
*trafik ve sosyal çevre ilişkisinde “kadın sürücü” ikilemi**

irfan kavaz**

Trafik, çevresel ilişkiler bakımından sürdürüldüğü coğrafi şartlara göre farklı şekillerde isimlendirilebilmektedir. Örneğin trafiğin işlediği güzergâhın karada, havada, denizde, yer altında veya uzayda olması, kendine özgü ve farklı dinamiklere sahip ulaşım sistemlerini gündeme getirmektedir. Ancak bu ulaşım çeşitliliği içinde insanların gündelik olarak en sık kullandığı sistem kara yolu trafiğidir.

Kara yolu trafiği; hareketliliğin sistematikleştirilmiş kurallar ve gündelik yaşantının sonucunda ortaya çıkan normlar çerçevesinde insan ve nesnelerin, dizayn edilmiş yollar üzerindeki araçlı veya araçsız yer değiştirme eylemi şeklinde tanımlanabilir.

Yukarıdaki tanımlamaya bağlı olarak trafiğin, insanın çevresiyle karşılıklı etkileşime girdiği bir alan olduğu iddia edilebilir. Trafiğin bir aktörü olarak insan diğer insanlarla, sosyal gruplarla, iklimle, coğrafyayla, teknolojiyle, mekânlarla daima etkileşim içerisindedir. Bu anlamda insan, trafiğe bağlı fiziksel unsurları inşa ve icat etmek suretiyle fail ko-

* Bu çalışma “Toplumsal Bir Etkileşim Alanı Olarak Trafik ve Trafikte Kadın Sürücüler” isimli doktora tezi esas alınarak hazırlanmıştır.

** Dr., İçişleri Bakanlığı, kavazaki34@gmail.com

numuna yerleşebilmektedir. Buna karşılık söz konusu unsurlardan gelen çevresel etkiler insanın bu unsurları geliştirme motivasyonunu artırmaktadır. Akademik, resmî ve sivil toplum bazında yapılan çalışmalarda da trafikte yaşanan problemlerin çözümü ve trafiğin seyirinin daha iyi seviyeye çıkarılması hedeflenmektedir. Örneğin yol yapım teknikleri, çevre düzenlemesi, kent planlaması, meteorolojik çalışmalar, elektronik denetim ve seyir sistemleri, otomotiv teknolojileri vb. birçok konuda trafiğin çevresel etkileşiminin uygulanabilir bir hale getirilmesi amaçlanmaktadır.

Trafik ve çevre bağlamında göz önüne alınması gereken diğer bir husus ise insanın, trafiğin seyri içerisinde veya trafiğin bir sonucu olarak sosyal çevresi ile girdiği etkileşimdir. Özellikle ülkemizde kara yolu trafiği bağlamında gerçekleştirilen akademik çalışmaların genel olarak fen bilimleri alanında gerçekleştirildiği söylenebilir. Bu durum ise trafiğin sosyolojik yönünün göz ardı edildiğini göstermektedir. Trafik, toplumsal yaşamın bir yansımasıdır. Bireyler sürücü koltuğuna oturduklarında sahip oldukları kültürel sermayeyi, sürüş davranışlarına yansıtırlar (Moeckli ve Lee, 2007: 13). Dolayısıyla trafiği sosyolojik bağlamından kopararak açıklamaya çalışmak, eksik ve yetersiz bir tanımlamaya neden olacaktır.

1982 Anayasası'nın 23'üncü maddesine göre "Herkes, yerleşme ve seyahat hürriyetine sahiptir.". Seyahat, yolculuk ve gezi ifadeleriyle tanımlanmaktadır (TDK). Bu çalışmada ise "seyahat" kelimesini, "bireysel yer değiştirme eylemi" ifadesiyle daha geniş bir anlamda düşünebiliriz. Bireyler, kamusal alanda gerçekleştirdikleri yer değiştirme eylemleri aracılığıyla zamansal ve mekânsal olarak geçiş yaşarlar. Yer değiştirme eylemi mekânsal olarak bir noktadan başka bir noktaya hareketi gerektirir ve bu hareketlilik zamansal olarak bir sürece karşılık gelmektedir. Bireyler, yolculuğun başlangıç noktasından bitiş noktasına kadarki süreç içerisinde değişim yaşayabilmektedirler. Çünkü her yolculuk bireye yeni etkileşimler ve deneyimler sunar. Dolayısıyla yer

"Trafikte aktif bir role sahip olmak özellikle sürücü rolüyle sağlanabilmektedir. Çünkü sürücü rolüne sahip olabilmek için bireylerin ekonomi, eğitim, ruh ve beden sağlığı gibi birtakım konularda yeterliliğe sahip olmaları gerekmektedir."

değiştirmek bireylere yeni birey ve mekânlarla karşılaşma ve etkileşime girme imkânını verir. Elbette etkileşimin artması; trafik yoğunluğu, çarpışma, çevre kirliliği, zaman kaybı vb. sorunları da beraberinde getirir. Lefebvre'nin (2016: 114-119) otomobillerin, toplum üzerindeki eleştirisi dikkate alınırsa günlük yaşantıyı ne derecede etkilediği anlaşılacaktır. Buna rağmen yer değiştirme eyleminin bireysel anlamda bir hak ve gereklilik olduğu söylenebilir. Çünkü bireyler gerek göç, eğlence ve turizm amacıyla gerekse ticari, dinî ve daha birçok amaç doğrultusunda yer değiştirme eylemine dâhil olurlar. Ayrıca trafikte teknik araçlar vasıtasıyla gerçekleştirilen yer değiştirmeler belirli bir hızda gerçekleşebilmektedir. Daha hızlı yer değişiminin sağlanması ise daha fazla etkileşimi meydana getirmektedir.

Yer değiştirme eyleminin sistematikleştirilmiş bir uzantısı olan kara yolu trafiğinin, bireylerin sosyal etkileşime girmelerinde bir araç olduğu iddia edilebilir. Tütengil (1961: 129-130) yerleşim yerleri arasında, toplumsal değerlerin yayılması konusunda zaman ve mekân sınırlamasını azaltan "yol"un önemine dikkat çekmiştir. Yollar, mekânlar arasında erişimi kolaylaştırıp hızlandırabilen bir etkiye sahiptir. Ek olarak trafiğin araç, sistem ve diğer unsurlarının bu konudaki katkılarını göz ardı etmemek gerekir. Bireyler trafiğe katılım sonucunda gerek trafiğin işleyişi içerisinde gerekse varış noktasında yeni mekânları, yeni yüzleri, yeni rolleri keşfederler. Bu keşifler, onların sosyal çevrelerinin genişlemesini sağlamaktadır. Örneğin iş, eğitim, gezi, eğlence, tören gibi amaçlar doğrultusunda trafiğe katılan bireyler, hareket noktasından çıktıkları andan itibaren sürücü, yaya veya yolcu olarak trafiğin bir kullanıcısı haline gelirler. Etkileşime girilen her mekân ve yüz; sosyalleşmeye, çevrenin gelişmesine, deneyimlerin artmasına, yeni rol ve statüler kazanılmasına olanak sağlar. Bu yönüyle trafiğe katılım gösteremeyen bireylerin sosyal çevrelerinin kısıtlı kaldığı iddia edilebilir (Günümüzde yaşanan sanal etkileşimler bu konunun dışında tutulmuştur.). Sonuç olarak bireylerin, trafiğe katılımları sonucunda sosyal ve fiziki çevreyle etkileşimlerinin arttığı söylenebilir.

Bireylerin kara yolu trafiğine katılımları sürücü, yolcu veya yaya sıfatıyla sağlanabilmektedir ve bu katılımın genel tanımı "yol kullanıcısı" terimidir. Trafikte aktif bir role sahip olmak özellikle sürücü rolüyle sağlanabilmektedir. Çünkü sürücü rolüne sahip olabilmek için bireylerin ekonomi, eğitim, ruh ve beden sağlığı gibi birtakım konularda yeterliliğe sahip olmaları gerekmektedir. Sürücü olma gerekliliğini sağlayabilen bireyler, bir aracın mülkiyetine sahip olmaları veya zilyetliğini

bulundurmaları hâlinde artık trafiğin aktif bir kullanıcısı olarak kabul görebilirler.

Özellikle etkileşimin daha fazla yaşanabildiği şehirlerdeki trafik akışında varlık gösterebilmenin diğer bir gerekliliği ise trafik kuralları çerçevesinde hareket etmenin yanı sıra trafiğin işleyişine uyum gösterebilmektir. Bu da sürüş deneyimine karşılık gelmektedir. Bu anlamda resmî prosedürlerin sağlanması yeterli olmamaktadır. Diğer yol kullanıcıları tarafından tecrübeyle ilişkilendirilebilecek bir “genel akışa uyum gösterme” ve “kaliteli sürücü olma” beklentisi söz konusudur. Eğer bir sürücünün bu anlamda yeterli olmadığı yargısı mevcut ise diğer yol kullanıcıları tarafından dışlanmaları söz konusu olabilmektedir. Hatta bazı durumlarda trafiğe bağlı normlar, resmî kuralların önüne geçebilmektedir. Örneğin acemi sürücüler, ticari araç sürücüler, yabancı plakalı araç sürücüler, kadın sürücüler vs. resmî anlamda sürücü olarak kabul görmelerine rağmen trafikte gayriresmî olarak dışlanmaya maruz kalabilmektedir. Çünkü mevcut trafik akışına uyum gösteremedikleri konusunda bir ön yargı mevcuttur. Mobildamga olarak tanımlanabilecek bu durum, onların trafiğe aktif katılımlarını kısıtlayabilmekte veya sürüş performanslarını olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Dolayısıyla sosyal çevrelerini genişletmeleri engellenmektedir. Mobildamga “*ulaşım amacıyla eylemde bulunan bireylerin, bu eylem esnasında girdikleri etkileşim sürecinde kullandıkları semboller ve geliştirdikleri stereotiplere bağlı olarak ortaya çıkan damga*” olarak tanımlanmıştır (Kavaz, 2022: 97). Mobildamga sonucunda damgalanan sürücülerin trafiğe katılama veya katılsa bile birtakım sınırlılıklar yaşama durumları söz konusu olabilmektedir.

Toplumsal yapılarıdaki çeşitliliğe bağlı olarak değişkenlik gözlenilebilecek kadın sürücülerin mobildamgaya maruz kalabildikleri rahatlıkla söylenebilir. Özel-kamusal alan dikotomisinde tartışmalara konu olan kadınlar gerek “fırsat eşitliği” gerekse “katılım zorunluluğu” bağlamında birtakım kazanımlar elde etmektedirler. Kadınların eğitim hizmetlerinden faydalanması, ekonomik gücünün gelişmesi, meslek edinmesi gibi imkânlarının yanı sıra ev dışı sorumluluklar, savaş ve iş gücü ihtiyacı gibi zorunlu kılınan görevler neticesinde kamusal alana daha fazla katılım göstermekte ve sosyal çevreleri genişlemektedir. Kadınlar kazanımları sayesinde kamusal alanda daha fazla görünür olmaya başlamışlardır. Kamusal alanda varlık göstermeleri ve girdiği etkileşimler ise onlara farklı statüler kazandırmaktadır. Sokağa çıktıkları anda iş yerinde çalışan, markette müşteri, kursta öğrenci, ticarete girişimci ve

“Kendilerini uygar medeniyetler dünyasında tanımlayan, kadınlara sağladıkları pozitif ayrımcılıklarla övünen ve bunları, geri kalmış kabul ettikleri diğer toplumlara empoze etmeye çalışan toplumlarda dâhi mobildamganın izleri sürülebilir.”

örnekleri arttırılacak şekilde birbirinden farklı statülere sahip bireyler haline gelmektedirler. Özellikle feminist literatürün bu konudaki girişimleri kadın olgusunu farklı bir konuma taşımıştır.

Kadının toplumsal katılımının sebebi-sonucu olarak ulaşım imkânlarından faydalanmaları kaçınılmaz bir sonuç olarak karşımıza çıkmaktadır. Kadınların, yolcu veya yaya olarak daha pasif bir konumda katılım gösterdikleri kara yolu trafiğinde, sürücü olarak görünürlükleri her geçen gün artmaktadır. Özellikle kent yaşamında varlık gösteren kadının sosyal çevresiyle, sürücü kimliği aracılığıyla etkileşime girdiği iddia edilebilir. Kadının ulaşım araçlarına erişim imkânına sahip olması sosyal çevresiyle ilişkisini de artırmaktadır. Çünkü artık zamansal ve mekânsal kısıtlamaların dışına çıkabilmektedir. Örneğin otomobiller; kullanıcılarına özgürlük, esneklik ve 24 saat kullanılabilme imkânı vermektedir (Urry, 2004: 28). Otomobilin sağladığı bu imkânlar kadının kamusal alandaki hareketliliğini üst seviyelere taşıyabilmektedir. Dolayısıyla kadınların sürücü kimliğiyle ulaşımına katılmaları onların, zaman ve mekân kısıtlaması olmaksızın farklı sosyal çevrelerle etkileşime girmelerine olanak tanıyabilmektedir.

Kendilerini uygar medeniyetler dünyasında tanımlayan, kadınlara sağladıkları pozitif ayrımcılıklarla övünen ve bunları, geri kalmış kabul ettikleri diğer toplumlara empoze etmeye çalışan toplumlarda dâhi mobildamganın izleri sürülebilir. Örneğin Amerika'da L. Michael Berger (1986), Virginia Scharff (1992), Katherine J. Parkin (2017), Deborah Clarke (2007), Margaret Walsh (2008); Fransa'da Granié ve Papafava (2011), Degraeve, Granié, Pravossoudovitch ve Monaco (2015); Rusya'da Dontsov ve Kabalevskaya'nın (2013); Endonezya'da Indrias ve Putra'nın (2015); Çin'de Li ve Luo (2020); İtalya'da Moè, Cadinu ve Maass (2015) kadın sürücülere yönelik dışlamayı açıklamaya çalışmışlardır. Tüm bu çalışmalardan çıkarılabilecek ortak noktalardan biri, kadın sürücülerin mobildamgaya maruz kalma durumlarının dünyanın birçok bölgesinde görünür olmasıdır.

Kadınların daha iyi bir konuma yerleşmeleri için sunulan resmî veya toplumsal kaynaklı imkânlar ile onların, kamusal alana giriş kısıtlılıkları ortadan kalkmaktadır. Kamusal alana katılımları ulaşım araçlarına erişimlerini de gerekli veya tercih edilebilir kılmaktadır. Teknolojinin gelişmesiyle birlikte daha uzak yerlere daha kısa zamanda gitmektedirler. Bunun sonucunda ise kadınların diğer birey ve gruplarla olan etkileşimleri artmakta ve sosyal çevreleri genişlemektedir. Buna karşılık kadınlara yönelik ön yargı, trafikte de varlık göstermekte ve bu ön yargı, kadınların trafikten dışlanmalarına, engellenmelerine, taciz ve saldırıya uğramalarına, aşağılanmalarına sebep olabilmektedir. Başka bir deyişle bir taraftan desteklenen ve olanaklar sunulan kadınlar, diğer taraftan bu olanakları kullanırken kısıtlanabilmektedirler. Trafik, yaşanan bu ikilemin güzel bir örneğini teşkil etmektedir. Araç kullanmanın erkeğe özgü bir eylem olduğu algısı, kadınların sürücü olmalarına engel olabilmekte veya en azından baskı altında olmalarına sebep olabilmektedir. Trafiğe katılım göstermek, kadınların aktif bir birey olarak sosyal çevrelerine çok yönlü katılımını sağlayan bir araç olmasının yanı sıra dışlanmaya ve özel alana hapsolmeye zemin oluşturabilmektedir.

Sonuç olarak günümüzde kullanılan anlamıyla kara yolu trafiği, bireylerin zamansal ve mekânsal kısıtlılıklarını aşarak daha geniş bir sosyal çevreye kavuşmalarını sağlamaktadır. Kadınlar elde ettikleri kazanımların bir sonucu olarak erkeklere oranla daha geç bir zaman diliminde olsa bile trafikte aktif bir role sahip olmaya başlamışlardır. Ancak kadınlara yönelik tesis edilen resmî düzenlemelerin yanı sıra toplumsal bilincin de bu yönde tezahür etmesi gerekmektedir. Aksi takdirde kadınların teori ile pratik arasında yaşanan ikileme maruz kalmaları kaçınılmaz olacaktır.

Kaynakça

BERGER, M. L. (1986). Women Drivers!: The Emergence of Folklore and Stereotypic Opinions Concerning Feminine Automotive Behavior [Kadın sürücüler!: Kadınsı Otomotiv Davranışına İlişkin Folklor ve Stereotipik Görüşlerin Ortaya Çıkışı]. *In Women's Studies International Forum*, Pergamon, Vol. 9, No. 3, p. 257-263.

CLARKE, D. (2007). *Driving Women: Fiction and Automobile Culture In Twentieth-Century America*. JHU Press.

DEGRAEYE, B., Granié, M. A., Pravossoudovitch, K., ve Monaco, G. L. (2015). Social Representations Associated with Men and Women

Drivers Among French Adolescents and Adults [Fransız Ergenler ve Yetişkinler Arasında Kadın ve Erkek Sürücülerle İlişkili Sosyal Temsiller]. *Effects of the Perceiver's Age, Sex, and Socioeconomic Status. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 34, 1-17.

DONTSOV, A. I. ve Kabalevskaya, A. I. (2013). Gender Stereotypes Among Road Users [Yol Kullanıcıları Arasında Cinsiyet Kalıpları]. *Psychology in Russia*, 6(3), 150-163.

GRANIE, M. A., ve Papafava, E. (2011). Gender Stereotypes Associated with Vehicle Driving Among French Preadolescents and Adolescents [Fransız Ergenlik Öncesi ve Ergenler Arasında Araç Sürme ile İlişkili Cinsiyet Kalıpları]. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(5), 341-353.

INDRIAS, D. F., ve Putra, G. M. N. (2015). *The Representation of Woman Rider As A Role Model in Traffic Rules Dissemination Through Satlantas S Banner In Surabaya: A Semiotic Analysis* [Surabaya'da Satlantas'ın Afişi Aracılığıyla Trafik Kurallarının Yayılımında Rol Modeli Olarak Kadın Sürücünün Temsili]. *Doctoral Dissertation*, Universitas Airlangga.

KAVAS, İ. (2022). *Toplumsal Bir Etkileşim Alanı Olarak Trafik ve Trafikte Kadın Sürücüler* (Doktora tezi). Erzurum: Atatürk Üniversitesi.

LEFEBVRE, H. (2016). *Modern Dünyada Gündelik Hayat* (Çev.: Işın Gürbüz). İstanbul: Metis Yayınları.

LI, M. ve Luo, Z. (2020). The 'Bad Women Drivers' Myth: The Over Representation of Female Drivers and Gender Bias In China's Media ["Kötü Kadın Sürücüler" Efsanesi: Çin Medyasında Kadın Sürücülerin Aşırı Temsili ve Cinsiyet Önyargısı]. *Information, Communication & Society*, 1-18.

MOECKLI, J., ve Lee, J. D. (2007). The Making of Driving Cultures [Sürüş Kültürlerinin Oluşturulması]. *Improving Traffic Safety Culture in the United States*, 38(2), 185-192.

MOË, A., Cadinu, M., ve Maass, A. (2015). Women Drive Better If Not Stereotyped [Kadınlar Basmakalıplaştırılmazsa Daha İyi Sürerler]. *Accident Analysis ve Prevention*, 85, 199-206.

PARKIN, K.J. (2017). *A Century of Buying, Driving, and Fixing Cars*. U.S.A.: Penn.

SCHARFF, V. (1992). *Taking The Wheel: Women and The Coming Of The Motor Age*. New York: FreePress.

TÜTENGİL, C. O. (1961). İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları. İstanbul: İstanbul Matbaası.

URRY, J. (2004). The 'System' of Automobility [Otomobil Sistemi]. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 25-39.

WALSH, M. (2008). Gendering Mobility: Women, Work and Automobility in the United States [Cinsiyetlendirilmiş Hareketlilik: Birleşik Devletlerde Kadınlar, İş ve Otomobil]. *History*, 93(311), 376-395.

Türk Dil Kurumu Sözlükleri (TDK). Erişim: 20.04.2024, Erişim adresi: tdk.gov.tr.