



**Makalenin Geliş Tarihi:** 5 Nisan 2021  
**Makalenin Kabul Tarihi:** 5 Haziran 2021

**SOSYO-DEMOGRAFİK DEĞİŞKENLERE GÖRE YÜKSEK HIZLI TRENİ (YHT)  
KULLANIM AMAÇLARI: SİVAS HALKI**  
THE PURPOSE OF USING THE HIGH SPEED TRAIN (HST) ACCORDING TO SOCIO-DEMOGRAPHIC  
VARIABLES: SIVAS PUBLIC

*Sevda Mutlu\**

**Öz**

Araştırmanın konusu, Sivas halkının yakında bir zamanda hizmete girecek olan YHT'yi planladığı kullanım amaçlarının sosyo-demografik (cinsiyet, gelir ve meslek) değişkenlere göre incelenmesidir. Araştırmada betimsel tarama modellerinden ilişkisel tarama modeli kullanılmıştır. Araştırmanın evreni, Sivas merkezde ikamet eden +18 yaş ve üzeri yaş grubundaki kişilerden oluşmaktadır. Örneklem ise toplam 68 mahalleden rastgele örnekleme tekniği ile seçilen 1942 kişiden oluşmuştur. Araştırmada araştırmacının geliştirdiği 22 sorudan oluşan anket formu kullanılmıştır. Anket çalışması sonunda elde edilen veriler, SPSS 18.00 paket programı kullanılarak analiz edilmiştir. Verilerin analizinde betimsel istatistikler için frekans ve yüzdeler, hipotez testleri için kıkare ilişki analizi kullanılmıştır. Araştırmanın hipotezleri: H1: Gelir durumu ile YHT'yi kullanma sıklığı arasında anlamlı bir ilişki vardır. H2: Cinsiyet ile YHT'yi kullanma amaçları arasında anlamlı bir ilişki vardır. H3: Meslek ile YHT'yi kullanma amaçları arasında anlamlı bir ilişki vardır. Elde edilen bulgulara göre gelir durumu ile YHT'yi kullanma sıklığı arasında anlamlı bir ilişki vardır. Gelir düzeyi yükseldikçe YHT'yi kullanma sıklığı artmaktadır. Bunun yanında cinsiyet ile YHT'yi kullanma amaçları arasında anlamlı bir ilişki vardır. Kadınlarda, sağlık hizmetlerinden yararlanmak, gezmek, eğitim hizmetlerinden yararlanmak, eğlenmek ve alış-veriş yapmak için YHT'yi kullanım amaçları ön plana çıkarken, erkekler de ise spor etkinliklerine katılma, bürokrasi ziyaretleri yapma ve başka bir şehirde çalışmak ve para kazanmak için YHT'yi kullanım amaçları ön plana çıkmıştır.

\* Doç. Dr., Sivas Cumhuriyet Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Sosyoloji Bölümü, Sivas/TÜRKİYE, ORCID:

**Anahtar Kelimeler:** *Yüksek Hızlı Tren (YHT), Sivas Halkı, YHT'yi Kullanım Amaçları, Sosyo-Demografik Değişkenler.*

#### **Abstract**

The purpose of the study is to analyze the reasons the Sivas public is planning on using the HST which will start giving service soon in terms of socio-demographic variables (gender, income and occupation). In the study, the correlational survey model among the descriptive survey models was used. The population of the study consists of people who live in the Sivas city center, aged 18 and over. The sample of the study consists of 1942 people chosen from a total of 68 different neighbors through the random sampling technique. The survey from consisting of 22 questions developed by the researcher was used in the study. The data obtained as a result of the survey were analyzed with the SPSS 18.00 software. On the analysis of the data, frequency and percentages were used for descriptive statistics and the chi-square analysis was used for the hypothesis tests. The hypothesis of the study are as follows: H1: There is a significant relationship between income level and the frequency of using the HST. H2: There is a significant relationship between gender and the purposes of using the HST. H3: There is a significant relationship between occupation and the purposes of using the HST. According to the findings, there is a significant relationship between income level and the frequency of using the HST. As the income level increases, the frequency of using the HST also increases. In addition, there is a significant relationship between gender and the purposes of using the HST. While for women the main reasons for using the HST consists of benefitting from health services, touring the city, benefitting from educational services, having fun and doing shopping, for men the main reasons are participating in sports events, doing bureaucratic visits, working in another city and earning money.

**Key Words:** *High Speed Train (HST), Sivas Public, Reasons for Using the HST, Socio-Demographic Variables.*

#### **Giriş**

1804 yılında İngiltere'de sanayi devriminin öncü mühendisi Richard Trevichick ve Andrew Vivian sanayi devriminin simgesi olan buhar motorunu demir raylarıyla buluşturdu (Dickinson ve Titley, 1934: 53). Bu keşifle birlikte demiryolu ulaşımı yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur. Demiryolu taşımacılığı, üretilen malların hızlı taşınmasını ve insanların daha hızlı bir şekilde seyahat etmelerini sağlayarak toplumların tüm yapısal mekanizmalarını etkilemiştir.

Teknoloji, hizmet ve mal üretimine hız kazandırmayı hedeflemiştir. Mühendisler ve yatırımcılar için ulaşım için gereken süre hiçbir zaman yeterince hızlı değildi. Yirminci yüzyılın ortalarında, mühendisler ve yatırımcılar, hızın yanında güvenliği ve konforu da temsil eden yüksek hızlı trenleri (YHT) yaptılar. “Nisan 2007’de Fransız uzmanlardan oluşan bir ekip, saate 574,8 km’ye kadar bir treni hızlandırdığında, demiryolunun hız sınırının hala bilinmediğini kanıtladılar” (Murray, 2015: 1).

Sürekli artan hareketlilik ve bunları en sürdürülebilir yollarla sağlama ihtiyacı son yıllarda dünya çapında ulaşım politikaları üzerinde önemli bir etkiye sahip olmuştur. Özellikle de sürdürülebilirlik, fiziksel, ekolojik ve ekonomik sınırların tanınmasına dayanmaktadır. Yenilenebilir kaynakların yenilenme oranlarını aşmayan bir oranda

kullanılması ve yenilenemeyen kaynakların minimumda tutulması önemlidir. Bu tür bir politika değişikliği, çoğu ülkede çoktan başlamış ve ulusal politika gündemlerinde temel bir tema haline gelmiştir (Babalik-Sutcliffe, 2007:485). Bu nedenle, YHT kullanımı yaygınlaşmaya başlamıştır.

4 Ekim 1964 tarihinde, Japonya ilk YHT demiryolunu Tokaido Shinkansen’de, saatte 210 km’lik en yüksek hızla hizmete açtı. Bu başarı Avrupa’yı da etkiledi ve Fransa Japonya’dan 17 yıl sonra 1981’de Paris-Lyon hattında ilk YHT seferlerini gerçekleştirdi. Almanya’daki ilk YHT, 1991 yılında gerçekleşti. 2008 itibariyle, İspanya, İtalya, Avustralya, Güney Kore ve Tayvan bölgesinde YHT hayata geçti. 1 Ağustos 2008’de Pekin Olimpiyat Oyunları’ndan önce, saatte 350 km’lik hızla ilk YHT demiryolu tamamlandı (Li Zhou, 2011: 1-4). YHT teknolojisi tüm dünyada genişledi ve 2025 yılına kadar yapım aşamasında olan plan ve hatlar göz önüne alındığında, 23 farklı ülkede 42.322 km olacaktır (Garmendia ve diğerleri, 2012: 26).

Sürdürülebilir hareketlilik tartışması, Türkiye’nin siyasi gündemini de etkilemiştir. Ulusal demiryolu ağının geliştirilmesi ve bunun Trans-Avrupa demiryolu ağıyla entegrasyonu, Avrupa’ya fiziksel ve verimli bir şekilde entegre olmak için hayati önem taşımaktadır. Bu faktörlerin birleşimi, Türkiye’de demiryolu ağının geliştirilmesini elzem kılmıştır. Türkiye, demiryollarının geliştirilmesine ve iyileştirilmesine önemli ölçüde odaklanmıştır (Babalik-Sutcliffe, 2007:485-486). Bu motivasyonla, 2004 yılından bu yana, Türkiye de YHT yatırımlarına ağırlık vermeye başlamıştır. 2009 yılında Ankara-Eskişehir YHT hattı, saatte 250 km hızla faaliyete geçmiştir. Ankara-Konya, Eskişehir-Konya ve Ankara-İstanbul hatlarında YHT taşımacılığına başlamıştır. Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar ve Bandırma-Bursa-Ayazma-Osmaneli YHT hatlarında inşa çalışmaları ve bazı bölgelerde de YHT proje faaliyetleri yürütülmektedir. Ankara-Sivas hattının inşa çalışmalarının yakın bir zamanda tamamlanması söz konusudur. 405 km hat uzunluğu bulunan YHT seferlerinin başlatılmasıyla, Ankara-Sivas arası yolculuğun 2 saat, İstanbul-Sivas arasının da 5 saat olması planlanmaktadır.

Bir kentin YHT hattına bağlantısının olması hem yakın hem de uzak kentlere erişilebilirlikte bir artış, kentler arası ilişkiler için yeni olasılıklar, kentsel yenilenme fırsatları ve kalkınmanın sürdürülebilir olması anlamına gelmektedir (Garmendia ve diğerleri, 2012: 26). YHT’nin Sivas’ta hizmete girmesiyle birlikte hem bölgesel hem de kentsel sosyo-ekonomik ve kültürel gelişime katkısı olacaktır. Buna ilişkin çalışmalar, YHT Sivas’ta faaliyete geçtikten sonraki süreçte planlanabilir. Bu makale ise Sivas halkının yakında hizmete girecek olan YHT kullanımına bakış açısına odaklanmaktadır. YHT’yi kullanım amaçlarının sosyo-demografik değişkenlere göre farklılık gösterip göstermediği araştırıldı.

YHT’nin iki önemli boyutu vardır: Teknoloji ve sosyo ekonomik, kültürel yapıya olan etkisi. Literatür taramasında, YHT ile ilgili sosyolojik çalışmaların oldukça az sayıda olduğu gözlemlendi. YHT konusunda yapılan araştırmaların daha çok mühendislik alanında olduğu ve hızlı tren ve demir yolu hattına ilişkin teknik özellikler (Yılmaz ve Dalbudak, 2018; Oğul ve diğerleri, 2012; Işık ve diğerleri, 2013; Tuğyanoğlu ve diğerleri, 2013), gar yerinin seçimi (Eren

ve diğ erleri, 2017), mimari özellikleri (Özdemir ve Kalaycı, 2019) üzerinde durulmuş oldu ğ u saptandı. Sivas özelinde de Ankara-Sivas yüksek hızlı tren hattında istasyon yerlerinin seçiminde çok kriterli karar verme (Dinç ve diğ erleri, 2019) ve Ankara-Sivas demiryolu hızlı tren projesi t-5 tüneli yapım çalışmaları (Hiçyılmaz ve Özçelik, 2019) dikkat çekmektedir.

Sivas'taki YHT ile ilgili sosyolojik bir çalışma henüz yoktur ve bu makalenin literatürdeki bu boş lu ğ u dolduracağı düşünölmektedir. Ayrıca, YHT'nin tercih edilirliliğine ilişkin bilgi sahibi olunması açısından da önemlidir.

## Yöntem

### Araştırma Konusu, Amacı ve Modeli

Araştırmanın konusu, Sivas halkının yakında bir zamanda hizmete girecek olan YHT'yi planladığı kullanım amaçlarının sosyo-demografik de ğ iş kenlere göre incelenmesidir. Araştırmanın amacı, sosyo-demografik de ğ iş kenler açısından Sivas halkının YHT'yi kullanım amaçlarını tespit ederek açıklamaktır. Araştırmada mevcut durumu araştırmak ve belirlemek için nicel araştırma modellerinden betimsel model benimsenmiştir. "Betimsel araştırmalar ne ve nasıl sorularına sistematik olarak cevap vererek olay ve durumların detaylı olarak betimlenmesi amacıyla yapılır" (Başol, 2008).

### Evren ve Örneklem

Araştırma, YHT'nin, 2021 yılı içerisinde hizmete girece ğ i Sivas ilinde<sup>1</sup> yapılmıştır. Araştırmanın evreni, Sivas merkezde ikamet eden Sivas halkıdır. Araştırmanın örneklemini seçilirken Sivas halkının her kesimine ulaşabilmek için mahallerin hemen hemen tümüne gidilmeye gayret edildi. Toplam 68 mahalleden rastgele örnekleme tekni ğ i ile seçilen 1942 kişiye 09-15 Haziran 2020 tarihleri arasında yüz yüze anket uygulanmıştır.

### Veri Toplama Araçları ve Araştırmanın Hipotezleri

Veri toplama aracı olarak anket formu kullanılmıştır.

### Anket Sorularının Oluşturulması

Anket soruları birkaç aşamada oluşturuldu. İlk olarak literatür taraması yapılarak sorular oluşturuldu. Sivas'taki yirmi tane sivil toplum örgütünün temsilcisi ile konuyla ilgili derinlemesine mülakat yapılarak sorular oluşturuldu. Eskişehir Ticaret Odası'nın YHT ile ilgili yapmış oldu ğ u araştırmanın bazı sorularından yararlandı. Oluşturulan anket soruları akademisyenler ve yerel yöneticilere gönderilerek soruların konuyu gerçekte ölçüp ölçmedi ğ i

<sup>1</sup> Türkiye'nin İç Anadolu Bölgesinde yer alan bir ilidir. Sivas, 28.488 km<sup>2</sup> lik yüzölçümü ile toprak genişli ğ i bakımından Türkiye'nin ikinci büyük ilidir. Sivas'ın jeopolitik konumu da Türkiye için önemlidir. Askeri, ekonomik, ticari ve kültür ba ğ ı olarak Do ğ u ve Batı Anadolu ile Karadeniz ve Akdeniz Bölgesini biri birine bağlar. Anadolu topraklarının co ğ rafi konum olarak do ğ u Anadolu'ya açılan kapısıdır. Tarihi İpek Yolu üzerindedir. Sivas'ta sanayi ve nüfus yoğunluğu fazla de ğ ildir (Gezer, 2012). 2020 yılı Sivas nüfusu 635.889'dir. Üniversitede okuyan öğrenci sayısı 47.553'dir ( TUİK, 2020).

test edildi. Son olarak 20 kişiye pilot uygulaması yapıldı. Soruların anlaşılır olup olmadığı gözden geçirilerek revize edildi. Tüm bu aşamaların sonunda anketin geçerlilik ve güvenilirliğinin kuvvetlenmesi sağlandı.

Anket formu A, B, C, olmak üzere 3 bölüm 22 sorudan oluşmaktadır.

Bölmeler	İçerik
A- Sosyo Demografik Bilgiler	Cinsiyet, yaş, gelir, eğitim ve meslek soruları yer almaktadır.
B- YHT'ye Genel Bir Bakış	YHT hakkında en çok merak edilen konular, YHT'yi tercih etme nedenleri, en çok tercih edilecek olan YHT hatları, YHT öncesi seyahat sıklığı ve YHT ile planlanan seyahat sıklığı soruları yer almaktadır.  Sağlık hizmetlerinden yararlanmak için, gezmek için, eğitim hizmetlerinden yararlanmak için, eğlenmek için, akraba ziyareti için, alış-veriş yapmak için, spor etkinliklerine katılmak için, bürokrasi ziyaretleri için, başka bir ilde çalışmak için gidiş-geliş yapabilmek için, soruları yer almaktadır.
C- YHT'yi Kullanım Amaçları	

### Araştırmanın Hipotezleri

Araştırma hipotezleri hazırlanırken temelde iki sosyo demografik değişken göz önünde bulunduruldu: Cinsiyet ve meslek. Eğitim ve gelir sosyo demografik değişkenleri meslek değişkeni ile yakında ilgili olduğu için ayrı bir başlık altında analizlerinin yapılmasına gerek duyulmadı. Onun yerine, analiz yorumlarında gerek görüldüğü noktalarda, eğitim ve gelir değişkeninin de frekans ve  $\chi^2$  analizleri yapıldı.

Hipotezler:

H1: Gelir durumu ile YHT'yi kullanma sıklığı arasında anlamlı bir ilişki vardır.

H2: Cinsiyet ile YHT'yi kullanma amaçları arasında anlamlı bir ilişki vardır.

H3: Meslek ile YHT'yi kullanma amaçları arasında anlamlı bir ilişki vardır.

### Verilerin Analizi ve Yorumlanması

Çalışma sonunda elde edilen veriler, SPSS 18.00 paket programı kullanılarak analiz edilmiştir. Frekans ve yüzde dağılımları dışında hipotezleri analiz edebilmek amacıyla ki-kare ( $\chi^2$ ) testi uygulanmıştır.

### Araştırma Bulguları

#### Demografik Bulguları

Ankete katılan Sivas halkının demografik bilgileri aşağıdaki tabloda (Tablo 1) verilmiştir.

**Tablo 1.** Örneklemin Sosyo-Demografik Özellikleri

	Değişkenler	N	%
Cinsiyet	Kadın	737	38,0
	Erkek	1205	62,0
Yaş	18-24	248	12,8
	25-34	402	20,7
	35-44	467	24,0
	45-54	542	27,9
	55-64	204	10,5
	65 Yaş ve üzeri	79	4,1
Eğitim Durumu	Eğitimsiz/okuryazar değil	18	0,9
	İlkokul	212	10,9
	Orta Öğretim	1083	55,8
	Yüksek Öğretim	628	32,3
	Ev Hanımı	262	13,5

<b>Meslek</b>	<b>Emekli</b>	201	10,4
	<b>Esnaf</b>	412	21,2
	<b>İşçi</b>	619	31,9
	<b>Memur</b>	258	13,3
	<b>İşsiz</b>	190	9,8
<b>Gelir Durumu</b>	<b>Asgari ücret altı</b>	475	24,5
	<b>2500-3500</b>	647	33,3
	<b>3501-5000</b>	519	26,7
	<b>5001-6000</b>	193	9,9
	<b>6501-8000</b>	57	2,9
	<b>8001-10000</b>	20	1,0
	<b>10001 ve yukarı</b>	31	1,6

Katılımcıların %62'si erkek, %38'i kadındır. Yaş dağılımına baktığımızda ağırlıklı olarak orta yaş olduğu gözlenmektedir. Katılımcıların yarısından fazlası %55,8'i orta öğretim mezunudur. Yükseköğretim mezunu oranı %32,3'tür ve ilkokul (10,9) ve eğitimsiz (0,9) oranından daha yüksektir. Meslek dağılımına baktığımızda da en yüksek orana işçilerdir (%31,9). Esnaf %21,2 oranı ile ikinci sırada yer almaktadır. Ev hanımları %13,5, memurlar %13,3, emekliler %10,4 ve işsizler %9,8'dir. Gelir durumu, katılımcıların %33,3'ü 2500-3500 TL, %26,7'si 3501-5000 TL, % 24,5'i asgari ücret altı, % 15,4'ü de 5001 TL ve üzeri gelire sahiptir.

### Sivas Halkının YHT'ye Genel Bakışının Bulguları

Bu bölümünde Sivas halkının YHT'ye bakışının genel bir değerlendirilmesi yapılacaktır. Öncelikle, ankete katılan Sivas halkının YHT ile ilgili en çok merak ettiği konuların frekans tablosu aşağıda verilmiştir (Tablo 2).

**Tablo 2.** Sivas Halkının YHT ile İlgili En Çok Merak Ettiği Konuların Frekans Tablosu

<b>Merak Edilen Konular</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
Hangi tarihte hizmete gireceği	1068	55,0
Bilet fiyatları	469	24,2

Sefer sayısı ve saatleri	94	4,8
YHT gar binasının neresi olacağını	47	2,4
YHT hatlarını ve aktarmalarını	112	5,8
YHT bagaj sistemini	49	2,5
YHT restoranını, ikram vs	16	0,8
YHT hızını	76	3,9
Diğer	11	0,6
Toplam	1942	100,00

Ankete katılan Sivas halkının en çok merak ettiği konu, YHT'nin hangi tarihte hizmete gireceğidir (%55). İkinci merak edilen konu ise bilet fiyatlarının ne kadar olacağıdır (%24,2). Merak edilen üçüncü konu ise “hatlar ve aktarmalar” (%5,8) ve dördüncü sırasında da “sefer sayısı ve saatleri” (%4,8) gelmektedir.

Ankete katılan Sivas halkının YHT'yi tercih etme nedenlerinin frekans bilgileri aşağıda (Tablo 3) verilmiştir.

**Tablo 3.** YHT'yi Tercih Etme Nedenlerinin Frekans Tablosu

Tercih Nedenleri	Katılmıyoru		Ne katılıyor ne katılmıyorum		Katılıyor	
	n	%	n	%	n	%
Yüksek Hızlı Treni zamandan tasarruf sağlamak için tercih ederim.	84	4,3	31	1,6	1827	94,1
Yüksek Hızlı Treni konforlu olması nedeniyle tercih ederim.	76	3,9	112	5,8	1754	90,3
Yüksek Hızlı Treni dakik olması nedeniyle tercih ederim.	73	3,8	110	5,7	1759	90,6



Yüksek Hızlı Treni güvenli olduğu için tercih ederim.	96	4,9	335	17,3	1511	77,8
Yüksek Hızlı Treni bilet fiyatı uygun olduğu için tercih ederim.	110	5,7	365	18,8	1467	75,5

Katılımcıların YHT'yi tercih etme nedenlerinin başında “zamandan tasarruf sağlamak için tercih ederim” (%94,1) gelmektedir. İkinci sırada “dakik olması nedeniyle tercih ederim” (%90,6) gelmektedir. “Treni güvenli olduğu için tercih ederim” oranının (%77,8) diğer tercih nedenlerine göre biraz düşük olduğunu ve kararsız oranın da daha yüksek (%17,3) olduğunu gözlemliyoruz. “Treni bilet fiyatı uygun olduğu için tercih ederim” oranı da diğerlerine göre biraz daha düşük (%75,5) aynı zamanda kararsızların oranının da (%18,8) görece daha fazla olduğunu gözlemliyoruz.

Ankete katılan Sivas halkının tercih edeceği YHT hatlarının frekans bilgileri aşağıda (Tablo 4) gösterilmiştir.

**Tablo 4.** YHT'nin En Fazla Tercih Edilen Hatları Dağılımı

Tercih YHT Edilen Hattı	n	%
Sivas-Yozgat	114	5,9
Sivas-Kırıkkale	88	4,5
Sivas-Ankara	712	36,7
Sivas-Ankara aktarmalı Konya	60	3,1
Sivas-Eskişehir	94	4,8
Sivas-İstanbul	874	45,0
Toplam	1942	100,00

Ankete katılan Sivas halkının en çok (%46,4) Sivas-İstanbul hattını, ikinci sırada da (%36,4) Sivas-Ankara hattını kullanmayı planladıkları tespit edilmiştir. Ankete katılan Sivas halkının %5,9'u Sivas-Yozgat hattını, %4,8'i Sivas-Eskişehir hattını, %4,5'i Sivas-Kırıkkale hattını, %3,1'i Sivas-Ankara aktarmalı Konya hattını, kullanmayı planladıkları gözlenmiştir.

Ankete katılan Sivas halkının normalde yaptığı seyahat sıklığı ile YHT ile yapmayı planladığı seyahat sıklığının frekans bilgileri karşılaştırmalı olarak aşağıda (Tablo 5) gösterilmiştir.

**Tablo 5.** Katılımcıların Normalde Yaptığı Seyahat Sıklığı ve YHT ile Yapmayı Planlandığı Seyahat Sıklığı Frekans Tablosu

Seyahat Sıklığı	Normalde yapılan seyahat sıklığı		YHT ile planlanan seyahat sıklığı	
	n	%	n	%
Yılda birkaç kez	1479	76,2	981	50,5
Ayda bir	308	15,9	348	17,9
Ayda birkaç kez	122	6,3	331	17,0
Haftada bir	21	1,1	167	8,6
Haftada dört veya fazla	12	,6	115	5,9
Toplam	1942	100,0	1942	100,0

Ankete katılan Sivas halkının seyahat sıklığının YHT ile birlikte artacağı gözlenmektedir. Sadece yılda birkaç kez seyahat edenlerin bir düşüş gözlenmiştir. Bu durumu YHT hatlarının sınırlı olması ile açıklayabiliriz. Şöyle ki yılda birkaç kez seyahat ederim diyenler, ülkenin birçok bölgesine seyahat ediyor olabilir. Örneğin tatil için Akdeniz ve Ege bölgesine seyahat edebilir. Oysa YHT ile Sivas halkı Ankara, Eskişehir, İstanbul, Kırıkkale ve Konya kentlerine seyahat edebilecektir. Diğer seyahat sıklıklarında YHT ile birlikte önemli oranlarda artış olduğu (Tablo 5) görülmektedir. Ayda birkaç kez seyahat sıklığı %6,3'ten %17'ye, haftada bir kez seyahat sıklığı da %1,1'den %8,6'ya, haftada dört veya fazla seyahat sıklığı %0,6'dan %5,9'a yükselmiştir.

Ankete katılan Sivas halkının YHT'yi hangi amaçlarla kullanmayı düşündüklerinin frekans bilgileri aşağıda (Tablo 6) verilmiştir.

**Tablo 6.** YHT'yi Kullanım Amaçlarının Frekans Tablosu

YHT'yi kullanım amaçları	Katılmıyorm		Ne Katılıyor Ne Katılmıyorum		Katılıyorum		Total	
	n	%	n	%	n	%	N	%
YHT'yi "sağlık hizmetlerinden yararlanmak için kullanma" oranı	326	16,8	217	11,22	1399	72,0	1942	100,0
YHT'yi "gezmek için kullanma" oranı	350	18,0	122	6,3	1470	75,7	1942	100,0
YHT'yi "eğitim için (konferans, kurs vs.) için kullanma" oranı	885	45,6	224	11,5	833	42,9	1942	100,0
YHT'yi "eğlenmek için kullanım" oranı	598	30,8	208	10,7	1136	58,5	1942	100,0
YHT'yi "akrabaları ziyaret etmek için kullanım" oranı	196	10,1	109	5,6	1637	84,3	1942	100,0
YHT'yi "alış-veriş yapmak için kullanım" oranı	613	31,6	235	12,1	1094	56,3	1942	100,0
YHT'yi "spor etkinliklerine katılmak için kullanım" oranı	1063	54,7	165	8,5	714	36,8	1942	100,0
YHT'yi "bürokrasi ziyaretleri için kullanım" oranı	1309	67,4	256	13,2	337	19,4	1942	100,0
YHT'yi "başka bir şehirde çalışmak para kazanmak amacıyla gidiş-geliş yapabilmek için kullanım" oranı	1224	63,0	234	12,0	484	25,0	1942	100,0

YHT'yi kullanım amaçlarının frekanslarına baktığımızda, ilk sırada akraba ziyaretleri için kullanım gelmektedir (%84,3). İkinci sırada "gezmek için" (%75,7) gelmektedir. YHT'yi "sağlık hizmetlerinden yararlanmak için" kullanma (%72,0) üçüncü sıradadır. "Eğlenmek" amaçlı kullanım oranları %58,5'tir ve dördüncü sırada gelmektedir. YHT'yi "alış-veriş yapmak" amaçlı kullanım oranı %56,3'tür ve beşinci sırada gelmektedir. Ankete katılan Sivas halkının, "Eğitim için (konferans, kurs vs.) için" kullanım oranı %42,9'dur. "Spor etkinliklerine katılmak için" YHT'yi kullanım diyenlerin oranı %36,8'dir. "Başka bir şehirde çalışmak ve para kazanmak amacıyla gidiş-geliş yapabilmek" için YHT'yi kullanım diyenlerin oranı

%25,0'dır. "Bürokrasi ziyaretleri" için YHT'yi kullanım diyenlerin oranı %19,5'dir. Bu oran en düşük orandır.

### Sivas Halkının YHT'yi Kullanım Amaçlarının Sosyo-Demografik Değişkenlere Göre Ki-Kare Analiz Bulguları

#### YHT ile Planlan Seyahat Sıklığı ile Gelir Arasındaki İlişkinin Ki-Kare Analizi Bulguları

YHT ile planlan seyahat sıklığı ile gelir arasındaki ilişkinin  $\chi^2$  testi aşağıda (Tablo 7) verilmiştir.

**Tablo 7.** YHT ile Planlan Seyahat Sıklığı ile Gelir Arasındaki İlişkinin Ki-Kare Analizi

Karşılaştırılan değişkenler	n	sd	$\chi^2$	P
Gelir durumu ile YHT ile yapmayı planladığı seyahat sıklığı	1942	4	59,654	0.000

YHT ile planlan seyahat sıklığı ile gelir arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 59,674, sd: 4, p: 0.000 <0.05). Ankette gelir sorusu yedi kategoride seçenklendirilmiştir. YHT seyahat sıklığı ise beş seçenkle ölçülmüştür. Yapılan kıkare analizinde gözlenen değer 5'in altında olduğu hücre sayısı %20'nin üzerinde olduğundan seçeneklerde birleştirilme yapılmıştır. Buna göre gelir kategorisi alt, orta ve üst sınıftan seyahat sıklığı, yılda bir ve birkaç kez, ayda en az bir, haftada en az bir kez şeklinde sınıflandırılmıştır. Yapılan kıkare analizinde gelir ile YHT ile seyahat sıklığı arasında pozitif yönlü orta düzeyde bir ilişki saptanmıştır (Cramers'V=0,37). Alt gelir düzeyine sahip olanlar en çok (%63,2) yılda bir ve birkaç kez seyahat edebileceğini söylerken, ayda (%29,1) veya haftada en az bir (%7,8) seçeneğine doğru azalmaktadır. Ayda en az bir defa seyahat edeceğini söyleyenlerin büyük bir kısmının (%52,8) üst düzey gelirin sahip insanlar oluşturmaktadır. Bunu %35,6 ile orta gelir grubu takip etmektedir. Yine haftada en az bir seyahat edeceğini söyleyenlerin büyük bir kısmı orta (% 10,1) ve üst gelir (%17,2) düzeyine sahip kimselerden oluşmaktadır. Sonuçlar, H1 hipotezini doğrulamaktadır.

#### YHT'yi Kullanım Amaçlarının Cinsiyete Göre Ki-Kare Analiz Bulguları

Cinsiyet ile YHT'yi kullanım amaçları arasındaki ilişkinin ki-kare analizleri aşağıda (Tablo 8) verilmiştir.

**Tablo 8.** Cinsiyet ile YHT'yi Kullanım Amaçları Arasındaki İlişkinin Ki-Kare Analiz Sonuçları

Karşılaştırılan değişkenler	n	sd	$\chi^2$	P
Cinsiyet ile YHT'yi "sağlık hizmetlerinden yararlanmak için kullanım" amacı arasındaki ilişki	1942	2	26,481	0.000
Cinsiyet ile YHT'yi "gezmek için kullanım" amacı arasındaki ilişki	1942	2	26,942	0.000
Cinsiyet ile YHT'yi "eğitim için (Konferans, Kurs vs.) için kullanım" amacı arasındaki ilişki	1942	2	10,489	0.005
Cinsiyet ile YHT'yi "eğlenmek için kullanım" amacı arasındaki ilişki	1942	2	8,593	0.008
Cinsiyet ile YHT'yi "akrabaları ziyaret etmek için kullanım" amacı arasındaki ilişki	1942	2	2,363	0.307
Cinsiyet ile YHT'yi "alış-veriş yapmak için kullanım" amacı arasındaki ilişki	1942	2	51,121	0.000
Cinsiyet ile YHT'yi "spor etkinliklerine katılmak için kullanım" amacı arasındaki ilişki	1942	2	121,136	0.000
Cinsiyet ile YHT'yi "bürokrasi ziyaretleri için kullanım" amacı arasındaki ilişki	1942	2	14,829	0.001
Cinsiyet ile YHT'yi "başka bir şehirde çalışmak para kazanmak amacıyla gidiş-geliş yapabilmek için kullanım" amacı arasındaki ilişki	1942	2	31,114	0.000

Cinsiyet ile YHT'yi sağlık hizmetlerinden yararlanmak için kullanım arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 26,481, sd: 2, p: 0.000 < 0.05). Kadınların %77,5'i, erkeklerin %68,7'si sağlık hizmetlerinden yararlanmak için YHT'yi kullanacaklarını ifade etmişlerdir. Oranlardan anlaşılacağı üzere kadınların erkeklerden daha fazla sağlık hizmetlerinden yararlanmak için YHT'yi kullanmayı planladıkları gözlenmiştir.

Cinsiyet ile YHT'yi gezmek için kullanım arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 26,942, sd: 2, p: 0.000 <0.05). Kadınların %81,8'i erkeklerin ise %72'si gezmek amaçlı YHT'yi kullanacağını belirtmiştir. Kadınların erkeklerden daha fazla gezmek için YHT'yi kullanmayı planladıkları gözlenmiştir.

Cinsiyet ile YHT'yi eğitim için (konferans, kurs vs.) için kullanma arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 10,489, sd: 2, p=0.005 <0.05). Kadınların %46,4' ü, erkeklerin ise %40,7' si eğitim amaçlı YHT'yi kullanacağını belirtmiştir. Kadınların erkeklerden daha fazla eğitim imkânlarından yararlanmak için YHT'yi kullanmayı planladıkları gözlenmiştir.

Cinsiyet ile YHT'yi eğlenmek için kullanım arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 8,593, sd: 2, p=0.008 <0.05). Kadınların %61,2' si, erkeklerin ise %56,8'i eğlenmek amaçlı YHT'yi kullanacağını belirtmiştir. Kadınların erkeklerden daha fazla eğlenmek için YHT'yi kullanmayı planladıkları gözlenmiştir.

Cinsiyet ile YHT'yi "akrabaları ziyaret etmek için kullanım" amacı arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmamıştır ( $\chi^2$ : 2,363, sd: 2, p=0.307 > 0.05). Cinsiyetin akraba ziyaretini etkileyen bir değişken olmadığı tespit edilmiştir.

Cinsiyet ile YHT'yi "alış-veriş yapmak için kullanım" amacı arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 51,121, sd: 2, p=0.000 <0.05). Kadınların %66,6'sı, erkeklerin ise %50'si alış-veriş yapmak için YHT'yi kullanacağını belirtmiştir. Kadınların alış-veriş yapmak için YHT'yi erkeklerden daha fazla kullanmayı planladıkları gözlenmiştir.

Cinsiyet ile YHT'yi "spor etkinliklerine katılmak için kullanım" amacı arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 121,136, sd: 2, p=0.000 <0.05). Kadınların %22,7'si, erkeklerin ise % 45,4'ü spor etkinliklerine katılmak için YHT'yi kullanacağını belirtmiştir. Erkeklerin kadınlardan daha fazla spor etkinliklerine katılmak için YHT'yi kullanmayı planladıkları gözlenmiştir.

Cinsiyet ile YHT'yi "bürokrasi ziyaretleri için kullanım" amacı arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 14,829, sd: 2, p=0.000 <0.05). Kadınların %17,2'si, erkeklerin ise %20,7'si bürokrasi ziyaretleri için YHT'yi kullanacağını belirtmiştir. Erkeklerin kadınlardan daha çok bürokrasi ziyaretleri için YHT'yi kullanmayı planladıkları gözlenmiştir.

Cinsiyet ile YHT'yi "başka bir şehirde çalışmak ve para kazanmak amacıyla gidiş-geliş yapabilmek için kullanım" amacı arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 31,114, sd: 2, p=0.000 <0.05). Kadınların %18,9'u, erkeklerin ise %28,6'sı başka bir şehirde çalışmak para kazanmak amacıyla gidiş-geliş yapabilmek için YHT'yi kullanacağını belirtmiştir. Erkeklerin kadınlardan daha çok başka bir şehirde çalışmak ve para kazanmak amacıyla YHT'yi kullanmayı planladıkları gözlenmiştir.

Sonuçlar, YHT'yi kullanma amaçlarından, “akrabalarımı ziyaret etmek amacı” dışında H2 hipotezini doğrulanmıştır.

### YHT'yi Kullanım Amaçlarının Mesleğe Göre Ki-Kare Analizi Bulguları

Meslek ile YHT'yi kullanım amaçları arasındaki ilişkinin ki-kare analizleri aşağıda (Tablo 9) verilmiştir.

**Tablo 9.** Meslek ile YHT'yi Kullanım Amaçları Arasındaki İlişkinin Ki-Kare Analiz Sonuçları

Karşılaştırılan değişkenler	n	sd	$\chi^2$	P
Meslek ile YHT'yi “sağlık hizmetlerinden yararlanmak için kullanma” amacı arasındaki ilişki	1942	10	48,805	0.000
Meslek ile YHT'yi “gezmek için kullanma” amacı arasındaki ilişki	1942	10	62,831	0.000
Meslek ile YHT'yi “eğitim için (Konferans, Kurs vs.) için kullanma” amacı arasındaki ilişki	1942	10	179,498	0.000
Meslek ile YHT'yi “akrabaları ziyaret etmek için kullanım” amacı arasındaki ilişki	1942	10	38,226	0.000
Meslek ile YHT'yi “alış-veriş yapmak için kullanım” amacı arasındaki ilişki	1942	10	72,600	0.000
Meslek ile YHT'yi “spor etkinliklerine katılmak için kullanım” amacı arasındaki ilişki	1942	10	97,945	0.000
Meslek ile YHT'yi “bürokrasi ziyaretleri için kullanım” amacı arasındaki ilişki	1942	10	143,224	0.000
Meslek ile YHT'yi “başka bir şehirde çalışmak para kazanmak amacıyla gidiş-geliş yapabilmek için kullanım” amacı arasındaki ilişki	1942	10	95,097	0.000

Meslek ile YHT'yi sağlık hizmetlerinden yararlanmak için kullanım arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 48,805, sd: 10, p=0.000 <0.05). Sağlık hizmetlerinden yararlanmak için en çok kullanmayı düşünenlerin başında emekliler %80 gelmektedir. Sağlık hizmetlerinden yararlanmak için YHT'yi kullanmayı düşünenlerin oranın en az olduğu grup ise işsizlerdir.

Meslek ile YHT'yi gezmek için kullanım arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 62,831, sd: 10,  $p=0.000 <0.05$ ). En çok tercih eden meslek grubu sırasıyla işsizler %83,3 ve memurlardır %80,2. En az tercih edenler ise emeklilerdir %58,2.

Meslek ile YHT'yi "alış-veriş yapmak için kullanım" amacı arasında ( $\chi^2$ : 72,600, sd: 10,  $p=0.000 <0.05$ ) anlam düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Tercih edenlerin %65,1'i memur, en düşük ise %32, 8 emekliler.

Meslek ile YHT'yi "spor etkinliklerine katılmak için kullanım" amacı arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 97,945, sd: 10,  $p=0.000 <0.05$ ). YHT'yi spor etkinlikleri için kullanmayı en az düşünenler ev hanımları ve emeklilerdir. Düşünenlerin Esnafın %45,9'u, memurun %45,3'ü, işçinin %40,5'i ve işsizlerin de %36,7'si spor etkinliklerine katılmak için YHT'yi kullanmayı düşündüklerini ifade etmişlerdir.

Meslek ile YHT'yi "bürokrasi ziyaretleri için kullanım" amacı arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 143,224, sd: 10,  $p=0.000 <0.05$ ). Düşünenlerin memurlar (%41,5'i) ve esnaf (%23,5'i) olduğu tespit edildi. En düşük oranlar ise emekliler ve ev hanımlarına aittir.

Meslek ile YHT'yi "başka bir şehirde çalışmak ve para kazanmak amacıyla gidiş-geliş yapabilmek için kullanım" amacı arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 95,097, sd: 10,  $p=0.000 <0.05$ ). En yüksek oran işsizler (%38,4'ü) ve işçilere (%30,4'ü) aittir. Memurların da %27,9'u başka bir şehirde çalışmak amacıyla gidiş-geliş yapabilmek için YHT'yi kullanmayı düşündükleri tespit edilmiştir. Başka bir şehirde çalışmak ve para kazanmak amacıyla gidiş-geliş yapabilmek için YHT'yi kullanmayı düşünmeyenlerin başında da ev hanımı (%82,1), emekli (%72,6) ve esnaf (%64,6) gelmektedir.

Sonuçlar, H3 hipotezini doğrulamaktadır.

### **Tartışma Sonuç**

Araştırmanın konusu, Sivas halkının yakında bir zamanda hizmete girecek olan YHT'yi planladığı kullanım amaçlarının sosyo-demografik (cinsiyet, gelir ve meslek) değişkenlere göre incelenmesidir. Araştırmada betimsel tarama modellerinden ilişkiyel tarama modeli kullanılmıştır. Araştırmanın evreni, Sivas merkezde ikamet eden +18 yaş ve üzeri yaş grubundaki kişilerden oluşmaktadır. Örneklem ise toplam 68 mahalleden rastgele örnekleme tekniği ile seçilen 1942 kişiden oluşmuştur. Araştırmacının geliştirdiği 22 sorudan oluşan anket formu kullanılmıştır. Araştırmanın hipotezleri: H1: Gelir durumu ile YHT'yi kullanma sıklığı arasında anlamlı bir ilişki vardır. H2: Cinsiyet ile YHT'yi kullanma amaçları arasında anlamlı bir ilişki vardır. H3: Meslek ile YHT'yi kullanma amaçları arasında anlamlı bir ilişki vardır. Araştırma sonunda elde edilen veriler, SPSS 18.00 paket programı kullanılarak analiz edilmiştir. Frekans ve yüzde dağılımları dışında hipotezleri analiz edebilmek amacıyla ki-kare ( $\chi^2$ ) testi uygulanmıştır.



### Demografik ve Sivas Halkının YHT'ye Genel Bakışını Tartışma

Katılımcıların %62'si erkek, %38'i kadındır. Yaş dağılımına baktığımızda ağırlıklı olarak orta yaş olduğu gözlenmektedir. Katılımcıların yarısından fazlası %55,8'i orta öğretim mezunudur. Yükseköğretim mezunu oranı %32,3'tür ve ilkokul (10,9) ve eğitimsiz (0,9) oranından daha yüksektir. Meslek dağılımına baktığımızda da en yüksek oran işçilerdir (%31,9). Esnaflar %21,2 oranı ile ikinci sırada yer almaktadır. Ev hanımları %13,5, memurlar %13,3, emekliler %10,4 ve işsizler %9,8'dir. Gelir durumu, katılımcıların %33,3'ü 2500-3500 TL, % 26,7'si 3501-5000 TL, % 24,5'i asgari ücret altı, % 15,4'ü de 5001 TL ve üzeri gelire sahiptir (Tablo 1).

Ankete katılan Sivas halkının en çok merak ettiği konu (Tablo 2), YHT'nin hangi tarihte hizmete gireceğidir (%55). Altyapı inşaatı 2008 yılında başlayan hattın 2012 yılında tamamlanması planlanmıştır ([www.dlh.gov.tr](http://www.dlh.gov.tr)) ancak tamamlanamamıştır. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları (TCDD) Genel Müdürü İsa Apaydın, "Sivas hattının 2018'in sonunda testleri bitirip işletmeye almayı hedefliyoruz" demiş (Hürriyet, 25 Şubat 2017) fakat açılış gerçekleşmemiştir. Basında yer alan bu türden haberlerle beklenti içerisine giren Sivas halkı verilen tarihlerin gerçekleşmemesi üzerine hayal kırıklıkları yaşamıştır. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Sivas mitinginde yapımı devam eden YHT ile ilgili önemli açıklamalarda bulunarak, Ulaştırma Bakanına projenin bir an önce tamamlanması konusunda kesin talimat vermiştir (Haberaktivite, 9 Şubat 2019). İlk test sürüşü gerçekleşen hattın 2021 yılı içerisinde hizmete gireceğine kesin gözüyle bakılıyor. Bu nedenle YHT'nin ne zaman hizmete gireceğinin en çok merak edilen konu olması anlaşılır olmaktadır. YHT'nin ne zaman hizmete gireceğini en çok merak edenlerin ise esnaflar olduğu tespit edilmiştir. Esnafların bu merakının altında, YHT'nin beraberinde getireceği ekonomik avantaj ve dezavantajların yattığını ileri sürebiliriz.

İkinci merak edilen konu ise bilet fiyatlarının ne kadar olacağıdır (%24,2). Henüz hizmete geçmediği için bilet fiyatlarına ilişkin kesin bir açıklama yok, sadece tahminler konuşuluyor. Bilet fiyatlarını ise en çok işçiler ve ev hanımları merak etmektedir. Gelir durumuna göre de değerlendirdiğimizde de bilet fiyatını en çok merak edenler asgari ücret ve altı geliri olanlar olduğu tespit edildi. Merak edilen üçüncü konu ise "hatlar ve aktarmalar" (%5,8) ve dördüncü sırasında da "sefer sayı ve saatleri" (%4,8) gelmektedir. Sefer sayısı ve saatlerini en çok merak edenlerin memurlar olduğu gözlemlendi. Memurların bu konudaki merakının mesai saatleri ile ilgili olduğu düşünülmektedir.

Katılımcıların YHT'yi tercih etme nedenlerinin (Tablo 3) başında "zamandan tasarruf sağlamak için tercih ederim" (%94,1) gelmektedir. Yaşadığımız çağ bir hız çağıdır. YHT insanlara zamandan tasarruf sağlayacaktır. İkinci sırada "dakik olması nedeniyle tercih ederim" (%90,6) gelmektedir. Günümüz kentsel yaşamı, planlı olma ve dakiklik üzerine inşaa edilmiştir. "Treni güvenli olduğu için tercih ederim" oranının (%77,8) diğer tercih nedenlerine göre biraz düşük olduğunu ve karasız oranın da daha yüksek (%17,3) olduğunu gözlemliyoruz. Yurtdışı ve yurtiçi YHT kazalarının bu oranlar üzerinde etkili olduğunu

söyleyebiliriz. “Treni bilet fiyatı uygun olduğu için tercih ederim” oranı da diğerlerine göre biraz daha düşük (%75,5) aynı zamanda kararsızların oranının da (%18,8) görece daha fazla olduğunu gözlemliyoruz. Bu durumu, bilet fiyatlarının hem henüz belirlenmemiş olması ve hem de göreceli olması ile açıklayabiliriz. “Tren bilet fiyatlarının, uçaktan ucuz, otobüsten görece pahalı olması ilkesi genel kabul görüyor” (Haber Türk, 30 Ekim 2019). YHT’nin faaliyette olduğu hatları kullanan 421 kişi ile yapılan bir araştırmaya göre, “YHT bilet ücretinin otobüs bilet ücretinin üstünde olması durumunda kullanıcıların %60’nın, uçak bilet ücreti ile eşit olması durumunda ise sadece %40’nın YHT’yi tercih edeceği” tespit edilmiştir (Yaman ve Dalkıç, 2019: 256).

Ankete katılan Sivas halkının en çok (%46,4) Sivas-İstanbul hattını, ikinci sırada da (%36,4) Sivas-Ankara hattını kullanmayı planladıkları tespit edilmiştir ( Tablo 4). İstanbul hattının en çok tercih edilmesinin öne çıkan iki nedeni vardır: İstanbul’un küresel bir kent olması ve İstanbul’da yaşayan Sivaslıların yoğun olmasıdır. İkinci sırada, Ankara hattının tercih edilmesinin nedenleri arasında, Ankara’nın büyükşehir, başkent ve bürokrasi kenti olmasını sayabiliriz.

Ankete katılan Sivas halkının seyahat sıklığının, YHT ile birlikte artacağı gözlenmektedir (Tablo 5). Sosyal dinamizmi beraberinde getirecek olan seyahat sıklığının bireylerin, kentin ve bölgenin sosyokültürel ve ekonomik gelişmelerine katkı sunması beklenmektedir. Buna ilişkin araştırmalar, YHT faaliyete geçtikten bir süre sonra planlanabilir.

YHT’yi kullanım amaçlarının frekanslarına baktığımızda (Tablo 6), ilk sırada akraba ziyaretleri için kullanım gelmektedir (%84,3). “Turizm endüstrisinde öne çıkan eğilimlerden biri arkadaş ve akraba ziyaretidir” (Ayazlar, 2016: 53). Sivas göç veren bir il olduğu için Sivas dışında yaşayan Sivaslı sayısı oldukça fazladır. İstanbul’da yaşayan Sivaslı oranı Sivas’ta yaşayanlardan fazladır. 2020 yılı nüfusu 15 milyon 519 bin 267 olan İstanbul nüfusunun 2 milyon 153 bin 513’ünü İstanbullular oluşturdu. İstanbulluları 764 bin 896 ile Sivaslılar izledi (TUİK, 2020). Dolayısıyla İstanbul’da akrabası olmayan Sivaslı enderdir. Bu nedenle de akraba ziyaretleri amacıyla kullanım oranları ilk sırada yer almaktadır. İkinci sırada “Gezmek” (%75,7) gelmektedir. YHT ile hızlı, konforlu, güvenli ve ekonomik seyahat etmek daha kolay olacaktır. Zamandan sağlayacağı tasarruf da göz önüne alındığında bir hafta sonunu gezi için planlamak YHT ile mümkün olabilecektir. YHT’yi “sağlık hizmetlerinden yararlanmak” için kullanma (%72,0) üçüncü sıradadır. Sivas’ta sağlık hizmetlerinin yeterli olmadığı alanlar vardır. Başkent Ankara ve metropol kent İstanbul’da sağlık hizmetleri, hastaneler ve alanında oldukça başarılı doktorların sayıca daha fazla olması nedeniyle Sivas halkının sağlık hizmetlerinden yararlanmak için YHT’yi kullanmayı planladıklarını iddia edebiliriz. “Eğlenmek” amaçlı kullanım oranları %58,5’tir ve dördüncü sırada gelmektedir. Özellikle de çocuklu aileler ve gençler için Sivas’taki eğlence merkezlerinin sayısı oldukça sınırlıdır. Başkent Ankara ve İstanbul eğlencenin merkezi konumundadırlar. YHT ile eğlence merkezlerine gitmek daha kolay olacaktır. YHT’yi “alış-veriş yapmak” amaçlı kullanım oranı %56,3’tür ve beşinci sırada gelmektedir. Sivas’ta bir tane AVM var, marka mağaza sayısı yok

denecek kadar azdır. Dolayısıyla Ankara ve İstanbul’da alış-veriş olanakları daha fazla olduğu için Sivas halkının YHT’yi alış-veriş yapmak için kullanmayı planlayacaklardır. Sivas halkının, “Eğitim için (konferans, kurs vs.)” kullanım oranı %42,9’dur. Ankete katılan Sivas halkının çeşitli eğitim kurumlarından yararlanmak, üniversite eğitimi ve kurslara katılmak için YHT’yi kullanmayı planladığını söyleyebiliriz. Ankara-Eskişehir ve Ankara-Konya hatlarını kullananlara yönelik yapılan bir araştırmada, “ciddi oranlarda eğitim amaçlı yolculuklar yapıldığı gözlenmiştir” (Yaman ve Dalkıç, 2019: 269). “Spor etkinliklerine katılmak” için YHT’yi kullanım diyenlerin oranı %36,8’dir. Özellikle de Sivasspor’un maçlarını izlemek için tercih edileceğini söyleyebiliriz. “Başka bir şehirde çalışmak ve para kazanmak amacıyla gidiş-geliş yapabilmek” için YHT’yi kullanım diyenlerin oranı %25,0’dır. Bu oran diğerleri ile karşılaştırıldığında düşük olmasına rağmen, kendi içinde değerlendirdiğimizde yüksek bir orandır. Bu durum Sivas’taki iş olanaklarının kısıtlı olması ile açıklanabilir. Özellikle de işsizlerin, YHT sayesinde büyük kentlerdeki iş olanakları ile daha yakından ilgileneceklerini söyleyebiliriz. Katılımcıların %9,3’ü işsiz, ayrıca iş sahibi olup işinden memnun olmayanların da başka kentlerdeki daha iyi iş olanaklarından yararlanmayı düşünebileceklerini söyleyebiliriz. “Bürokrasi ziyaretleri” için YHT’yi kullanım diyenlerin oranı %19,5’dir. Bu oran en düşük orandır. Çünkü bürokrasi ziyareti hemen hemen herkesin her zaman yaptığı bir etkinlik değildir. Başkent Ankara bakanlıkların, devlet dairelerinin olduğu bürokrasi kentidir. Dolayısıyla 2 saatte YHT ile gününbirlik Ankara’ya bürokrasi ziyareti için gitmek kolay ve konforlu olacaktır.

### **Sivas Halkının YHT’yi Kullanım Amaçlarının Sosyo-Demografik Değişkenlere Göre Ki-Kare Analiz Sonuçlarını Tartışma**

#### **YHT ile Planlan Seyahat Sıklığı ile Gelir Arasındaki İlişkinin Ki-Kare Analiz Sonucunu Tartışma**

Gelir arttıkça, seyahat sıklığının da arttığı tespit edilmiştir. Sonuçlar, H1 hipotezini doğrulamaktadır (Tablo 7). Yapılan bir araştırmada da gelirin seyahat etme üzerinde büyük bir etkisinin olduğu tespit edilmiştir (McGehee ve diğerleri, 1996: 55).

#### **YHT’yi Kullanım Amaçlarının Cinsiyete Göre Ki-Kare Analiz Sonuçlarını Tartışma**

Cinsiyet ile YHT’yi sağlık hizmetlerinden yararlanmak için kullanım arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 26,481, sd: 2, p: 0.000 <0.05). Kadınların %77,5’i, erkeklerin %68,7’si sağlık hizmetlerinden yararlanmak için YHT’yi kullanacaklarını ifade etmişlerdir. Oranlardan anlaşılacağı üzere kadınların erkeklerden daha fazla sağlık hizmetlerinden yararlanmak için YHT’yi kullanmayı planladıkları gözlenmiştir. Kadınların sağlık hizmetlerine başvuru oranları erkeklerden fazladır. “Kadınlar daha çok doktor muayenesine gidiyorlar, daha çok ilaç kullanıyorlar ve daha çok sağlık raporu alıyorlar” (Ocak, 2018). Kadınlar sadece kendileri için değil eşleri, çocukları ve sorumlu oldukları büyükleri için de sağlık hizmetlerine başvurmayı ihmal etmiyorlar. Amerika’da yapılan araştırmaya göre genç erkekler, doktora gitmenin ‘zayıflık işareti’ olduğu düşüncesini taşıyor. Bazı rutin test ve

taramalar için düzenli olarak doktora gitmesi gereken genç erkekler, 15 yaşına geldiklerinde genellikle doktora gitmekten vazgeçiyor. Bu davranış biçiminin yetişkin erkeklerde de görülmektedir (Arik ve diğerleri, 2002). Ki-kare analiz sonuçları incelendiğinde, eğitim ile YHT'yi sağlık hizmetlerinden yararlanmak için kullanım arasında ( $\chi^2$ : 37,958 sd: 6, p: 0.000 <0.05) anlam düzeyinde bir ilişki bulunmuştur.

Cinsiyet ile YHT'yi gezmek için kullanım arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 26,942, sd: 2, p: 0.000 <0.05). Kadınların %81,8'i erkeklerin ise %72'si gezmek amaçlı YHT'yi kullanacağını belirtmiştir. Kadınların erkeklerden daha fazla gezmek için YHT'yi kullanmayı planladıkları gözlenmiştir. Gezme anlayışı, bireylerin sosyal bağlamı ile yorumlanabilir. Bunlardan en önemlisi de bireylerin gezmek için zamanlarının olmasıdır. Kadınların meslek dağılımına baktığımızda %33'ü ev hanımı ve %13,8'i de işsiz. Dolayısıyla kadınların gezmek için daha çok zamanları olacağı söylenebilir. Yapılan bir araştırmada, kadınların daha fazla boş zaman seyahati yaptıkları tespit edilmiştir (McGehee ve diğerleri, 1996: 56).

Cinsiyet ile YHT'yi eğitim için (konferans, kurs vs.) için kullanma arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 10,489, sd: 2, p=0.005 <0.05). Kadınların %46,4'ü, erkeklerin ise %40,7'si eğitim amaçlı YHT'yi kullanacağını belirtmiştir. Kadınların erkeklerden daha fazla eğitim imkânlarından yararlanmak için YHT'yi kullanmayı planladıkları gözlenmiştir. Kadınların %39,6'sı yükseköğretim mezunu iken bu oran erkeklerde daha düşüktür ve %27,9'dur. Dolayısıyla eğitim arttıkça, eğitim imkânlarından yararlanma da artmaktadır. Kadınlardaki işsizlik oranı (%13,8), erkeklerden (%7,3) daha fazla olduğu göz önünde bulundurulduğunda kadınların kendilerini geliştirmek için daha çok eğitime yönelmeleri de anlaşılır olmaktadır. Her ne kadar yükseköğretim mezun oranı kadınlarda fazla olsa da ortaöğretim mezunu oranı, erkeklerde %60,7 iken kadınlarda %47,8'dir. Kız çocuğunun doğumdan itibaren erkek çocuklarına göre daha dezavantajlı olduğu pek çok alanda kendini göstermektedir. Bu eşitsizlikler eğitimi olanağına kavuşmadan meslek tercihlerine de yansımaktadır (Özaydınlık, 2014:101). Eğitim imkânlarından yararlanamayan kadınların sonraki süreçte YHT ile kendileri için eğitim fırsatları yaratmak istediklerini de ileri sürebiliriz.

Cinsiyet ile YHT'yi eğlenmek için kullanım arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 8,593, sd: 2, p=0.008 <0.05). Kadınların %61,2' si, erkeklerin ise %56,8'i eğlenmek amaçlı YHT'yi kullanacağını belirtmiştir. Kadınların erkeklerden daha fazla eğlenmek için YHT'yi kullanmayı planladıkları gözlenmiştir. Kadınların, özellikle de çocukları için ve çocuklarıyla birlikte boş zamanlarını eğlenmek için değerlendirme planlarının ön plana çıktığını söyleyebiliriz.

Cinsiyet ile YHT'yi "akrabaları ziyaret etmek için kullanım" amacı arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunamamıştır ( $\chi^2$ : 2,363, sd: 2, p=0.307 > 0.05). Cinsiyetin akraba ziyaretini etkileyen bir değişken olmadığı tespit edilmiştir. Türk geleneksel aile yapısında hem kadın için hem de erkek için akraba ziyaretleri önemli bir yere sahiptir.

Cinsiyet ile YHT'yi "alış-veriş yapmak için kullanım" amacı arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 51,121, sd: 2,  $p=0.000 <0.05$ ). Kadınların %66,6'sı, erkeklerin ise %50'si alış-veriş yapmak için YHT'yi kullanacağını belirtmiştir. Kadınların alış-veriş yapmak için YHT'yi, erkeklerden daha fazla, kullanmayı planladıkları gözlenmiştir. Sosyal açıdan kadın ve erkek arasında farklılıklar söz konusudur. Bu farklılıklar alışveriş davranışını da etkilemektedir. Yapılan bir araştırma bulgularına göre kadınlar için alışveriş, hem ihtiyaçların giderilmesi için yapılan bir aktivite hem de bir rahatlama aktivitesi olarak algılanmaktadır. Kadınlar alışverişini psikolojik olarak rahatlayabildikleri, kafa dağıtabildikleri, yeni ürünler ve fırsatlar görerek memnun olabildikleri bir aktivite olarak tanımlamaktadırlar. Kadınlar alışverişe daha fazla zaman ayırıp hedefledikleri ürünlerin dışında da ürünlere bakmaya eğilimliken, erkekler hedeflerine ulaşip tamamlamaya odaklı oldukları gözlemlenmiştir. Kadınların bir bölümü alışverişini iyi, keyifli zaman geçirmek için bir bahane olarak görebilmektedir (Girişken, 2015: 125-128).

Cinsiyet ile YHT'yi "spor etkinliklerine katılmak için kullanım" amacı arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 121,136, sd: 2,  $p=0.000 <0.05$ ). Kadınların %22,7'si, erkeklerin ise %45,4'ü spor etkinliklerine katılmak için YHT'yi kullanacağını belirtmiştir. Erkeklerin kadınlardan daha fazla spor etkinliklerine katılmak için YHT'yi kullanmayı planladıkları gözlenmiştir. Geleneksel yapıda spor veya oyunlarla erkek çocuklarının sosyalleşmesi erkeklik inşası için önemli bir araçtır. Bununla birlikte erkeğin kontrolünde olan spor alanına, kadınların katılımına ilişkin direnç zamanla belli oranda kırılmış olsa da henüz olması gereken noktaya ulaşamamıştır. Kadınların spora katılımını olumsuz etkileyen çeşitli faktörler günümüzde halen varlığını devam ettirmektedir (Yüksel, 2014: 667). Kadın ve erkek arasında uzun yıllara dayanan bu farklılaşma sadece spora katılımında görülmemiş, erkeğe özgü bir faaliyet olarak görülen spor hakkında konuşma durumunu da etkilemiştir. "Türk toplumunda, grup spor aktivitelerine (halı saha futbol maçı vb.) katılan, tribünleri doldurup ortak bir amaç için uyum içerisinde tezahürat eden, gazete ve televizyondan spor haberlerini takip eden çoğunlukla erkeklerdir. Türk kadınları genellikle bu tür katılımlarda bulunmazlar. Dolayısıyla spor vesilesiyle Türk erkeğinin sosyalleşme sürecini kadınlara göre daha fazla yaşadığı söylenebilir" (Özdiç, 2005: 83). "Türk toplumunda da diğer toplumlarda olduğu gibi kadın daha çok ev içi alan ve onun uzantıları ile ilişkili görülürken; erkek ise daha çok kamusal alanla ilişkili görülmektedir. Yaratılan bu rol ayrımında, erkeklik ideolojilerinin belirleyici ve egemen olduğu söylenebilir. Kadınları spor ve fiziksel etkinliklerden alıkoyan ya da belirli sınırlara hapseden; erkeğin gücü ve kadının zayıflığına yönelik biyolojik farklılığa dayanan söylemlerdir" (Akkaya ve Kaplan, 2014:182).

Cinsiyet ile YHT'yi "bürokrasi ziyaretleri için kullanım" amacı arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 14,829, sd: 2,  $p=0.000 <0.05$ ). Kadınların %17,2'si, erkeklerin ise %20,7'si bürokrasi ziyaretleri için YHT'yi kullanacağını belirtmiştir. Erkeklerin kadınlardan daha çok bürokrasi ziyaretleri için YHT'yi kullanmayı planladıkları gözlenmiştir. Bürokratik yapıda da erkek egemenliği söz konusudur. 2020 yılında kadın büyükelçi %25,0,

erkek büyükelçi oranı ise %75,0'dir. Meclise giren kadın milletvekili oranı %17,3, erkek milletvekili sayısı ise %82,7'dir (TUİK, 2020). 2018 yılı verileri yönetici konumunda çalışanların %14,7'sinin kadın, %85,3'nün erkek olduğunu göstermektedir (Mert, 2019:15). Kadınların bürokrasi ile ilişki ve iletişimleri de bu noktada zayıf kalmaktadır.

Cinsiyet ile YHT'yi "başka bir şehirde çalışmak ve para kazanmak amacıyla gidiş-geliş yapabilmek için kullanım" amacı arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 31,114, sd: 2,  $p=0.000 <0.05$ ). Kadınların %18,9'u, erkeklerin ise % 28,6'sı başka bir şehirde çalışmak para kazanmak amacıyla gidiş-geliş yapabilmek için YHT'yi kullanacağını belirtmiştir. Erkeklerin kadınlardan daha çok başka bir şehirde çalışmak ve para kazanmak amacıyla YHT'yi kullanmayı planladıkları gözlenmiştir. Kadınlarda işsizlik oranı %13,8, erkeklerde ise %7,3 olmasına rağmen, kadınların şehir dışında çalışmayı daha az tercih etmelerinin öne çıkan nedeni, kadınların geleneksel rollerinden dolayı, evlerinden uzakta, hatta kentlerinden uzakta çalışmayı tercih etmemeleridir. Kadınlar daha çok evden çalışmayı tercih etmektedir. Uluslararası Çalışma Ofisinin raporuna göre, "Kadınların evde çalışmaya katılması erkeklerden daha yüksektir" (2018: 21).

Sonuç olarak, kadınlarda sağlık hizmetlerinden yararlanmak, gezmek, eğitim hizmetlerinden yararlanmak, eğlenmek ve alış-veriş yapmak için YHT'yi kullanım amaçları ön plana çıkarken, erkekler de ise spor etkinliklerine katılma, bürokrasi ziyaretleri yapma, başka bir şehirde çalışmak ve para kazanmak için YHT'yi kullanım amaçları ön plana çıkmıştır.

Sonuçlar, "akrabalarımı ziyaret etmek amacı" dışında H2 hipotezini doğrulanmıştır.

### **YHT'yi Kullanım Amaçlarının Mesleğe Göre Ki-Kare Analizi Sonuçlarını Tartışma**

Meslek ile YHT'yi sağlık hizmetlerinden yararlanmak için kullanım arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 48,805, sd: 10,  $p=0.000 <0.05$ ). Sağlık hizmetlerinden yararlanmak için en çok kullanmayı düşünenlerin başında emekliler %80 gelmektedir. Sağlık hizmetlerinden yararlanmak için YHT'yi kullanmayı düşünenlerin oranının en az olduğu grup ise işsizlerdir. Yaş arttıkça sağlık sorunlarının da arttığı göz önünde bulundurulduğunda mesleklerin yaş dağılımı bizim için önemli olacaktır. Meslek ile yaş dağılımı arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2=1351,703$ , sd=25,  $p=0,000$ ). Emeklilerin %73,7'si 55 yaş üzeridir. İşsizlerin yaş aralığına baktığımızda da işsizlerin %66,8'i 18-24 yaş aralığındadır. Kısacası mesleki dağılıma baktığımızda emeklilerin yaş ortalaması yüksek olduğu için sağlık hizmetlerinden yararlanmak için YHT'yi kullanım oranının arttığını, işsizlerin de yaş ortalaması düşük olduğundan sağlık imkânlarından yararlanmak için YHT'yi kullanım oranlarının azaldığını söyleyebiliriz.

Meslek ile YHT'yi gezmek için kullanım arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 62,831, sd: 10,  $p=0.000 <0.05$ ). En çok tercih eden meslek grubu sırasıyla işsizler %83,3 ve memurlardır % 80,2. En az tercih edenler ise emeklilerdir % 58,2. İşsizlerin ilk

sırada gelmesi biraz düşündürücüdür. Bu durumu üç bakış açısıyla açıklayabiliriz. İlki, işsizlerin yaş ortalamasının genç olmasıyla açıklayabiliriz. Kısıtlı imkânlarla rağmen, gençlerin gezme isteği ve çabası daha fazladır. İkincisi, işsizlerin gezmek için ayırabilecekleri boş zamanlarının olmasıdır. Üçüncüsü de özellikle de genç işsizlerin aileleri tarafından maddi olarak desteklenmeleridir. Yine de bunun ayrı bir araştırma konusu olarak karşımıza çıktığını söyleyebiliriz. Boş zamanı değerlendirme açısından emeklilerin gezmek için daha çok tercih etmeleri beklenirken, en az tercih eden meslek grubunun emekliler olduğu gözlenmiştir. Araştırma bulgularımızda da Emeklilerin %75,1'nin asgari altı ücret-3500 tl arası gelire sahip olduğu tespit edilmiştir. Emeklilerin maaşlarının düşük olması nedeniyle gezmek için bütçe ayırmalarının güç görüldüğünü söyleyebiliriz. Türkiye Emekli Derneği (TÜED) tarafından 2021 yılında yapılan bir araştırmada, emeklilerin %82,7'sinin aylık gelirinin yeterli olmadığını, %17,3'ünün de gelirinin yeterli olduğunu beyan ettikleri sonucuna ulaşmıştır. Ayrıca emeklilerin %86,4'ünün tatil amaçlı gezi yapmadığı tespit edilmiş. Tatil amaçlı gezi yapabildiklerini söyleyenlerin oranı ise %13,6'dur (Haber Türk, 2021). Ayrıca Türkiye İşçi Emeklileri Derneğinin (TİED) yaptığı bir araştırmaya göre, emeklilerin %86,4'ü tatil amaçlı gezi yapmadığını bildirmiş, tatil amaçlı gezi yapabildiklerini söyleyenlerin oranı ise %13,6'dur (Hürriyet, 2009). Ayrıca, Türkiye'de yeni yaygınlaşan tatil ve gezme kültürüne, emekli grubunun çok da alışık olmadığını da ileri sürebiliriz.

Eğitim ile YHT'yi gezmek için kullanım arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 50,043, sd: 6,  $p=0.000 <0.05$ ). Eğitim düzeyi arttıkça gezmek için kullanım oranlarının da arttığı gözlenmiştir. Yükseköğretim mezunlarının %80,9'u, orta öğretim mezunlarının da %76,2'si, ilkökul mezunlarının da %59,4'ü ve okur-yazar olmayanların da %55,6'sı gezmek amaçlı YHT'yi kullanacaklarını belirtmişlerdir. Eğitim ile gelir durumu arasında ( $X^2=204,747$ , sd: 18,  $p=0.000 <0.05$ ) düzeyinde anlamlı bir ilişki vardır. Eğitim durumuna göre gelir durumunun da arttığı gözlenmiştir. Gezmek faaliyetinin hem kültür hem de bütçe ile yakından ilgili olduğunu iddia edebiliriz.

Meslek ile YHT'yi eğitim için (konferans, kurs vs.) için kullanma arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 179,498, sd: 10,  $p=0.000 <0.05$ ). YHT'yi en çok memurların %70'i ve işsizlerin %64,2'si eğitim amaçlı kullanmayı planladıkları gözlendi. Diğer meslek gruplarında bu oran düşük olduğu tespit edilmiştir. Bu noktada meslek ile eğitim ilişkisine bakıldı ve aralarında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 861,767, sd: 15,  $p=0.000 <0.00$ ). Memurların ve işsizlerin eğitim düzeyinin diğer meslek gruplarından yüksek olduğu saptandı. Memurların %91,1'i, işsizlerin de %63,7'si yükseköğretim mezunudur. Yine bu nokta da eğitim düzeyi ile eğitim amaçlı kullanım arasındaki ilişkiye bakılmak istendi ve aralarında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2 = 234,177$ , sd=6,  $p=0,000$ ). Eğitim düzeyi arttıkça eğitim amaçlı kullanım oranlarının da arttığı gözlenmiştir. Okur-yazar olmayanların %11,1'i, ilkökul mezunlarının %23,3'ü, ortaöğretim mezunlarının %34'ü ve yükseköğretim mezunlarının da %65,9'u, eğitim amaçlı YHT'yi kullanacaklarını belirtmişlerdir.

Meslek ile YHT'yi "alış-veriş yapmak için kullanım" amacı arasında ( $\chi^2$ : 72,600, sd: 10,  $p=0.000 <0.05$ ) anlam düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Alış-veriş amaçlı tercih edenlerin ilk sırasında %65,1'i memurlar gelmektedir. En düşük ise %32, 8 emekliler. Alış-veriş yapabilmek bütçe ile ilgili olduğu için bu verileri de gelir düzeyi ile açıklayabiliriz. Memurların %45,4'ünün 5000 tl ve üzeri gelire sahip olduğu, emeklilerin ise sadece %3,5'nin 5000 TL ve üzeri gelire sahip olduğu tespit edildi.

Meslek ile YHT'yi "spor etkinliklerine katılmak için kullanım" amacı arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 97,945, sd: 10,  $p=0.000 <0.05$ ). Spor etkinlikleri için kullanmayı düşünmeyenlerin başında ev hanımları ve emekliler gelmektedir. Kadınlarda toplumsal cinsiyet, emeklilerde yaş nedeniyle spor etkinliklerine katılım oranlarının düşük olduğunu ileri sürebiliriz. Esnafın %45,9'u, memurun %45,3'ü, işçinin %40,5'i ve işsizlerin de %36,7'si spor etkinliklerine katılmak için YHT'yi kullanmayı düşündüklerini ifade etmişlerdir. Bu meslek gruplarında erkeklerin ve gençlerin ağırlıklı oldukları göz önünde bulundurulduğunda spor etkinliklerine katılıma oranlarının yüksekliği daha anlaşılır olmaktadır.

Meslek ile YHT'yi "bürokrasi ziyaretleri için kullanım" amacı arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2$ : 143,224, sd: 10,  $p=0.000 <0.05$ ). Bürokrasi ziyareti yapmayı düşünenlerin oranı %19,4'dür. Düşünenlerin memurlar (%41,5'i) ve esnaf (%23,5'i) olduğu tespit edildi. Özellikle memurların ve esnafın bürokrasiyle daha çok işlerinin olacağı düşünülmektedir. En düşük oranlar ise emekliler ve ev hanımlarına aittir. Ev hanımlarının ve emeklilerin bürokrasiyle çok fazla işlerinin olmayacağı düşünülmektedir. Eğitim ile YHT'yi "bürokrasi ziyaretleri için kullanım" amacı arasında istatistiksel anlamda bir ilişki bulunmuştur ( $\chi^2 = 122,006$ , sd=6,  $p=0,000 <0.05$ ). Eğitim durumu arttıkça ziyaret için kullanım oranlarının da arttığı gözlenmiştir. Bürokrasi ziyaretleri için YHT'yi kullanacağını belirtenlerin %0'ı okur-yazar olmayanlar, %7,5'i ilkökul mezunları, %15,6'sı ortaöğretim mezunları ve %36,4'ü de yükseköğretim mezunlarıdır.

Sonuç olarak, Sağlık hizmetlerinden yararlanmak için YHT'yi kullanma emekliler ön plana çıkarken bu oranın en düşük olduğu meslek grubu işsizlerdir. YHT'yi gezmek için kullanma işsizler ve memurlarda ön plana çıkarken en az tercih edenler ise emeklilerdir. YHT'yi eğitim amaçlı kullanmayı düşünenlerin başında memurların ve işsizler gelmektedir. Alış-veriş amaçlı tercih edenlerin ilk sırasında da memurlar gelirken, en düşük oran emeklilere aittir. Spor etkinliklerine katılmak için kullanmayı düşünenlerin başında sırasıyla esnafı, memur, işçi ve işsizler gelirken düşünmeyenler ise hanımları ve emeklilerdir. Bürokrasi ziyareti yapmayı düşünenlerin başında da memurlar ve esnaf gelirken, ev hanımları ve emeklilerde bu oran oldukça düşüktür.

Sonuçlar, H3 hipotezini doğrulamıştır.



### **Son Söz**

Bu çalışmada, Sivas halkının yakında bir zamanda hizmete girecek olan YHT'yi planladığı kullanım amaçları sosyo-demografik değişkenlere göre incelendi. Bu çalışma, YHT faaliyete geçtikten sonra tekrarlanabilir ve sonuçların karşılaştırılması yapılabilir. Bu karşılaştırma sonucunda elde edilen verilerin de bilimsel yöntemsel gelişime katkı sunacağı söylenebilir. Ayrıca YHT faaliyete geçtikten sonra, YHT'nin başta turizm alanında olmak üzere Sivas'ın sosyo-ekonomik yapısına katkılarının araştırılması da önemli olacaktır.

**Kaynakça**

- Akaya C. ve Kaplan Y. (2014). Toplumsal Cinsiyet Bağlamında Spor Medyasında Kadın. *International Journal of Science Culture and Sport: Special Issue*,2, 177-182.
- Arık V. M. ve Klein J. D., FISCHER I., ALLAN M. J., Kokotailo P.K. ( 2002). Male Adolescent Use of Health Care Services: Where Are the Boys?. *Journal of Adolescent Health*; 30:35– 43, pp. 41-42. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1054139X01003196>
- Arslan A. R. (2016). Arkadaş ve Akraba Ziyareti (AAZ) Turizmi Üzerine Kavramsal Bir İnceleme. *Turizm ve Araştırma Dergisi*, Volume: 5, Number 1.,53-70.
- Başol G. (2008). Bilimsel Araştırma Süreci ve Yöntem. Kılıç, O. Cinoğlu, M. (Editörler). *Bilimsel Araştırma Yöntemleri (İç.)*, 113-143. İstanbul: Lisans Yayıncılık.
- Cumhuriyet Üniversitesi. <https://www.cumhuriyet.edu.tr/ogrenci/ogrenci-sayilari>. 1 Nisan 2021 tarihinde erişildi
- Dickinson H. W, Titley A. (1934). *Richard Trevithick: The Engineer and the Man*. Cambridge at the University Press.
- Dinç S., Hamurcu M., Eren T. (2019). Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren Hattında İstasyon Yerlerinin Seçiminde Çok Kriterli Karar Verme Destekli 0-1 Hedef Programlama Modeli. *Demiryolu Mühendisliği*, 2019(9):1-16.
- DLH Genel Müdürlüğü [http://www.dlh.gov.tr/Demiryollari/ankara\\_sivas.htm](http://www.dlh.gov.tr/Demiryollari/ankara_sivas.htm), 7 Mart 2021 tarihinde erişildi.
- Ekmen E. S., Uçev N. M. (2015). Dünyada ve Türkiye’de Yüksek Hızlı Tren İşletmeciliği. *T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Çalışma Raporları*.
- Ela Babalik-Sutcliffe (2007) Pro-rail Policies in Turkey: A Policy Shift?, *Transport Reviews*, 27:4, 485-498.  
<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01441640601151564?journalCode=ttrv20>
- Eren T. Hamurcu M., Alağaç H.M. (2017). Çok Kriterli Karar Verme Yöntemleri ile Kırıkkale Yüksek Hızlı Tren İstasyon Yerinin Seçimi. *5th International Symposium on Innovative Technologies in Engineering and Science 29-30 September*.
- Garmendia M., Ribalaygua C., Ureña J. M. (2012) High speed rail: implication for cities. *Cities*, Volume 29, Supplement 2, 26-31.
- Gezer M.M. (2012). *Sivas'ta Sosyo-Ekonomik ve Kültürel Yapı (1960-1970)*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Girişken Yener (2015). Kadın ve Erkeklerin Alışveriş Deneyimi Sırasındaki Tutum ve Davranışlarına İlişkin Keşfedici Bir Araştırma *İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, No: 53, 123-136.
- Haber Türk (7 Mart 2021). “Türkiye Emekli Profili Araştırması Sonuçları Açıklandı”.<https://www.haberturk.com/turkiye-emekli-profili-arastirmasi-sonuclari-aciklandi-2997112-ekonomi>
- Haber Türk (30 Ekim 2019). “YHT’de Business Bilet Planı”. <https://www.haberturk.com/son-dakika-hizli-tren-bilet-fiyatinda-yeni-plan-haberler-2535578-ekonomi>.
- Haberaktivite ( 9 Şubat 2019). “Erdoğan’dan Ulaştırma Bakanı’na: Projeyi Bitirmezsen, Güle Güle”. <https://haberaktivite.com/erdogandan-ulastirma-bakanina-projeyi-bitirmezsen-gule-gule.html>
- Hiçyılmaz, Ö.S., Özçelik, M. (2019). Ankara – Sivas Demiryolu Projesi T-5 Tüneli Yapım Çalışmaları, *Mühendislik Bilimleri ve Tasarım Dergisi*, 7(2), 321-329.
- Hughes Murray (2015). *The Second Age of Rail: A History of High Speed Trains*. Hardcover.
- Hürriyet (25 Şubat 2017). “Ankara-Sivas YHT 2018 Sonuna Hazır”. <https://www.hurriyet.com.tr/ankara-sivas-yht-2018-sonuna-hazir-40377370>.
- Hürriyet (19 Nisan 2009). “Emekliler Yaşadığı Kentin Dışına Çıkamıyor”. <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/emekliler-yasadigi-kentin-disina-cikamiyor-11464729>
- Işık B., Cebeci A. (2013). Türkiye Yüksek Hızlı Trenlerde Aerodinamik Tasarımın Önemi ve

- Uluslararası Standartlarda Yapılan Yenilikler. 2. Uluslararası Raylı Sistemler Mühendisliği Sempozyumu (ISERSE'13), 9-11 Ekim, Karabük.
- Li Zhou, Zhiyuan Shen (2011) Progress in High-Speed Train Technology Around the World. *Journal of Modern Transportation*. Volume 19, Number 1, pp. 1-6.  
<https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/BF03325733.pdf>
- McGehee N.G., Murphy L.L., Uysal M. (1996). The Australian International Pleasure Travel Market: Motivations from a Gendered Perspective. *The Journal of Tourism Studies* Vol. 7, No. 1, May, pp.45-57.  
[https://www.researchgate.net/publication/285663690\\_The\\_Australian\\_international\\_pleasure\\_travel\\_market\\_Motivations\\_from\\_a\\_gendered\\_perspective](https://www.researchgate.net/publication/285663690_The_Australian_international_pleasure_travel_market_Motivations_from_a_gendered_perspective)
- Mert, A.(2019). 2018 Verileriyle Türkiye’de Toplumsal Cinsiyet Eşitliği, Koç Üniversitesi Toplumsal Cinsiyet ve Kadın Çalışmaları Araştırma ve Uygulama Merkezi (KOÇ-KAM). Nufusu. <https://www.nufusu.com/il/sivas-nufusu>. 1 Nisan 2021 tarihinde erişildi.
- Ocak M. E. (2018). *Neden Kadınlar Daha Uzun Yaşar?*  
<https://bilimgenc.tubitak.gov.tr/makale/neden-kadinlar-daha-uzun-yasar>
- Oğul K., Topal İ., Poşluk E. (2012). Ankara - İstanbul Yüksek Hızlı Tren Demiryolunda Balast Hammaddesi Olarak Granit ve Bazaltın Birlikte Kullanılabilirliğinin Araştırılması ve Aşınma Dayanımlarına Etkisi. *Yeraltı Kaynakları Dergisi*, yıl:1, Sayı:1.
- Özaydınlık K. (2014). Toplumsal Cinsiyet Temelinde Türkiye’de Kadın ve Eğitim. *Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi*, Sayı: 33, 93-112.
- Özdemir T., Kalaycı D. P. (2019). Tüketim Toplumu Bağlamında Terminal Mimarisi Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı Örneği. *ISAS*, Ankara, Turkey.
- Özdiñç Ö. (2005). “Çukurova Üniversitesi Öğrencilerinin Sporun ve Spora Katılımın Sosyalleşmeyle İlişkisi Üzerine Görüşleri” *SPORMETRE Beden Eğitimi ve Spor Bilimleri Dergisi*, Cilt: III, Sayı: 2, 77-84.
- Tuğyanoglu M., Keskin A., Biçer U., Erdoğan Ş. (2013). Yüksek Hızlı Tren (YTH) Hatlarında Kusurlu Ray İncelemesi. 2. Uluslararası Raylı Sistemler Mühendisliği Sempozyumu (ISERSE'13), 9-11 Ekim, Karabük.
- TUİK. <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Istatistiklerle-Kadin-2020-37221>. 1 Nisan 2021 tarihinde erişildi
- Yaman H. T., Dalkıç G. (2019). Türkiye’deki Yüksek Hızlı Tren (YHT) Kullanıcılarının Ücret Tercihlerinin ve Zaman Değerlerinin Değerlendirilmesi. *Journal of the Faculty of Engineering and Architecture of Gazi University* 34:1 255-273.
- Yılmaz V., Dalbudak İ. (2018). Aracı Değişken Etkisinin İncelenmesi: Yüksek Hızlı Tren İşletmeciliği Üzerine Bir Uygulama. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, Cilt 14, Sayı 2.
- Yüksel M. (2014). Cinsiyet ve Spor. *Tarih Okulu Dergisi (TOD)*, Eylül Yıl 7, Sayı XIX, ss. 663-684.

### Extended Abstract

The purpose of the study is to analyze the reasons the Sivas public is planning on using the HST which will start giving service soon in terms of socio-demographic variables (gender, income and occupation). In the study, the correlational survey model among the descriptive survey models was used. The population of the study consists of people who live in the Sivas city center, aged 18 and over. The sample of the study consists of 1942 people chosen from a total of 68 different neighbors through the random sampling technique. The survey from consisting of 22 questions developed by the researcher was used in the study. The data obtained as a result of the survey were analyzed with the SPSS 18.00 software. On the analysis of the data, frequency and percentages were used for descriptive statistics and the chi-square analysis was used for the hypothesis tests. The hypothesis of the study are as follows: H1: There is a significant relationship between income level and the frequency of using the HST. H2: There is a significant relationship between gender and the purposes of using the HST. H3: There is a significant relationship between occupation and the purposes of using the HST. According to the findings, there is a significant relationship between income level and the frequency of using the HST. As the income level increases, the frequency of using the HST also increases. In addition, there is a significant relationship between gender and the purposes of using the HST. While for women the main reasons for using the HST consists of benefitting from health services, touring the city, benefitting from educational services, having fun and doing shopping, for men the main reasons are participating in sports events, doing bureaucratic visits, working in another city and earning money. Lastly, there is a significant relationship between occupation and the purposes of using the HST. While benefitting from health services is the main reason for using the HST for retired people, the lowest rate in this category belongs to the unemployed. While the rate of using the HST for the purpose of touring the city is high for the unemployed and civil servants, the group which least preferred this reason is retired people. The main groups who are thinking about using the HST for educational purposes are civil servants and the unemployed. While civil servants preferred the HST for shopping purposes the most, retired people constitute the lowest rate in this category. Successively, shopkeepers, civil servants, laborers and the unemployed stated that they are thinking about using the HST to participate in sports events, while housewives and retired people did not prefer it for this reason. While civil servants and shopkeepers stated that they are thinking about using the HST for bureaucratic visits, it was observed that the rate of housewives and retired people was low in this category.

The findings obtained in the study are as follows:

1. The result of the chi-square analysis between income and frequency of using the HST: it was determined that as income increases, the frequency of travel also increases. The results verify the H1 hypothesis (Table 7).

2. According to the results of chi-square analysis between gender and the reasons for using the HST (Table 8), the following reasons were on the foreground: for women, benefitting from health services, touring the city, benefitting from educational services, having fun and doing shopping, whereas for men, participating in sports events, doing bureaucratic visits, working in another city and earning money were the main reasons. The results verified the H2 hypothesis with the exception of “visiting my relatives” reason.

3. According to the results of chi-square analysis between occupation and the reasons for using the HST (Table 9), while using the HST for benefitting from health services was the main

reason for retired people, the lowest rate belonged to unemployed people. Making use of the HST for touring was a primary reason for the unemployed group and civil servants, while retired people preferred this reason the least. The highest rate of thinking about using the HST for educational purposes belonged to civil servants and the unemployed. While civil servants were the highest rate for using the HST for shopping, the lowest rate in this category belonged to retired people. Successively, shopkeepers, civil servants, laborers and the unemployed stated that they are thinking about using the HST to participate in sports events, while housewives and retired people did not prefer it for this reason. Civil servants and shopkeepers stated that they are thinking about using the HST for bureaucratic visits and the rate of housewives and retired people was low in this category. The results verified the H3 hypothesis.

