	5.3	2	5.3	2	5.3	2	5.3
	En Az	1	2.6	35	92.1	-	-	-	-
	Az	24	63.2	-	-	1	2.6	11	28.9
	Orta	10	26.3	1	2.6	1	2.6	24	63.2
	Çok	1	2.6	-	-	34	89.5	1	2.6

Soru 7: Soruda verilen seçenekler arasından kentsel hizmet alanlarının yerleşiminde kentin hangi bölgesinde ne tür özelliklerin olduğu bir çevrede yer alması gerektiği ile ilgili en önemli üç ölçütü 1'den 3'e kadar sıralamaları istenmiştir. Buna göre sorunun seçeneklerinde sırasıyla;

A: Prestijli bir mekanda yer almak

B: Kentin bütününe kolay erişimin sağlandığı farklı ulaşım alternatiflerinin olduğu bir bölgede olmak

C: Kentin herhangi bir yerinde olmak

D: Merkezde olmak

E: Merkeze yakın olmak

F: Kentin dışında olmak

G: Tarihi çevre içinde yeralmak

H: İlişkide olduğu kurumların yer aldığı bölgede olmak ölçütleri verilmiştir (Çizelge 9).

Örnek yönetim alanlarında %50 ve üzerinde sıklıkla (frekans) işaretlenen ölçütler çizelge 9'da renklendirilmiştir. Tüm kurumlarda birinci derece dikkat edilmesi ve önemsenmesi gereken ölçüt 'kentin bütününe kolay erişimin sağlandığı farklı ulaşım alternatiflerinin olduğu bir bölgede olmak' şeklindedir (Çizelge 9). Söz konusu ölçüt İstanbul Valiliği'nde %30.0, İstanbul İl Özel İdaresi'nde %33.3, İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü'nde %45.5, İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nde %40, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde %66.7, İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nde %63.2 oranındaki sıklık (frekans) değerleriyle işaretlenmiştir.

Çizelge 9. Örnek yönetim alanlarının yerleşiminde çalışanlar tarafından belirlenen en önemli üç (3) ölçütün sıralanmasını gösteren frekans (Fr) tablosu

			Yerleşimi Kriterleri								
			A	B	C	D	E	F	G	H	Yanıt ız
İstanbul Valiliği	1. Ölçüt	Fr.	6	9	3	3	3	-	-	3	3
		%	20.0	30.0	10.0	10.0	10.0	-	-	10.0	10.0
	2. Ölçüt	Fr.	3	12	-	-	3	-	3	6	3
		%	10.0	40.0	-	-	10.0	-	10.0	20.0	10.0
	3. Ölçüt	Fr.	3	-	-	-	6	3	6	9	3
		%	10.0	-	-	-	20.0	10.0	20.0	30.0	10.0
İstanbul İl Özel İdaresi	1. Ölçüt	Fr.1	2	9	-	7	2	-	2	5	-
		%	7.4	33.3	-	25.9	7.4	-	7.4	18.5	-
	2. Ölçüt	Fr.	1	4	-	3	2	-	3	14	-
		%	3.7	14.8	-	11.1	7.4	-	11.1	51.9	-
	3. Ölçüt	Fr.	8	7	-	1	4	-	3	4	-
		%	29.6	25.9	-	3.7	14.8	-	11.1	14.8	-
İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü	1. Ölçüt	Fr.	1	10	-	4	-	-	-	6	1
		%	4.5	45.5	-	18.2	-	-	-	27.3	4.5
	2. Ölçüt	Fr.	3	7	-	1	-	-	2	7	2
		%	13.6	31.8	-	4.5	-	-	9.1	31.8	9.1
	3. Ölçüt	Fr.	2	1	-	5	5	-	3	4	2
		%	9.1	4.5	-	22.7	22.7	-	13.6	18.2	9.1
İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi	1. Ölçüt	Fr.	8	20	-	9	1	3	1	7	1
		%	16.0	40.0	-	18.0	2.0	6.0	2.0	14.0	2.0
	2. Ölçüt	Fr.	6	4	1	16	5	-	8	8	2
		%	12.0	8.0	2.0	32.0	10.0	-	16.0	16.0	4.0
	3. Ölçüt	Fr.	6	7	2	5	5	-	7	16	2
		%	12.0	14.0	4.0	10.0	10.0	-	14.0	32.0	4.0
İstanbul İl Büyükşehir Belediyesi	1. Ölçüt	Fr.	3	60	-	24	-	-	-	3	-
		%	3.3	66.7	-	26.7	-	-	-	3.3	-
	2. Ölçüt	Fr.	9	12	-	9	21	-	3	36	-
		%	10.0	13.3	-	10.0	23.3	-	3.3	40.0	-
	3. Ölçüt	Fr.	21	9	-	6	18	-	12	24	-
		%	23.3	10.0	-	6.7	20.0	-	13.3	26.7	-
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi	1. Ölçüt	Fr.	1	24	-	6	4	-	-	3	-
		%	2.6	63.2	-	15.8	10.5	-	-	7.9	-
	2. Ölçüt	Fr.	-	3	-	17	6	-	1	9	2
		%	-	7.9	-	44.7	15.8	-	2.6	23.7	5.3
	3. Ölçüt	Fr.	4	4	-	4	6	-	4	13	3
		%	10.5	10.5	-	10.5	15.8	-	10.5	34.2	7.9

İkinci sırada önemli ölçütün hangisinin olacağı konusunda kurumlar arasında farklılık göstermektedir. İkinci ölçüt olarak;

- İstanbul Valiliği (%40) ve İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü'nde (%31.8) 'kentin bütününe kolay erişimin sağlandığı farklı ulaşım alternatiflerinin olduğu bir bölgede olmak',
- İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi (%32) ve İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nde (%44.7) 'merkezde olmak',

İstanbul İl Özel İdaresi (%51.9), İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü (%31.8) ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde (%40) 'ilişkide olduğu kurumların yer aldığı bölgede olmak' öne çıkmaktadır (Çizelge 9).

Üçüncü sırada önemli ölçüt konusunda da farklılık gösteren yanıtlara göre;

- İstanbul Valiliği (%30), İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi (%32) ve İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nde (%34.2) 'ilişkide olduğu kurumların yer aldığı bölgede olmak',
- İstanbul İl Özel İdaresi'nde % 29.6 'prestijli bir mekanda yer almak',
- İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü'nde 'merkezde olmak' olarak % 22.7 oranındaki sıklıkla ifade edilmiştir.

Soru 8: Bu soru ile kentsel hizmet alanlarının yerleşiminde etkili olup sorunun seçeneklerinde sunulan;

- A: Plan kararları
- B: Kentsel politikalar
- C: Mekansal alan yeterliliği
- D: Ulaşım-erişilebilirlik
- E: Çevresel faktörler
- F: Konum
- G: Mülkiyet

faktörlerinin ne derece önemli olduklarını değerlendirmeleri ve bu sayede konu ile ilgili olarak sonuca ilişkin çıkarımda bulunulması düşünülmüştür (Çizelge 10). Örnek yönetim alanlarından alınan yanıtlar sonucunda etkisinin 'çok önemli' olduğu %50 ve üzerinde sıklıkla işaretlenen tek faktör ulaşım-erişilebilirlik (D) faktörü olmuştur;

- İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde %73.3,
- İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nde %64,
- İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nde %57.9
- İstanbul Valiliği'nde %50,

oranlarındaki frekans değerleriyle %50 işaretlenme barajını aşarak 'çok önemli' olduğu görüşü alınmıştır. Ayrıca sözkonusu faktör İstanbul İl Özel İdaresi'nde %48.1 oranında 'çok önemli' olarak işaretlenmiştir.

Etkisinin 'önemli' olduğu %50 ve üzerinde sıklıkla işaretlenen faktörler ise kurumlara göre aşağıda verilmektedir;

- plan kararları İstanbul İl Özel İdaresi'nde %51.9,
 - o İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü'nde %50.0,
 - o İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi %56.0,
- kentsel politikalar İstanbul Valiliği'nde %50.0,
 - o İstanbul İl Özel İdaresi'nde %63.0,
- mekansal alan
- yeterliliği İstanbul İl Özel İdaresi'nde %55.6,
- ulaşım-erişilebilirlik İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü'nde %59.1,

- konum İstanbul Valiliği'nde %50,
 - İstanbul İl Özel İdaresi'nde %51.9,
 - İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde %70.0,
- mülkiyet İstanbul İl Özel İdaresi'nde %55.6,
 - İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde %50.0

Çevresel faktörler ise hiçbir örnek kurumda %50'nin üzerinde önemli görülmemiştir.

Çizelge 10. Örnek yönetim alanlarının yerleşiminde kavramsal faktörlerin önem derecesini gösteren frekans tablosu

		Etki Düzeyi										Yanıtız	
		Çok Önemli		Önemli		Ne Önemli Ne Önemsiz		Önemsiz		Hiç Önemli Yok			
		Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
İstanbul Valiliği	A	9	30.0	12	40.0	6	20.0	-	-	-	-	3	10.0
	B	-	-	15	50.0	9	30.0	-	-	-	-	6	20.0
	C	9	30.0	9	30.0	3	10.0	-	-	-	-	9	30.0
	D	15	50.0	6	20.0	3	10.0	-	-	-	-	6	20.0
	E	12	40.0	3	10.0	6	20.0	-	-	-	-	9	30.0
	F	9	30.0	15	50.0	3	10.0	-	-	-	-	3	10.0
	G	6	20.0	12	40.0	3	10.0	-	-	-	-	9	30.0
İstanbul İl Özel İdaresi	A	4	14.8	14	51.9	2	7.4	1	3.7	-	-	6	22.2
	B	4	14.8	17	63.0	-	-	-	-	1	3.7	5	18.5
	C	6	22.2	15	55.6	-	-	-	-	1	3.7	5	18.5
	D	13	48.1	11	40.7	-	-	-	-	-	-	3	11.1
	E	4	14.8	13	48.1	5	18.5	-	-	-	-	5	18.5
	F	7	25.9	14	51.9	1	3.7	-	-	-	-	5	18.5
	G	4	14.8	15	55.6	1	3.7	2	7.4	-	-	5	18.5
İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü	A	-	-	11	50.0	2	9.1	-	-	-	-	9	40.9
	B	1	4.5	9	40.9	-	-	2	9.1	-	-	10	45.5
	C	6	27.3	7	31.4	-	-	-	-	-	-	9	40.9
	D	7	31.8	13	59.1	-	-	-	-	-	-	2	9.1
	E	3	13.6	9	40.9	1	4.5	-	-	-	-	9	40.9
	F	7	31.8	6	27.3	-	-	-	-	-	-	9	40.9
	G	5	22.7	4	18.2	2	9.1	-	-	1	4.5	10	45.5
İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi	A	7	14.0	28	56.0	5	10.0	1	2.0	2	4.0	7	14.0
	B	13	26.0	20	40.0	5	10.0	7	14.0	-	-	5	10.0
	C	14	28.0	12	24.0	8	16.0	1	2.0	-	-	15	30.0
	D	32	64.0	11	22.0	2	4.0	-	-	-	-	5	10.0
	E	13	26.0	17	34.0	6	12.0	2	4.0	-	-	12	24.0
	F	19	38.0	17	34.0	6	12.0	-	-	2	4.0	6	12.0
	G	6	12.0	20	40.0	11	22.0	-	-	4	8.0	9	18.0
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	A	18	20.0	27	30.0	30	33.3	3	3.3	3	3.3	9	10.0
	B	6	6.7	42	46.7	24	26.7	12	13.3	3	3.3	3	3.3
	C	42	46.7	33	36.7	9	10.0	3	3.3	-	-	3	3.3
	D	66	73.3	21	23.3	-	-	-	-	-	-	3	3.3
	E	3	3.3	42	46.7	30	33.3	3	3.3	-	-	12	13.3
	F	21	23.3	63	70.0	6	6.7	-	-	-	-	-	-
	G	9	10.0	45	50.0	6	6.7	24	26.7	6	6.7	-	-
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi	A	5	13.2	9	23.7	9	23.7	3	7.9	1	2.6	11	28.9
	B	4	10.5	10	26.3	6	15.8	-	-	3	7.9	15	39.5
	C	9	23.7	6	15.8	4	10.5	2	5.3	-	-	17	44.7
	D	22	57.9	9	23.7	-	-	-	-	-	-	7	18.4
	E	5	13.2	16	42.1	4	10.5	1	2.6	-	-	12	31.6
	F	9	23.7	10	26.3	5	13.2	1	2.6	1	2.6	12	31.6
	G	8	21.1	8	21.1	3	7.9	2	5.3	6	15.8	11	28.9

Soru 9: Soru üç gruptan oluşmaktadır.

1. Grup) Soruda kentsel hizmet alanlarının yerleşiminde ulaşım açısından dikkat edilmesi gereken en önemli seçeneğin işaretlenmesi istenmiştir (Çizelge 11). Buna göre alınan yanıtlarda

‘farklı ulaşım aktarma-transfer odaklarına yakınlık’ seçeneği;

- İstanbul Valiliği’nde %60,
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nde %60,
- İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi’nde %56,
- İstanbul İl Özel İdaresi’nde %44.4,
- İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi’nde %42.1

oranındaki sıklık değerleriyle ulaşım konusunda en önemli seçenek olarak işaretlenmiştir. Buna karşılık İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü’nde ‘toplu taşıma güzergahlarına yakınlık’ seçeneği %54.4 oranında sıklıkla işaretlenmiştir.

Çizelge 11. Örnek yönetim alanlarının yerleşiminde ulaşım açısından önemli ölçütlerin frekans dağılımını gösteren tablo

	Ulaşım Kriterleri								Yanıtız	
	Bölgesel ve şehirselle yollara yakınlık		kentiçi ana yollara yakınlık		Toplu taşıma güzergahlarına yakınlık		Farklı Ulaşım aktarma-transfer odaklarına yakınlık			
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
İstanbul Valiliği	3	10.0	3	10.0	-	-	18	60.0	6	20.0
İstanbul İl Özel İdaresi	3	11.1	5	18.5	6	22.2	12	44.4	1	3.7
İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü	1	4.5	2	9.1	12	54.5	6	27.3	1	4.5
İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi	3	6.0	3	6.0	11	22.0	28	56.0	5	10.0
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	6	6.7	12	13.3	12	13.3	54	60.0	6	6.6
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi	1	2.6	6	15.8	12	31.6	16	42.1	3	7.9

Çizelge 12. Örnek yönetim alanlarının yerleşiminde çevresel faktörler açısından önemli ölçütlerin frekans dağılımını gösteren tablo

	Çevresel Kriterler						Yanıtız	
	Gürültü kaynaklarından uzak olmak		Trafik yoğunluğundan uzak olmak		Güvenlik, iklimsel faktörler, bekleme sırasında vakit geçirilebilecek donatıların olması			
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
İstanbul Valiliği	3	10.0	12	40.0	12	40.0	3	10.0
İstanbul İl Özel İdaresi	3	11.1	9	33.3	13	48.1	2	7.4
İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü	5	22.7	2	9.1	12	54.5	3	13.6
İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi	8	16.0	23	46.0	16	32.0	3	6.0
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	12	13.3	9	10.0	60	66.7	9	10.0
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi	4	10.5	6	15.8	23	60.5	5	13.2

2. Grup) Soruda kentsel hizmet alanlarının yerleşiminde çevresel faktörler açısından dikkat edilmesi gereken en önemli seçeneğin işaretlenmesi istenmiştir (Çizelge 12).

Buna göre alınan yanıtlarda ‘güvenlik, iklimsel faktörler, bekleme sırasında vakit geçirilecek dış faktörlerden korunacak donatıların olması gibi çevre kalitesini etkileyen faktörler’ seçeneği;

- İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nde %66.7,
- İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi’nde %60.5,
- İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü’nde %54.5,
- İstanbul İl Özel İdaresi’nde %48.1,
- İstanbul Valiliği’nde %40,

oranındaki sıklık değerleriyle işaretlenmiştir. Ayrıca ‘trafik yoğunluğundan uzak olmak’ seçeneği ise;

- İstanbul Valiliği’nde %40.0,
- İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi’nde %46.0 oranında işaretlenmiştir (Çizelge 12).

3. Grup) Soruda kentsel hizmet alanlarının yerleşiminde kurumsal özellikler açısından dikkat edilmesi gereken en önemli seçeneğin işaretlenmesi istenmiştir (Çizelge 13). Buna göre alınan yanıtlarda ‘kurumun birimleri için alan’ seçeneği;

- İstanbul Valiliği’nde %40,
- İstanbul İl Özel İdaresi’nde %40.7,
- İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü’nde %72.7,
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nde %60,

‘kolayca fark edilebilirlik’ seçeneği ise;

- İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi’nde %63.2
- İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi’nde %48

olarak işaretlenmiştir (Çizelge 13).

Çizelge 13. Örnek yönetim alanlarının yerleşiminde kurumların mekan ve diğer özellikleri açısından önemli ölçütlerin frekans dağılımını gösteren tablo

	Mekan Kriteri ve Yeterlilik								Yanıtsız	
	Kurumun birimleri için alan		Otopark alanı		Altyapı		Kolayca fark edilebilirlik, görülebilirlik			
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
İstanbul Valiliği	12	40.0	6	20.0	3	10.0	3	10.0	6	20.0
İstanbul İl Özel İdaresi	11	40.7	3	11.1	4	14.8	6	22.2	3	11.1
İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü	16	72.7	-	-	-	-	5	22.7	1	4.5
İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi	13	26.0	-	-	8	16.0	24	48.0	5	10.0
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	54	60.0	3	3.3	6	6.7	24	26.7	3	3.3
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi	8	21.1	-	-	3	7.9	24	63.2	3	7.9

Soru 10: Örnek yönetim alanlarında çalışanlardan kurumlarının çevresindeki trafik sorunlarının hangi nedenlerden kaynaklandığını açıklamaları istenmiştir. Buna göre alınan yanıtlar aşağıdaki gibi sınıflandırılmıştır (Çizelge 14);

- A: Metropolen alan ölçekli kentsel hizmet alanlarının, dolayısıyla merkez işlevlerin yeralması
 B: Otopark alanı yetersizliği
 C: Tramvay-otomobil yolunun aynı şeriti kullanması
 D: Tarihi bölge olması nedeniyle turizm işlevlerinin yoğunluğu
 E: Yol kapasitesinin yetersizliği ve mevcut kapasitenin de taşıtların gelişigüzel park
 F: Ulaşım sisteminin plansızlığı ve işletim biçimi nedeniyle toplu taşımının yetersiz kalması, tercih edilirliliğinin azalması ve otomobil sahipliliğinin artması
 G: Kentiçi ana arterlere ve dolayısıyla transit taşıt trafiğine yakın konumlanması
 Diğer: Diğer nedenler

Elde edilen yanıtların frekans dağılımlarına bakıldığında en fazla sıklıkla belirtilen sorun İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü'nde kurumun 'tarihi bölgede yeralması nedeniyle turizm işlevlerinin yoğunluğu' (D ile belirtilen) 22 kişide 15 kişi tarafından %68.2 değerle ortaya çıkmıştır (Çizelge 14). Sözkonusu sorun nedeni İstanbul İl Özel İdaresi'nde %25.9, İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nde %26.0 oranında çalışanlar tarafından işaretlenmiştir.

F ile belirtilen 'ulaşım sisteminin plansızlığı ve işletim biçimi nedeniyle toplu taşımının yetersiz kalması, tercih edilirliliğinin azalması ve otomobil sahipliliğinin artması' İstanbul Valiliği'nde %30.0, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde %23.3 ve İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nde %23.7 sıklıkla belirtilen sorun nedeni olmuştur (Çizelge 14).

Anketin uygulandığı altı (6) yönetim alanında A ile belirtilen 'metropolen alan ölçekli kentsel hizmet-donatu alanlarının, dolayısıyla merkez işlevlerin yeralması' kurumların kendi içinde yapılan anketlerde ikinci sırada sıklıkla üzerinde durulan trafik sorununun kaynağı olarak vurgulanmıştır. Tüm yönetim alanlarında toplam 257 çalışanın katıldığı anketlerde 65 çalışanın (%25.3) yanıtsız bıraktığı soruda geriye kalan 192 çalışandan 45'i (%17.5) Tarihi Yarımada'da metropolen alan ölçekli kentsel hizmet-donatu alanlarının ve dolayısıyla merkez işlevlerinin yeralmasının trafik sorunlarının yaşanmasında etkili olduğu görüşündedir. Bu da tezin dördüncü hipotezini doğrulamaktadır (Çizelge 14).

Çizelge 14. Örnek yönetim alanlarının çevresinde oluşan trafik sorunlarının hangi nedenlerden kaynaklandığını gösteren frekans (Fr.) tablosu

	İstanbul Valiliği		İstanbul İl Özel İdaresi		İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü		İstanbul Adliyesi		İBB		İSKİ		Tüm Kurumlar	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
A	6	20.0	5	18.5	3	13.6	12	24.0	15	16.7	6	15.8	45	17.5
B	-	-	2	7.4	-	-	10	20.0	15	16.7	3	7.9	25	9.7
C	-	-	-	-	-	-	7	14.0	-	-	-	-	7	2.7
D	-	-	7	25.9	15	68.2	13	26.0	3	3.3	1	2.6	39	15.2
E	3	10.0	2	7.4	-	-	3	6.0	-	-	5	13.2	13	5.1
F	9	30.0	3	11.1	-	-	-	-	21	23.3	9	23.7	42	16.3
G	-	-	-	-	-	-	-	-	9	10.0	3	7.9	13	5.1
Diğer	-	-	1	3.7	-	-	-	-	6	6.7	2	5.3	8	3.1
Yanıtsız	12	40.0	7	25.9	4	18.2	12	24.0	21	23.3	9	23.7	65	25.3

3. SONUÇ

Araştırmada örnek yönetim alanlarıyla gerçekleştirilen kurumiçi anket yanıtları SPSS 15.0 programında girilmiştir ve frekans (sıklık) dağılımları uygulanarak ortaya çıkan sonuçlar tablolarda verilmiştir. Diğer taraftan çalışanların kurumiçi anket sorularına verdiği yanıtların frekans dağılımları sonucunda yanıtlarda öne çıkan değişkenler, düzey veya dereceleri veri toplama anketiyle kurumlardan alınan sayısal verilerle güvenilirliğinin sağlaması yapılmıştır. Ayrıca araştırmaya girdi sağlayan bu değerlendirme yöntemi ile kentsel hizmet alanlarının yerseimiyle ilgili çıkarımlar bulunulmuştur.

Tez alışması kapsamında İstanbul Tarihi Yarımada'da gerçekleştirilen anket uygulamaları ve değerlendirmeleri sonucunda örnek yönetim alanlarının İstanbul'un toplu taşıma ile erişimi açısından en gelişmiş olan Tarihi Yarımada'da yerelmesine rağmen erişimde özel servis taşıtlarının kullanılması yaygındır. Bu durum kentsel ulaştırma politikalarıyla kurum çalışanlarının işyeri-konut seyahatlerinin örtüşmediğini ortaya koymaktadır. Bağlı olarak Tarihi Yarımada'da varolan karayolu trafiği artmakta ve taşıt trafiğinde tıkanmalara neden olunmaktadır. Dolayısıyla Tarihi Yarımada'nın mevcut karayolu ulaşım ağı ve yolların geometrik tasarımı artan araç sayısını taşıyamamaktadır.

Tarihi Yarımada'da yer alan kentsel hizmet-donatı alanlarının ülke ve metropoliten nüfusa hitap etmesi ve ihtiyaçlarının artması sonucunda üzerinde yer aldıkları tarihi dokunun sınırlı parsel boyutları nedeniyle yeni alan ihtiyaçlarına yanıt verememektedir. Alan yetersizliği ve hizmet nüfusunun artması bugün İstanbul Sultanahmet Adliyesi'nde olduğu gibi kurumların desantralizasyonunu gündeme getirmektedir. Bu yöndeki gelişmeler İstanbul'da merkezini prestijini kaybedilerek karayolu erişimine bağlı yerseçimi riskini artırmaktadır.

KAYNAKLAR / REFERENCES

- [1] Yardım, M., S., "İstanbul Tarihi Yarımada Kordonunda 2005 Yılı İçin Giriş-Çıkış Trafiğinin Değerlendirilmesi", Yedinci Uluslararası İnşaat Mühendisliğinde Gelişmeler Kongresi, 11-13 Ekim 2006, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul, 2006.
- [2] İstanbul Valiliği, İstanbul İl Özel İdaresi, İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi, İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi ile 2008 yılının Haziran-Kasım ayları arasında gerçekleştirilen anketler ve görüşmeler, İstanbul, 2008.
- [3] SPSS / PC 15.0 programında değerlendirme yönteminin kullanımı hakkında YTÜ Fen Edebiyat Fakültesi İstatistik Bölümü'nden Yrd. Doç. Dr. Doğan Yıldız'ın ve YTÜ İşletme Bölümü Sayısal Yöntemler Anabilim Dalı'ndan Yrd. Doç. Dr. Esra Öztamam'ın görüşlerine başvurulmuştur, İstanbul, Haziran-2008.