



**ERZURUM'DA KADIN SÜRÜCÜ OLMAK: GERİLİMLER, AŞINAN SINIRLAR
VE DEĞİŞEN TOPLUMSAL YÜZLER BAĞLAMINDA KADINLARIN
SÜRÜCÜLÜK DENEYİMLERİ**

*Being a Woman Driver in Erzurum: Women's Driving Experiences in the Context of Tensions,
Erosion Borders and Changing Social Faces*

İlknur BEYAZ ÖZBEY¹

¹Dr. Öğr. Üyesi, Artvin Çoruh Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Sosyoloji Bölümü, Artvin, ilknurbeyaz@artvin.edu.tr, orcid.org/ 0000-0001-9809-9085

Araştırma Makalesi/Research Article

Makale Bilgisi

Geliş/Received:
29.03.2021
Kabul/Accepted:
22.12.2021

DOI:

10.18069/firatsbed.904995

Anahtar Kelimeler

Kadın, Sürücü, Kadın
Sürücü, Trafik, Erzurum.

ÖZ

Toplumsal cinsiyet ilişkilerindeki farklılaşmalar, toplumsal ilişki ve etkileşim sahasında farklı deneyimlerin oluşmasına sebebiyet vermektedir. Kadınların sürücülük deneyimleri de söz konusu deneyimlerden biri olup, kadın kimliğinin ayrılmaz parçalarını oluşturmaktadır. Kadınların sürücülüklerini nasıl gerçekleştirdikleri, sürücülük deneyiminin hangi sorunları ortaya çıkardığı, kimliklerini nasıl etkilediği ve bunun nasıl bir değişimi beraberinde getirdiği bu çalışmanın temel sorunsalını oluşturmaktadır. Bu sorunsal çerçevesinde, bu çalışmada, Erzurum'da yaşayan 8 kadınla nitel araştırma yöntemi kapsamında derinlemesine mülakatlar yapılmıştır. Yapılan mülakatlarda, sürücülüğün kadınlara bireyselleşme ve kamusallaşma deneyimi oluşturduğu görülmüştür. Sürücü olmanın kadınlara özel bir alan açtığı sonucuna ulaşılmıştır. Kadın sürücülerin Erzurum'da muhafazakarlığın sınırlarını aşındırdıkları ve toplumsal yaşamda yeni yüzleri görünür kıldıkları tespit edilmiştir. Kadın sürücü sayılarının giderek artmasına rağmen, trafikte kadın sürücülerin erkek sürücüler tarafından şiddete maruz kaldıkları, ötekileştirildikleri ve damgalandıkları görülmüştür. Erzurum'da kadınların sürücülük deneyimlerinin birbirinden farklı sonuçlar ortaya koyduğu anlaşılmıştır. Bu açıdan Erzurum'da kadın sürücü olmak, gerilimleri içeren, toplumsal cinsiyet sınırlarının aşındığı ve kamusal yaşamda toplumsal yüzlerin giderek değiştiği bir yapıda karşımıza çıkmaktadır.

ABSTRACT

Differences in gender relations lead to different experiences in the field of social relations and interaction. Women's driving experiences are also one of the experiences in question and form integral parts of women's identity. The main problematic of this study is how women perform their driving, what problems their driving experience creates, how they affect their identities and what kind of change this brings about. In this problematic framework, in this study, in-depth interviews were conducted with 8 women living in Erzurum within the scope of qualitative research method. In the interviews conducted, it was observed that driving creates an experience of individualization and publicization for women. It was concluded that being a driver opens up a special space for women. It has been determined that female drivers erode the limits of conservatism in Erzurum and make new faces visible in social life. Despite the increasing number of female drivers, it has been observed that female drivers in traffic are subjected to violence, marginalized and stigmatized by male drivers. In this respect, being a female driver in Erzurum emerges in a structure that includes tensions, erosion of gender boundaries and gradually changing social faces in public life.

Keywords

Woman, Driver, Woman
Driver, Traffic, Erzurum.

Atf/Citation: Beyaz Özbey, İ. (2022). Erzurum'da Kadın Sürücü Olmak: Gerilimler, Aşınan Sınırlar ve Değişen Toplumsal Yüzler Bağlamında Kadınların Sürücülük Deneyimleri. *Firat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 32, 1(321-333).

Sorumlu yazar/Corresponding author: İlknur BEYAZ ÖZBEY, ilknurbeyaz@artvin.edu.tr

1. Giriş

Kadın ve erkekte beklenen rol ve davranışlar, cinsel kimliklere göre şekillenmektedir. Kadın ve erkek arasındaki biyolojik ayrım, toplumsallaşma sürecini de farklı kılmaktadır (Topuz ve Erkanlı, 2016). İnsanın cinsiyeti, biyolojik ve toplumsal olarak pek çok noktada önemli işlevlere sahiptir. Erkek veya kadın doğmak ya da olmak nüfus dağılımında ve artımında dengeleri değiştirebileceği gibi cinsiyete dayalı toplumsal ayrım ve eşitsizlik konularında başrolü oynayan öğelerden biridir (Bingöl, 2014: 108). Toplumsal olarak üretilen toplumsal cinsiyet rolleri, kadın ve erkeklerden belirli davranış kalıplarını beklemesinin yanı sıra, belirli eşitsizliklerin de kaynağını oluşturmaktadır.

Kadınlar toplumsal yaşamda önemli bir alanı oluşturmaktadır. Fakat kadınların ekonomik yaşamdan yararlanma düzeyleri aynı oranda değildir. Kadınların genelde erkeklerin gerisinde kaldığı bir gerçektir (Kocacık ve Gökçaya, 2005). Ülkemizde ve dünyada kadınların ekonomik yaşamda yer almaları ve çeşitli işlerde istihdam edilmeleri, yalnızca kadın olmalarından kaynaklanan pek çok sorunla da karşı karşıya gelmelerine yol açmaktadır. Tarihin her döneminde kadınlar, mesleki yaşamlarında kimlikleri nedeniyle pek çok sorunla karşılaşmaktadır. Cinsiyete dayalı mesleki ayrımcılık olarak adlandırabileceğimiz bu sorun, kadınların çalıştıkları işlerde dışlanması, psikolojik baskı ve şiddet görmesi (mobbing) gibi sonuçlarla kendini göstermektedir. Fakat kadınların yaşadıkları sorunlar, iş yaşamı ile de sınırlı değildir. Kadınların iş yaşamında yer alması, özel yaşamlarında da kimi güçlükler yaşamalarına neden olabilmektedir (Ulutaş, Sapaz ve Dumanlı, 2015: 145). Sadece ekonomi ve çalışma yaşamı değil, gündelik yaşamda pek çok olumsuz durum ve eşitsizliklerle karşı karşıya kalmaktadır. Bu alanlardan birisini ise otomobil kullanmak oluşturmaktadır.

Toplumsal yaşamda kadınlara yönelik pek çok basmakalıp tutum ve algılamalar mevcuttur. Bu tutum ve algılamaların birisini ise, karayolunda kadın sürülere yönelik gerçekleştirmektedir. Kadın sürücülerin iyi otomobil kullanmadığı yönünde algı mevcuttur. Bu algıya göre yanlış yapan genellikle kadın sürücüler olmaktadır (Ünal, Özdek ve Ünal, 2017). Haber metinlerindeki trafik kazalarının sunulmasında kadın sürücüler ön plandadır. Kadın sürücülerin otomobil kullanma deneyimi erkek sürücülere göre tarihsel olarak çok yeni olan bir durumdur. Buna karşın, otomobil kullanan kadın sayısı her geçen gün artmaktadır. Özellikle muhafazakâr bir kent olan Erzurum'da (Bkz. Öner ve Koç, 2002) otomobil kullanan kadın sayısının çok fazla olduğu görülmektedir. Bu anlamda çalışmanın konusunu Erzurum'da otomobil kullanan kadın sürücüler oluşturmaktadır. Otomobil kullanan kadınların otomobil kullanma deneyimini nasıl edindikleri, muhafazakâr bir kentte otomobil kullanan kadınların toplumsal olarak nasıl bir değişikliğe neden oldukları, otomobil kullanmak kadınlar için hangi avantajlı durumları ortaya çıkardığı, çalışmanın temel sorunsalını oluşturmaktadır. Ayrıca, otomobil kullanan kadın sürücülerinin artmasına rağmen, kadın sürücülere yönelik trafikte şiddet, önyargı, damgalama gibi tutum, algı ve davranış kalıplarının nasıl oluştuğunu, bununla birlikte trafikte kadın sürücülerin, erkek sürücüler gibi tutum ve davranışları nasıl sergilediklerini anlamayı amaçlamaktadır.

2. Kadınların Değişen Toplumsal Cinsiyet Rollerini

Tarihsel süreçte toplumsal olarak üretilmiş konulardan biri de toplumsal cinsiyettir. Toplumsal cinsiyet, biyolojinin kodladığı maddi bedenlere manevi anlamlar yükleyerek onları kültürel olarak tanımlamak ve ayırmaktır. Kadın ve erkeği, kadınlık ve erkeklik denen rol ve statüler bütünüyle özdeşleştirmektedir. Bu ayrım, kadının aleyhine birçok eşitsizliğin doğmasında başrolü oynamaktadır (Bingöl, 2014: 108).

Toplumsallaşma sürecinde toplumsal cinsiyet rollerinin oluşumunda aile olmak üzere okul ve kitle iletişim araçlarının önemi büyüktür. Toplumsal cinsiyet kavramının doğal farklılık ve kültürel farklılık olmak üzere iki farklı yaklaşımı bulunmaktadır. Doğal farklılık yaklaşımı, cinsiyetin biyolojik bir farklılık temeline dayanmaktadır. Kültürel farklılık yaklaşımı ise, cinsiyete göre belirlenen rol ve davranışların toplumsal olarak öğrenilmesiyle gerçekleşmektedir. Toplumsal cinsiyetle ilgili olarak üzerinde durulması gereken nokta, cinsiyete dayalı oluşturulan kimliklerin, farklı ve eşitsiz bir konumda olmasıdır (Akkaş, 2019). Biyolojik kalıpların yanı sıra, toplumsal rol ve tutumlarla çerçevelenen kalıplar, kadın ve erkekler açısından önemli farklılıklar barındırmaktadır. Bu anlamda toplumda kadınlık ve erkeklik olarak beklenen rol ve davranışlar mevcuttur. Söz konusu olan rol ve davranışlar ise, kadınlar ve erkekler arasında hiyerarşik bir düzen sunmaktadır.

Sınıf, etnisite, cinsiyet, din v.b kimliklere göre farklılaşan çoğul erkeklikler eşit değil, hiyerarşik bir cinsiyet mimarisi yaratmaktadır. Kabul gören, desteklenen, kutsanan, takdir edilen bu hegemonik erkeklik biçimi daima erkeklerin kadınlardan üstünlüğünü salık veren yapısal hakikat ile uyum içinde olmak zorundadır. Erkeklik krizini takiben farklı aktörlerin katılımıyla kolektif şekilde inşa edilen 'yeni erkeklik' eskilerden pek çok bakımdan farklılıklar taşıyabilse de hegemonikleşebilen tüm erkeklikler, erkeklerin kadınlardan üstün olduğunun imâ edildiği cinsiyet rejimleri ve düzenleri ile uyumlu oluyor ve bunları sorguya mahal vermeksizin yeniden üretiyor (Özbay, 2013: 186). Toplumsal olarak üretilen cinsiyete dayalı rol ve statüler, özellikle hegemonik erkeklik, toplumsal olarak eşitsizliğin kaynağını oluşturmaktadır. Bu anlamda toplumda kadınların, erkeklere göre ikinci bir düzeyde konumlanmasına dayalı algı ve tutumlar mevcut olduğu görülmektedir.

Toplumsal yapıda meydana gelen değişimlere paralel olarak kadın, eğitim almaya, hizmet sektöründe ve diğer sektörlerde çalışmaya başlamıştır. Kadın kendi hayatında önemli değişimlerin öznesi olmaya başlamıştır; fakat kadının yeri evidir düşüncesi varlığını devam ettirmektedir. Bu yüzden hem dışarıda çalışma hayatın yer alan kadın aynı zamanda ev içerisindeki işlerini de yürütmeye çalışmaktadır. İkili çalışma sisteminin bir arada yürütülmesinden kaynaklanan çatışmalar mevcut olmaktadır. Ev içinde ve ev dışında çalışan kadınlar, şiddete maruz kalmaktadır. Kadınların önemli bir kısmı, ev içinde evdeki fertler tarafından (özellikle eş) ev dışında ise iş yerindeki fertler tarafından sözlü ve fiziki olarak şiddete uğramakta veya taciz edilmektedirler (Kocacık ve Gökkaya, 2005).

Toplumda yaşanan değişimler, kadınların toplum içerisindeki konumlarında ve kadınlara yönelik kalıplaşmış algı ve tutumlarda önemli değişiklikler yaşanmasına neden olmuştur. Özellikle kadınlar arasında eğitim oranındaki artışlar ve kadınların çalışma hayatında yer almaları, kadınlara yönelik algı ve tutumların değişmesinde önemli bir itici güç olarak karşımıza çıkmaktadır. Kamusal ve özel alanda toplumsal cinsiyete dayalı kalıplaşmış rol ve statülerde kadınlar lehine önemli oranda değişimler gerçekleşmiştir. Söz konusu değişimlerin yanı sıra, hala hegemonik erkekliğin hüküm sürdüğü alanlar da mevcuttur. Bu alanlardan birini trafikte otomobil kullanmak oluşturmaktadır. Kadınlar lehine önemli değişimlerin yaşanmasının yanı sıra, hegemonik erkekliğin hüküm sürdüğü sembolik görüntüler hala varlığını devam ettirmektedir.

3. Kadın Sürücüler ve Türkiye'deki Kadın Sürücü Profili

Ekonomik gelişmeye paralel olarak motorlu taşıt sahibi olmak da o oranda artmıştır. Otomobil sahipliğinin artması aynı zamanda trafik yoğunluğunu da kaçınılmaz bir şekilde arttırmıştır (Alptekin, Aladağ ve Alptekin, 2017). Trafik akışı, araçların ve otoyolların kapasiteleri ve çeşitli trafik akışını sürdürme yetenekleri gibi temel özelliklerini belirleyen etkileşimlerinin sonuçlarıdır (Gazis, 2002: 1). Gelişmelere paralel olarak araç sayısının artması, trafikte belirli sorunlara da yol açmıştır. Özellikle artan ulaşım talebi, rahat bir şekilde ulaşım sağlama isteği özel araç kullanım sayısını da arttırmıştır. Dolayısıyla bu durum trafikte sıkışıklığa neden olmuştur (Ceylan, Başkan vd., 2007). 2018 yılında sürücü belgesine sahip kişi sayısı bir önceki yıla göre % 4,03 artmış. 2018 yılında trafiğe kayıtlı araç sayısı bir önceki yıla göre % 2,91 oranında artmıştır (Akbulut, 2019: 35). Artan araç yoğunluğuyla birlikte, erkek sürücülerinin yanı sıra kadın sürücüler de trafikte yoğunlukta görülmeye başlamıştır.

Kadınların trafik deneyimleri erkeklere oranla daha geç başlamıştır. Kadın sürücülerin trafikte yer almaya başlaması aynı zamanda trafikteki yoğunluğu da artırmıştır. Bu durum ekonomik, politik ve kültürel olgunun merkezi konumu, kadınların trafik hareketliliğine eklenmesini mümkün kılmıştır (Parvulescu, 2014: 9). Erkeklerin sürücülük deneyimi kadınlara göre tarihsel olarak çok öncelere dayanmaktadır. Bu anlamda kadınların trafik tecrübeleri azdır. Ayrıca trafik kurallarının içselleştirilmesi, cinsiyete göre farklılıklar bulunmaktadır (Ünal, Özdek vd., 2017).

Ülkemizde kadın sürücülerin artışının trafikte ve özellikle trafik kazalarında nasıl bir etkisi olduğuna dair bilimsel araştırmalar nadiren yapılmıştır. Kadın sürücülerle ilgili halk arasında yaygın olan ancak objektif olmayan algılar vardır. Ayrıca medyada yapılan haberlerle de kadın sürücüler hakkında bir stereotip oluşturulmuştur. Ancak gerçekte kadın sürücülerin trafiğe etkileri ampirik olarak incelememiştir. Kadınlarla erkeklerin birbirlerinden fiziksel, psikolojik, duygusal, vb. yönlerden farklı oldukları literatürde yaygın olarak rapor edilmiştir. Ayrıca bu farklılıkların bu iki cinsiyet arasında farklı davranışlara yol açtığı da belirtilmektedir (Delice, 2012: 66). Toplumda var olan toplumsal cinsiyet rolleri ve buna yönelik algı ve tutumların, trafikte yer alan kadınlara, belirli algı ve tutumlara neden olmaktadır. Özellikle trafikte kadınların

yer alması, erkek sürücüler kadar tarihsel bir geçmişi olmaması, otomobil kullanmanın erkeklere özgü bir iş olarak görülmesine neden olmaktadır. Sürücülüğün erkeklik kimliğiyle özdeşleştirilmesi, mesleğin cinsiyetlendirilmesi olarak düşünülebilir. Dolayısıyla bu durum, trafikte sürücü olarak yer alan kadınlara karşı olumsuz tutum ve algılara neden olmaktadır.

4. Yöntem

Bu çalışmada, nitel araştırma yöntemine başvurulmuştur. Nitel araştırmanın amacı bireylerin kendi toplumsal dünyalarını nasıl oluşturmakta olduğunu anlamak ve içinde yaklaştıkları toplumsal dünyayı nasıl algıladıklarını yorumlamaya çalışmaktır. Nitel araştırma; ne? Nasıl? Niçin? sorularına yanıt aramaktadır. Nitel Araştırma, kuram oluşturmayı temel alan bir anlayışla sosyal olguları bağlı buldukları çevre içerisinde araştırmayı ve anlamayı ön plana alan bir yaklaşımdır (Kurt, 2013, s. 9). Nitel araştırma, kişiler, gruplar ve kurumlar arası ilişkilere yer vermektedir (Kümbetoğlu, 2017). Çalışmada, nitel araştırma yöntemi kapsamında derinlemesine mülakat tekniğine başvurulmuştur. İnsanların gerçekliğe ilişkin algılarına, anlamlarına, tanımlamalarına ve gerçeği inşa edişlerine vakıf olmanın iyi bir yoludur. Aynı zamanda, başkalarını anlamak için kullanılan en güçlü yöntemlerdendir (Punch 2011, ss. 165-166). Nitel araştırma ve derinlemesine mülakat tekniği, araştırılmak istenen olgu hakkında açıklayıcı ve derinlemesine bilgilere ulaşılmasını sağlamaktadır.

Çalışmada kullanılan veri toplama tekniği, kartopu örnekleme tekniğidir. Bu teknik, örneklemin ana kütle içinden seçilebileceğinin belli olmadığı durumlarda ve özellikle nitel araştırmalarda kullanılmaya elverişlidir. Bu teknik ulaşılmakta güçlük çekilen konularda başvuru ve örneklem grubu hakkında temel bulguları içeren bir tekniktir (Böke, 2011, s. 129). Bu bağlamda çalışma, Erzurum'da gerçekleştirilmiştir. Bu anlamda çalışmanın evrenini Erzurum'da yaşayan kadınlar oluştururken; örneklemini ise, Erzurum şehir merkezinde yaşayan ve otomobil kullanan kadınlar oluşturmaktadır. Araştırma kapsamında otomobil kullanan 8 kadınla derinlemesine görüşmeler yapılmıştır. Görüşmeler, görüşülenlerle telefon üzerinden gerçekleştirilirken; görüşmeler esnasında görüşmecilerin izni dâhilinde ses kayıt cihazı kullanılmıştır. Görüşmeler 18-31 Ocak 2021 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Çalışmaya ait E-18457941-050.99-4981 no'lu etik kurul raporu Artvin Çoruh Üniversitesi Rektörlüğü tarafından 25.02.2021 tarihinde alınmıştır.

5. Araştırma Bulgularının Değerlendirilmesi

Alan araştırmasından elde edilen bulgular, kavramsal çerçeve dâhilinde yorumlanmıştır. Ayrıca görüşmecilerin yaş, cinsiyet, eğitim durumu, medeni durumuna ait demografik bilgilere yer verilmiştir.

5.1. Araç Kullanmaya Başlama Deneyimleri: Fırsatlar, İmkânlar, Potansiyeller

Toplumda kadın-erkek eşitliği ve o toplumun uygarlık düzeyini belirten en önemli kriter toplumda kadının durumudur. Toplumsal cinsiyet toplumun kadına verdiği görev ve sorumluluklar, toplumda kadının nasıl görüldüğü, algılandığı ve beklentileri ile ilgili bir kavramdır. Toplumsal cinsiyet kişinin kültürel, toplumsal rolü, ruhsal-işsel tanımlanması ve onların temsil edilmesi anlamında kullanılmaktadır (Alisbah Tuskan, 2012: 445). Toplumsal cinsiyete bağlı olarak edinilen rol ve statüler, bireylerin davranış ve tutum kalıplarını belirlemektedir. Bireylerin davranış kalıpları topluma göre şekil almaktadır. Şekil alan davranış kalıplardan birisini ise, kadınların otomobil kullanma deneyimi oluşturmaktadır. Erkeklere göre kadınlar daha sonradan otomobil kullanmaya başlamıştır. Bu anlamda kadınların otomobil kullanmaya başlama deneyimleri şu şekildedir:

“Kadın, bir araba alacağı zaman önce ekonomik alanını oluşturmak zorunda. Erkeğe bu şartlar hemen verilirken, kadın bu şartları kendisi oluşturmak zorunda kalıyor. Senin hazır olman yetmiyor, çevrendekilerin de buna hazır olması gerekiyor. Babam çok karşı çıkmıştı. Babam geçici bir heves gibi düşündü. Tamam, hevesini aldın, arabayı garaja kaldıralım dedi. Kışın zaten gidip gelemezsin diye düşündü. İlk başta kendi arabamı kaçak kaçak kullandım. Sonradan alışıldı tabi.” (39, Önlisans, Kamu Çalışanı, Evli).

“Eskiden yakın mesafeleri tercih ederdim. Uzak mesafede hem zaman kaybı hem de ulaşım sıkıntılıydı. Bir yere gitmenin zorluğu ortadan kalktı artık. Bir acil durumunda sıkıntı yaşamıyorsun. Parkta kızım düştü, çenesini parçaladı. Kucağımda kalakaldım. Kimse de yardım etmedi. Kucağımda taksii aradım,

bulamadı. O olaydan sonra otomobil benim için ihtiyaç oldu. İhtiyaç seviyesi var ya yemek içmek gibi, araba benim için o seviyede” (41, Önlisans, Ev Kadını, Evli).

“İlk babamın aracını kullandım, ama rahat edemedim. Evlendim sonra. Bir yerlere gitmek istediğimde eşime bağılıyım. O gelip götürecekti beni. Ya eşim beni bekliyordu ya da ben onu bekliyordum. Diyorum ki, gelip ben al buradan. O da işte arkadaşlarımla muhabbet ediyorum, biraz daha bekle. Bu sefer de aramızda çatışma çıkıyordu. Şimdi her yere rahatlıkla gidiyorum” (34, Lisans, Öğretmen, Evli).

“Gideceğim yere daha rahat gidebiliyorum. Özellikle çocuklarla daha rahatım. Araba olmadığı zamanlar çok zorlanıyorum.. Önceden babam gelip alıyordu bazen. Çocuk olunca çantası, tantanası çok oluyordu. Bu yüzden çok zorlanıyordum. Kendi aracım da çocuklar daha rahat, süt içebiliyorlar rahatlıkla. Kayınpederim çok titiz arabasına. Onun arabasına bindiğimde süt paketini bile açamıyordum araca dökülür diye. Ama şu anda hiç öyle bir problemim yok. İstedikim kadar eşyayı çantayı yanıma alıyorum. Arabamda çocuklar istediğini yiyorlar. Çocuklarla otobüslerle gidip gelmemiz çok zordu. Bu sefer taksiye bağlandık, ama herkesin arabasına binemiyorsun, güvenemiyordum, korkuyordum taksi şoförlerinden.” (28, Lisans, Öğretmen, Evli).

Kadının sosyo-ekonomik, kültürel, politik vb. alanlardaki uzun soluklu ve çok yönlü var olma mücadelesinin uzun tarihi, kimi önemli kazanımlara tanıklık etmiş olsa da bu alandaki sorunlar varlığını derinleşerek sürdürmektedir. Oysa kadın sorununa ilişkin olarak büyük ölçekli sosyo-ekonomik, politik, kültürel vb. olguların bir dışı vurumu olan gündelik hayatın içinde saklanan manzaraların deşifre edilmesi de büyük önem taşımaktadır (Kayın, 2013: 815). Gündelik yaşamda kadın ve erkeklerin toplumsal cinsiyet rollerine bağlı olarak değişen konumları mevcuttur. Bu durumlar arasında otomobil kullanma deneyimi yer almaktadır. Kadınların otomobil kullanma deneyimleri, erkek sürücülere göre tarihsel olarak çok yeni olan bir durumdur. Bu durum ise, kadınların otomobil kullanmaya başlama deneyimlerini önemli bir hale getirmektedir. Toplumsal olarak erkekler, otomobil kullanmaya başlama deneyimleri çok erken yaşlarda gerçekleşmektedir. Özellikle erkekler, otomobil kullanmaya teşvik edilmektedir. Kadınların otomobil kullanmaları erkekler göre ikincil bir düzeyde yer almaktadır. Kadınların otomobil kullanmaya başlamaları, birkaç faktöre bağlanmaktadır. Kadınların ekonomik bir gelire sahip olmaları, kadınların otomobil kullanmaya başlamalarında birinci faktörü oluşturmaktadır. Ekonomik gelire sahip olan kadınların, otomobil kullanmaya başlamaları sözü edilen gelire birlikte gerçekleştiği görülmektedir. Kadınların ekonomik olarak belirli bir gelire sahip olmalarının yanı sıra, ihtiyaçların artması da kadınları otomobil kullanmaya yönlendiren ikinci faktör olarak görülmektedir. Özellikle bir yere giderken ya da gelirken bir başkasına bağlı olmadan ya da ihtiyaç duymadan ve güvenli bir şekilde hareket edebilme özgürlüğü istenmektedir. Çocuklu aileler de ise kadınlar, çocuklarının ve kendilerinin ihtiyaçlarını konforlu bir şekilde yerine getirebilmeleri, yine kadınların otomobil kullanmaya yönlendiren önemli bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Kadınları otomobil kullanmaya teşvik eden bir diğer faktör ise şu şekildedir:

“Birincisi maddi imkanların yükselmesi. İkincisi, Ev hanımları daha çok kullanıyor araçları. Eşleri iş yerinde olduğu için çocukların okul ya da sosyal aktivitelerinde anneleri götürüp getiriyor. O yüzden ev hanımları daha çok kullanıyor araç. Üçüncüsü ise, kadın kadını kıskanıp imrenmesiyle araba kullanmaya başlıyor. Başkalarının eşi araba kullanıyor, ben de kullanmak istiyorum, benim de arabam olsun siye düşünüyor kadınlar” (31, Lisans, Öğretmen, Evli).

“Çalışan kadın sayısı çoğalınca ekonomik yapı da değişti. Kendilerine ya araba aldılar ya da var olan aracı kullanmaya başladılar. Çalışmayan kadınlarda bu kadınlarla bir araya gelince eksiklik olduğunu hissedip, onlar da otomobil kullanmaya başladılar. Kadının çalışıp çalışmamasının çok da etkisi kalmadı. Kadınlar hep bir arada birbirlerine öğretebiliyorlar, gaz verebiliyorlar. Başta çalışan kadınlar kullanmaya başladı, sonrasında diğer kadınlara da yayıldı” (40, Yüksek Lisans, Öğretim Görevlisi, Evli).

“Kadınların illa çalışmasına gerek yok ya ihtiyaçları dahilinde araba kullanıyorlar ya da eşleri teşvik ediyor. Erzurum'da biraz kıskançlık da var. Eğer onun eşi sürüyorsa benim karım da sürmeli diye teşvik ediyorlar. Ya da kadınlar kendi aralarında görüp araba kullanmaya karar veriyorlar. O sürüyorsa ben de sürmeliyim. Eltim, görüncem, arkadaşım sürüyorsa ben kullanacağım diyor kadın. Artık algı da değişti. Artık her evde iki otomobil var” (34, Lisans, Öğretmen, Evli).

Kadınları otomobil kullanmaya yönlendiren bir diğer faktör ise, kültürel yapı oluşturmaktadır. İlk öncelikle çalışma hayatında yer alan ve belirli bir ekonomik gelire sahip olan kadınların otomobil kullanmaya

başlaması, çalışma hayatında yer almayan kadınlara örnek oluşturmuştur. Çalışmayan ve daha çok ev kadını olan kadınların otomobil kullanma deneyimleri, çalışan ve otomobil kullanan kadınları göreyerek ve örnek alarak başlamıştır. Ayrıca otomobil kullanan kadınların sayısı gün geçtikçe artıyor oluşu, kadınları otomobil kullanmaya teşvik etmiştir. Dolayısıyla sözü edilen faktörler, kadınların otomobil kullanmaya yönlendirerek, otomobil kullanan kadın sayısını arttırmıştır. Bu anlamda trafikte yeni yüzlerin var olmasına, yeni yüzlere aşinalığın artmasını sağlamıştır.

5.2. Erzurum’da Kadın Sürücü Olmak: Muhafazakâr Kentin Kadın Sürücüleri

Toplumu yaşayan bir organizma olarak gören muhafazakârlık, toplumun bütün parçalarını uyum içinde olması gerektiğine inanmaktadır. Muhafazakârlara göre toplum, yaşayan ve gelişen bir beden gibidir. Bu organizmanın en önemli parçaları en başta aile olmak üzere, devlet ve birey arasındaki ara kurumlardır. Bireyin yalnız ve savunmasız kalmaması için, aile, din ve gelenek gibi yapıların gerekliliğine vurgu yapmaktadırlar (Yılmaz, 2004: 144-145). Bu açıdan, muhafazakârlar, bireylerin başkalarına muhtaç olmadan, kendi ayakları üzerinde durabilen bir anlayışa dayanan atomist bir toplum görüşünü benimsemeler (Heywood, 2007: 96). Muhafazakâr toplumsal yaşam gelenek ve din ekseninde yaşamayı öngörmektedir. Özellikle kadınların kamusal hayattan uzak bir yaşam anlayışıyla sınırlandırdığı bir gerçektir. Fakat değişen toplum yapısı sözü edilen anlayışın kalın duvarlarını yıkmıştır. Kadınların eğitim seviyesindeki artış ve çalışma hayatında yer edilmeleri değişimin önemli dinamiğini oluşturmaktadır. Özellikle kadınların otomobil kullanması muhafazakâr bir kentin dönüşümü açısından önemli bir değişken olmaktadır. Bu anlamda muhafazakâr bir kentte otomobil kullanan kadınların deneyimi şu şekildedir:

“Önceden kadın şoför sayısı çok azdı. Toplumda doğal olarak kadınlar yapamaz, araba kullanamaz, erkekler kadar pratik olamazlar diye düşünüyordu. Kadın kesin arabayı bir yere çarpar, bir kaza varsa kesin kadın yapmıştır. Artık o kadar duymuyorum bu sözleri. Toplum değişti, kadın şoförlerin sayısı arttı. Durum eşitlendi. Toplum da alıştı buna artık. Artık bir ailede tek bir araba yok Erzurum’da hem kadının arabası var hem de erkeğin. Önceden sen park edemezsin ben park edeyim diye saçma sapan teklifler geliyordu. Park ettiğimizi görünce o durumlar da ortadan kalktı. Hep güven kırıcı şeyler vardı, kadın yapamaz, kadın park edemez, kadın iki araç arasına park edemez, kadın iki araç arasından çıkamaz diye. Kadınların da zorlu yerlerde ve durumlarda araba kullandığını görünce artık bunları da duymuyoruz” (32, Lisans, Öğretmen, Evli).

“Erkek şoförler tarafından sıkıştırılıyordu, taciz ediliyordu, ama eskiye nazaran azaldı. Kırmızı ışıkta durduğumuzda erkek şoförden kadın şoför sayısı çok fazla. İnsanlar alıştı kadın şoförlere” (32, Y. Lisans, Öğretmen, Evli).

“İnsanların fikirler yumuşadığı için bu kadar kadın sürücü fazla. Kimse eskisi kadar muhafazakâr değil. Erzurum muhafazakârlık azaldı. İhtiyaç arttı. İşe gitmekte araç kullanma ihtiyacı da arttı” (31, Lisans, Öğretmen, Evli).

Kadının, insan olarak var olma mücadelesi, içinde bulunduğu toplumsal yapıya bağlı olarak değişmiş ve gelişmiştir. Kadına ve onun tarihsel açıdan bulunduğu konuma bakıldığında birçok evreden geçtiğini görürüz (Kocacık ve Gökkaya, 2005: 196). Buna bağlı olarak kadın sürücülerin sayısı her geçen gün artmaktadır. Ekonomik ve sosyo-kültürel dinamikler, kadın sürücülerin sayısındaki artışın önemli bir faktörünü oluşturmaktadır. Dolayısıyla genel olarak artan kadın sürücü sayısı, muhafazakâr bir kent olan Erzurum’da da artmıştır. Çoğu ailede tek bir otomobilden ziyade kadın ve erkeğin kendine ait otomobilleri bulunmaktadır. Bu durum toplum olarak kadınların otomobil kullanmasına yönelik aşinalığın arttığını da göstermektedir.

“Eskiden erkeklerin becerisiyle yapılacak bir iş gibi görüyorlardı. Ama şimdi çok değişti. Kadın artık bu işi çok güzel yaptığını gösteriyor. Toplumun algısı da buna göre değişti. Erzurum’un bir beş yıl öncesiyile şimdisi arasında dağlar kadar fark var. Araç kullanan kadın sayısı çok arttı. Tabi bu durum işgücüyü alakalı, kadının kültürel yapısıyla da alakalı. Kadın artık toplumun içinde. Önceden kadın evin içinde çocuk bakıyordu. Araba kullanmak çok büyük bir özgürlük. Dini açıdan da büyük bir rahatlık oldu. Kendi başına tek bir ortamda gidip gelmek çok iyi. Kimseyle muhatap olmuyorsun neticede. Kendi mahremiyetini kendi alanında yaşama fırsatı da verdi” (39, Önlisans, Kamu Çalışanı, Evli).

“Erzurum’da aşıktan çok kapalı araç kullanan çok fazla. Çarşafly araç kullanan sayısı çok fazla. Burada sistem daha hızlı ilerliyor. Denizli’de bunu yapabilen kadın sayısı çok az. Erzurum bu konuda gayet iyi seviyede” (41, Önlisans, Ev Kadını, Evli).

Muhafazakâr bir kent olan Erzurum’da, otomobil kullanmak, kadınlar için özgür bir alan sunmaktadır. Toplu taşıma ya da diğer ulaşım araçlarının kullanılması muhafazakâr kadınlar için uygun koşullar sunmamaktadır. Birçok insanla bir arada bulunma hali, muhafazakâr kadınlar için dezavantajlı bir durum oluşturmaktadır. Bu durum, kadınlara belirli sınırları olan dar bir alan çizmiştir. Kadınların kendilerine ait araçlarda seyahat edebilme özgürlüğü, muhafazakâr kadınlara çizilen sınırların aşılmasına, daha geniş alanlarda var olabilmelerini sağlamıştır. Genel bir değişim ve dönüşümün etkisine bağlı olarak da kadınların ve muhafazakâr kadınların konumlarında da değişim yaşanmıştır. Söz konusu bu değişim, otomobil kullanan kadın sayısına yansımıştır.

5.3. Kadın Sürücülerin Bireyselleşme ve Kamusallaşma Deneyimleri

Kamusal alanlarda bireyler sosyalleşir ve diğer bireylerle paylaşımlarda bulunur. Sosyal ilişkiler, sosyal sistemler ve genel olarak toplumsal yapı denilen bütünlük, içinde pek çok unsuru barındıran büyük bir ortaklıktır. Toplumsal yapı, görece denge ve birliğin yanı sıra çeşitli zıtlıklar, çatışmalar ve eşitsizlikleri de bünyesinde barındırır. Bunların en önemlilerinden biri toplumsal cinsiyet ayrımı ve ona dayalı haksız tanımlama, konumlandırma ve uygulamalardır (Bingöl, 2014: 108). Toplumsal cinsiyet rolleri aynı zamanda kadının başkalarına bağımlı olmayı ve kamusal hayattan uzak kalmayı dikte etmektedir. Dolayısıyla bu durum kadınları gündelik yaşamda sınırlandırmaktadır. Fakat otomobil kullanmaya başlayan kadınlar bu sınırları aşmış, kamusal hayatta daha fazla yer almaya başlamışlardır. Bu anlamda otomobil kullanan kadınların bireyselleşme ve kamusal hayatta daha fazla yer alma deneyimleri şu şekildedir:

“Araba kullanmanın en güzel yanı istediğin yere vaktinde varabilmen. Otobüs geldi, gelmedi, bu tarz şeylerle uğraşmıyorsun. Dakik olabiliyorsun. Çünkü araba kullanan bir kadın kimseye bağımlı ve bağılı olmuyor. Daha özgür ve daha ayakları yere sağlam basan birisi oluyor. Araba kullanmak artık özgüven diyorum. Kadınların araba kullanması lüks değil, artık olması gereken bence. Her şey sana ait, kimseye paylaşmadığın, kimseyi beklemediğin bir yöntem. Onun öncesinde her yere otobüsle gidiyordum. Özellikle geceleri çok tehlikeli oluyordu kadınlar için. Gece korkuyorsun, otobüste tek kaldın mı, başka kadın var mı, hep bunlara dikkat ediyorsun. Araba kullanmaya başladığımdan beri daha güvende hissediyorum kendimi. Kendimi kendi arabamda güvende hissediyorum. Kimseye minnet etmiyorsun beni buraya bırak, beni buradan al. Bir pikniğe bile giderken artık kız kıza gidebiliyoruz. Ya da şehir dışına artık bir erkek olmadan yine kız kıza gidebiliyorsun. Birisinin bizi götürmesine ihtiyaç duymuyoruz. Kız kıza tatiller, seyahatler arttı ve daha keyifli olmaya başladı” (32, Lisans, Öğretmen, Evli).

“Çok büyük bir özgürlük. Herhangi planım için kimseyi beklemek zorunda değilim. Kendim yapıyorum. Saatlerimi başkasına göre plan yapmak zorunda değilim” (31, Lisans, Öğretmen, Evli).

“Benim için özgürlük demek. Bir anlam da erkeklerle eşitlik demek. Biraz kadının güç göstermesi demek araç kullanmak. Kadın ben de varım diyor. Araba aynı zamanda korunaklı bir ortam demek. Çocuklarla birlikte rahatlıkla seyahat edebilme imkanı sağlıyor. Çocuk olduktan sonra çocuklar eksenin de düşünmek zorunda kalıyorsun. Büyük bir özgürlük alanı. Birisini bekliyordum ki gelsin beni istediğim yere götürüp getirsin. Taksi ya da başka bir insanla muhatap olmak zorunda değilsin. İstediyin zaman istediğin yere gidebileceğin bir ortam sağlıyor. İnsanda bir güven oluşuyor. Bir yerde oturuyorsun ve birazdan başka yere gidebiliyorsun, istediğin saatte kalkıyorsun. Bu gücü görüyorsun. Bulduğun ortamdan hızlıca ayrılabilme ya da tekrardan geri dönebilme gücünü görüyorsun. Birine bağılı değilsin” (39, Önlisans, Kamu Çalışanı, Evli).

“Kadınların araç kullanması benim için medeniyet, özgürlüktür. Özgüvenim arttı. Tek başıma zor bir şeyi başardığımı hissettim. Bağımlı olmamayı öğrendim. Kendi işimi kendim yapıyorum. Ben kullanmaya başladığımda şehirler arası yolculuk yapmayı bırak tek gider gelirim diyorsun. Dışarıda oturmalarımın sayısı arttı. Önceden evlere alışkıydık. Eşler götürürdü. Araç kullanmaya başladıktan sonra dışarıda vakit geçirilen süre de arttı. Saat hiç önemli değil. Artık kız kıza tatile çıkıyoruz erkekler olmadan. Araç kullanmanın artışı bunlar bence” (40, Yüksek Lisans, Öğretim Görevlisi, Evli)

“Hayatı kendi tasarladığım zaman diliminde yaşıyorum. Belirli bir zaman dilimine kısıtlamak zorunda kalmıyorum. Çünkü arabamla istediğim yere istediğim vakitte gidip, geri dönüyorum. Çocuklara bazen servise güvenmiyorum, okula ben götürüp getiriyorum. Y ada okulda gidip gözlemleye biliyorum” (41, Önlisans, Ev Kadını, Evli).

“Sosyal çevremdeki arkadaşlarımla daha rahat görüşme imkânım oldu. İstedğim saatte çıkıyorum istediğim saatte eve geliyorum. Gece geç kaldım, dolmuş saatini kaçırdım, aman taksiye nasıl güveneceğim derdim kalmadı. Araba olmasaydı ya erken kalkmak zorunda kalırdım ya da katılamazdım. Şimdi kadınlar vaktinin çoğunu dışarıda geçiriyor. Evde vakit geçirmek zorunda değiliz artık” (28, Lisans, Öğretmen, Evli).

Kamusal alanın bir özelliği onun ortaya çıktığı ortam ise, diğer özelliği bireyleri ve toplumu bir arada tutan dünya ve bu dünyanın “herkese açık” oluşudur. Ancak bu sayededir ki, deneyimler paylaşılr ve kimlikler açıklanabilir. Bu da bizi hem birleştirdiğini hem de gerekirse birleştirmedini gösterir. Böylece kamusal alan, topografik (kara parçasına ilişkin) ve kurumsal olmayan nitelikte özgürlüğün kendini gösterebildiği yerdir (Lefebvre, 2013: 22-23). Erzurum’da otomobil kullanmak, kadınlar için büyük bir özgürlük alanı oluşturmaktadır. İstedikleri saatte ve istedikleri yere bireysel bir şekilde gidebilme özgürlüğüne sahip olmuşlardır. Otomobil kullanmadan önce, birisinin veya toplu taşıma araçlarının saatine riayet edilmek zorunda değildir. Ya da ulaşım sıkıntısından dolayı, sosyal aktivitelere katılamama durumu söz konusu olabilmektedir. Otomobil kullanmaya başladıktan sonra, bireysel bir şekilde hareket edebilmekte, güvenli bir şekilde seyahat edebilme alanı oluşmuştur. Ayrıca, kadınlar otomobil kullanmaya başladıktan sonra eskiye nazaran daha fazla kamusal alanda yer almaktadırlar. Başka bir ifadeyle, kadınlar otomobil kullanmaya başladıktan sonra daha fazla bireysel bir şekilde karar alıp hareket özgürlüğüne sahip olurken; kamusal alanda daha fazla yer almaya başlamışlardır. Zaman ve mekân tasarımı, katılımı ve ulaşımı kadınların kararıyla şekillenmeye başlamıştır. Otomobil kullanmak kadınlar için daha fazla kamusal hayatta yer alabilme alanı oluşturmaktadır. Dolayısıyla bireyselleşmenin ve kamusallaşmanın önemli itici güçleri arasında, kadınların otomobil kullanmaya başlamaları bulunmaktadır.

5.4. Bir Hegemonik Erkeklik Alanı Olarak Sürücülük: Şiddet, Ötekileştirme ve Damgalama

Toplumsallaşma süreci kadın ve erkekleri hem biyolojik hem de kültürel olarak sosyal hayata hazırlamaktadır. Cinsiyete dayalı kimlikler söz konusu olduğunda, farklılıklar da mevcut olmaktadır (Akkaş, 201). Sözü edilen farklılıklar hemen hemen her alanda karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan birisini erkeklerle özgü alanlarda kadınların genellikle konuk statüsünde bulunmasıdır. Erkek ve kadınlarla birlikte paylaşılan mekânlarda ise, işbölümünün mevcut olduğu görülmektedir (Özbay, 2013). Sözü edilen alanlar, kadın ve erkeklerle birlikte paylaşılmasına rağmen, hegemonik erkekliğin tahakkümü altında yer almaktadır. Sözü edilen alanlarda kadınlar, ötekileştirilmekte, belirli yargı kalıpları içerisine dahil edilmekte ya da şiddete maruz bırakılmaktadır. Bu alanlardan birisini ise, otomobil kullanma deneyimleri oluşturmaktadır. Bu anlamda otomobil kullanan kadınların trafikte karşılaştıkları olumsuz durumlar şu şekildedir:

“Ekonomik duruma göre değişebilir, ama bazı erkekler kadınların araba kullanmasından çok da hoşlanmıyorlar. Erkekler ellerinde güç bulunmasını istiyorlar. Bu gücün kadına geçmesini istemiyorlar. Kadın ayrıca örnek de oluyor. Kadının örnek olmak gibi eylemi de var toplumda. Çevresindeki kadınların, eşlerinin veya kız kardeşlerinin bunu görüp talep etmesinden çok hoşnut değiller. Kadın şoför kurala uyuyor kavşağı, dıştan dönmesi gerekiyorsa dönüyor. Karşıdan gelen araç içten dönmesi gerekirken, o da dıştan dönmeye zorluyor. Ben kurala uyuyorum aslında kendisi uymuyor kurala ve kalkıp kadınlara diyorlar ki, siz uymuyorsunuz kurallara (39, Önlisans, Kamu Çalışanı, Evli).

Trafikte karşılaştığım sorunlar var, daha doğrusu kadın olmamdan kaynaklı tavırlar var. Benim geçemeyeceğimi düşünüp araçların hızlı bir şekilde sollama yapması. Sürekli kornayla rahatsız ediyorlar. Trafikte kadın olduğumuz için hemen bir sıkıştırma yapıyorlar, bu geçemez diye tehlikeli yerlerden sollama yapıyorlar. Araçlarını önümüze kırıyorlar. Gereksiz kornayla rahatsız ediyorlar. Trafikte erkekler kadınlara panik yaptırıyorlar. Hep kadınlar otomatik kullanıyor, onu herkes kullanır diye düşünüyorlar. Daha doğrusu yine küçümseme modundalar. Arabayı yalnızca erkekler kullanmış gibi bir düşünce var, ama öyle değil.” (32, Lisans, Öğretmen, Evli).

“Park sorunlarında, tepkiler oluyor. Çarpacak, park edemez de. Bir kaza olsun kesin kadın yapmıştır. Laf atan erkek çok oluyor. Ben buradan sürekli ilçeye gidip geliyorum. Yolda yarışa giren erkek sayısı çok fazla. Beni bir kadın geçemez diyor ve yarışa giriyorlar benle. Bir de yakıt alırken çok bakıyorlar. Aa kadın mı gelmiş, diye. Şehirler arasında bakıp, ne işi var bu kadının bu yollarda diye. Park etmeye başlayınca herkes dışarıya dökülüyor, abla sağ sağ, şuraya yanaş abla diye yol gösteriyorlar. Yol vermiyorlar, sen geçemezsin ben hemen geçerim diye” (40, Yüksek Lisans, Öğretim Görevlisi, Evli).

“Kadın genelde yavaş kullanır gibi görünür, ama şehir içi belirli bir limitin var. Belirlenen hız limitini aşamıyorsun. Erkeklerin çok seri olduklarını düşünüyorlar, ama ilgisi yok. Dikkatleri çok düşük. Sürekli şoförün kadın olduğunu görünce sıkıştırmaya çalışıyorlar. Geçen gün park halindeyim. Bir çocuk geri geri geldi, beni görüyor. Bilerek çarptı ve kaçtı. Bilerek ve isteyerek vurdu kaçtı. Buna gülüyorlar bir de. Hoşlarına gidiyor. Nasıl bir haz alıyorlar anlamış değilim. Kadın- şoförleri korkutmaya çalışıyorlar galiba ve bundan da inanılmaz haz alıyorlar. Yaş itibarıyla de yaş aralığında bunu yapan erkekler” (41, Önlisans, Ev Kadını, Evli).

“İnsanlar kendilerini pat diye yola atıyorlar. Tamam, yaya geçişlerinde durma zorunluluğumuz var, onun dışındaki yerlerde de durmamızı bekliyorlar. Özellikle ergen gençler senin kadın olduğunu görünce hop yola kendilerini atıyorlar, gülüşüyorlar. Erkek şoförün önüne atamıyorlar kendilerini. Biliyorlar ki, adam araçtan ise dövecek. Kadınların sabrıyla oynuyorlar gerçekten” (34, Lisans, Öğretmen, Evli).

Gündelik yaşamda cinsiyete dayalı farklılıklar toplumsal eşitsizlikleri de beraberinde getirmektedir. Bu durum, topluma, kültüre ve zamana göre farklılıklar göstermektedir. Çoğu toplumda kadın ve erkeği ayıran değerler bulunmaktadır (Sezgin, 2015). Bu anlamda gerek toplumun gerekse de trafikte erkek sürücülerin, kadın sürücülere yönelik önyargıları bulunmaktadır. Otomobil kullanmak erkeklere özgü bir eylem olarak düşünülmektedir. Kadınların otomobil kullanma deneyimlerine sahip olmadığı, iyi otomobil kullanamadığı, kadınların trafikte sürekli hata yaptığı yönünde belirli yargılar mevcuttur. Bu nedenle trafikte kadın sürücülere yönelik şiddet ve taciz olayları gerçekleşmektedir. Trafikte kadın sürücülerin araçlarını sıkıştırma, korna ve selektör ile panik havası oluşturma, sollama gibi durumlarla karşılaşmaktadır. Erkek yayalar özellikle ergen yaş grubunda bulunan erkek yayalar ise, kadın sürücülerini trafikte zor durumda bırakacak tutum ve davranışlar sergilemektedirler. Özellikle aynı davranış kalıplarını erkek sürücülere göstermedikleri, kadın sürücüler söz konusu olduğunda gösterildiği anlaşılmıştır.

Yapılan çalışmalara göre gençlerin trafik kurallarını ihlal etme eğilimlerinin fazla olduğu görülmektedir. Özellikle genç sürücülerin trafikte heyecan aramaları, trafik kazalarına neden olmaktadır (Mutlu ve Alver, 2014). Genç erkeklerin ya da genç erkek sürücülerin, trafikte kadın sürücülere yönelik olumsuz tutum ve davranışlar sergilediği görülmektedir. Genç sürücüler kadın sürücülerini sollama, sıkıştırma, bilerek kadın sürücünün aracına çarpma gibi eylemler, genç yayaların ise, yola atlama gibi davranışları bulunmaktadır. Sözü edilen durumlar, trafikte kadın sürücü olmalarından dolayı gerçekleşen olumsuz davranış kesitleridir. Dolayısıyla toplumda her ne kadar kadın sürücü sayısı artmış olsa da kadınlara yönelik önyargı, ötekileştirme ve damgalama ritüelleri bulunmaktadır. Sözü edilen davranış kalıpları şu şekildedir:

“Trafikte kadınsan araçla sıkıştırıyor erkek sürücüler. Yol benim hakkımsa, benim kadın olduğumu görünce yol vermemeye çalışıyorlar. Kadınlar kurallara çok dikkat ediyor. Erkekler karşısında kadın olduğunu görünce kurallara uymuyorlar. Kendileri yazıp kendileri oynuyorlar. Erkek erkeğe bunu yapmıyorlar, korkuyorlar. Kadın olunca daha cesur davranıyorlar. Senin onları geçmene tahammülleri yok” (31, Lisans, Öğretmen, Evli).

“Benim kullandığım araç, erkeklerin kullandığı araçlara yakın. Trafikte benim o aracı kullandığımı görünce önce şaşırıyorlar. Kadın bunu nasıl kullanıyor diye. Bu aracı kullanmaya başlayınca saygıları arttı. Küçük aracı kullanınca hemen sıkıştırıyorlar. Büyük aracı kullanınca demek ki araba kullanmasını biliyor diyorlar. Sanki normal de bilmiyorum da.” (31, Lisans, Öğretmen, Evli)

“Erkekler trafikte bir hata yaptığında bunu hata olarak dile getirmiyor toplum. O bu işi biliyor, sadece kısa yoldan yapmayı istiyor diye bir algı var erkeklere. Ama o hatanın en ufağını kadın yapsa; kadın değil mi kadın hata yapmıştır diyorlar.” (40, Yüksek Lisans, Öğretim Görevlisi, Evli).

“Erkekler trafikte inanılmaz özgüvenliler. Baktığında en çok hataya maruz bırakan da erkekler. Seni trafikte hiçe sayıyorlar. Senin kapasiten olmadığını düşünüyorlar. Gülüyor, laf söylüyor. Seni kırmızı ışıkta geçmeye zorluyor, kornayla taciz ediyor. Kural diye bir kavramları yok. Ama senden beklentisi çok yüksek. Senin her şeyi doğru yapmanı bekliyor, ama kendisi hiçbir şeyi doğru yapmıyor. Erkeklerin

yanlış yapmasından kadınlar da hataya düşüyor. Erkeklerin elde olanı kaptırmak ağır geliyor. Uzun yolda durum daha farklı. Sen onu geçince sinirleniyor, kadın nasıl beni geçer diye, seninle yarışa giriyor” (41, Önlisans, Ev Kadını, Evli).

Araştırmalara göre, erkek sürücülerin kadın sürücülere göre trafik deneyiminin fazla olması ve buna bağlı olarak trafik kurallarına ilişkin bilgileri yüksektir. Kadın sürücülerin erkeklere göre deneyimi daha az ve bilgi konusunda göreceli olarak zayıftır. Buna rağmen kadın sürücülerin tutum konusunda erkeklere göre görece daha iyi konumdadır. Ayrıca trafikte kadınlar daha temkinli, daha kuralcı ve daha yavaştır. Erkekler ise kadın sürücülere göre, daha hızlı, kural dışı ve yüksek özgüvene bağlı olarak risk alan gruptur. Kadın sürücüler daha dikkatli ve daha az risk almaktadırlar (Ünal, Özdek vd., 2017). Kadını ve erkeği birbirinden ayıran değerler, aynı zamanda kadınlara yönelik önyargının da temelini oluşturmaktadır. Önyargının kaynağı, subjektif deneyimler, kanaatler ve söylentiye dayalı haberlerdir. Önyargı, uzun sürede ve değişik kaynaklardan aktarıla aktarıla toplumsal bir boyuta sahip olabilmektedir (Vatandaş, 2007: 32). Trafikte kadın sürücülerin sayısı artmış olsa da kadınlara yönelik belirli yargı kalıpları bulunmaktadır. Trafikte yavaş giden bir otomobil varsa, yanlış bir davranışta bulunulduysa, kaza yapıldıysa ya da park ile ilgili bir sorun yaşandığında, tüm bu örneklerin muhatabı kadın olmaktadır. Başka bir ifadeyle genel olarak toplumda veya erkeklere göre, trafikte sözü edilen davranış kalıplarında bulunan kadınlar olmaktadır. Bunun en önemli nedeni, trafikte kadınların otomobil kullanma deneyimleri, erkeklere göre daha yeni bir tarihselliğe sahip olmasıdır. Erkek sürücülerin otomobil kullanma deneyimlerinin fazla olduğu, kadınların ise bu deneyime sahip olmadığı düşünülerek; kadınların otomobil kullanmayı bilmediklerine yönelik bir damgalama söz konusudur. Dolayısıyla otomobil kullanmak erkeklere özgü bir iş olduğu genel kabul gören bir durumdur. Bu nedenle trafikte kadın sürücüler taciz ve ötekileştirilmeyle karşılaşmaktadırlar. Bu anlamda gerilimlerin yaşanması kaçınılmaz hale gelmektedir.

5.5. Erkeklik Halleri: Dildeki Tezahürleri

Toplumsal cinsiyet rolleri bireyin zihin ve benlik süreçlerini etkileyen en önemli araçsal semboller bütünüdür. Bu araçsal semboller üzerinde eril söylemin iktidar kurması bu araçları kullananların bu bakışın iktidarına maruz kalmalarına neden olmaktadır (Sankır, 2010: 2). Özellikle kadın ve erkeklerin ortak paylaştıkları alanlarda, erkelerin kullandıkları dil, söz konusu alana yerleşmiş bulunmaktadır. Bu alanlardan birisini ise, sürücü koltuğu oluşturmaktadır. Bu anlamda kadın sürücülerin sürücü koltuğu deneyimleri şu şekildedir:

“Artık ben de erkeklerin kullandığı dili kullanmaya başladım. O koltuğa oturunca istemsiz oluyor galiba. Kör müsün görmüyor musun yol benim, diye çok küfrettiğim olmuştur. Önceye göre şu anda çok iyiler alıştılar. Ama yine de çok çok iyi sayılmaz” (32, Lisans, Öğretmen, Evli).

“Argo kelime istemsiz kalıyorsun. Direksiyona geçince kendimi tanıyamıyorum. Belki de bilinçaltımızda bu var. Erkeklerden araç kullanmayı gördük, onlar da bu şekilde kullanıyor. Direksiyonda normalde ağzımdan çıkmayacak kelimeleri kullanmaya başlıyorum. Bilinçaltı öğrenmesi var. Trafikte yanlış bir şey olunca erkeklerden hemen sinirle kötü kelime kullanmayı öğrendik. Öğrenince aynı durumla karşılaşınca öğrendiğimizi gösteriyoruz. Tamamen bilinçaltı bir durum bence” (31, Lisans, Öğretmen, Evli).

“Trafikte artık argo kelimeleri kadınlar da kullanıyorlar. Öyle bir algımız var. Sürekli trafikte küfreden erkek profillerini gördük. Çocukluğumdan itibaren hiç kadın şoförle muhatap olmadım. Ama bizim çocuklar araç kullanan annelerin çocukları olacaklar. Biz babamın, abimin, amcamın şoförlüğüyle büyüdük. Çocukken bir kadın şoför komşumuz vardı. O da sağ olsun çok kötü kullanırdı. Bu artık ekonomik şartlarla da alakalı. Otomatik vitesin konforluğu, park sensörlü olan, ön arka cam kameraları olan araçların konforluğu da inkar edilemez” (39, Önlisans, Kamu Çalışanı, Evli).

“Kurallara uymayanları gördün mü ben de küfrediyorum. Çok oluyor istemsiz bir şekilde araç içinde kendi kendime konuşuyorum” (28, Lisans, Öğretmen, Evli).

Kadın ve erkeklerin doğal olarak farklılığı hem tarihsel hem de kültürel olarak mevcuttur. Yeni doğan bebekler biyolojik olarak farklıdır, fakat cinsiyete göre belirlenen rol ve davranışlar kültürel olarak içselleştirilmektedir. Çocuklar toplumsallaşma süreçlerinde toplum içerisinde var olan kuralları ve davranışları öğrenmektedir (Sezgin, 2015: 155). Toplumsal öğrenme araçları, bireylerin sosyalleşmesini, toplumda yaşama kalıplarının öğrenilmesini sunmaktadır. Davranışlarda, tutumlarda ya da eylemlerde, daha önce yaşanmışlığın vermiş olduğu kalıplar sunularak öğrenme gerçekleşmektedir. Söz konusu öğrenme,

toplumsal cinsiyet kalıplarını da içermektedir. Bu anlamda otomobil kullanmaya yönelik kurallar dışında belirli davranış kalıpları mevcuttur. Söz konusu kalıplar ise, erkeklik hegemonyası altında gerçekleşen ve kendini dil üzerinden göstermektedir.

Trafikte kadın sürücüler, erkek sürücülerin otomobil kullanma eylemlerine tanık olmuş ve daha çok erkek sürücülerden otomobil kullanmak öğrenilmiştir. Başka bir ifadeyle kadınlar, erkek sürücülerin deneyimlerine tanık olarak otomobil kullanma deneyimi edinmişlerdir. Dolayısıyla erkeklerin otomobil kullanma deneyimi kadınlara örnek teşkil etmektedir. Bu anlamda trafikte erkeklerden görülen ve edinilen davranış kalıpları mevcuttur. Bunlardan birisi de, şoför koltuğuna oturulunca, trafikte yanlış bir şeyle karşılaşıldığında argo ifadeler yer almaktadır. Gündelik hayatta kadınlar tarafından kullanılmayan ya da tercih edilmeyen konuşma kalıpları, trafikte sürücü koltuğuna oturulunca gerçekleşmektedir. Dolayısıyla kadınların otomobil kullanırken erkeklerden edindikleri ve bilinçaltında yer eden erkeklik halleri olarak değerlendirilen konuşma kalıpları, trafikte kadın sürücüler tarafından kullanılmaktadır.

6. Sonuç

Kadınların otomobil kullanma deneyimleri, erkek sürücülere göre tarihsel olarak çok yeni olan bir durumdur. Kadınların otomobil kullanma deneyimini erkeklerden sonra edinmesinin ve otomobil kullanmanın toplumsal olarak erkeklerden beklenen davranış kalıbı içerisinde değerlendirilmesinin, toplumsal olarak önemli sonuçları bulunmaktadır:

1. Kadınların otomobil kullanmaya başlamaları, birkaç faktöre bağlanmaktadır. Kadınların ekonomik bir gelire sahip olmaları, kadınların otomobil kullanmaya başlamalarında birinci faktörü oluşturmaktadır. Kadınların ekonomik olarak belirli bir gelire sahip olmalarının yanı sıra, ihtiyaçların artması da kadınları otomobil kullanmaya yönlendiren ikinci faktör olarak görülmektedir. Özellikle bir yere giderken ya da gelirken bir başkasına bağlı olmadan ya da ihtiyaç duymadan hareket edebilme özgürlüğü ve çocuklarının ve kendilerinin ihtiyaçlarını rahat bir karşılayabilme isteği yer almaktadır. Kadınların otomobil kullanmaya yönlendiren bir diğer faktör ise, kültürel yapıdır. Otomobil kullanan kadınların sayısı arttıkça, kadınları otomobil kullanmaya teşvik etmiştir. Dolayısıyla sözü edilen faktörler, kadınları otomobil kullanmaya yönlendirerek, otomobil kullanan kadın sayısını arttırdığı sonucuna ulaşılmıştır.
2. Kadınlar otomobil kullanmaya başladıktan sonra eskiye nazaran daha fazla kamusal alanda yer almaktadırlar. Başka bir ifadeyle, kadınlar otomobil kullanmaya başladıktan sonra daha fazla bireysel bir şekilde karar alıp hareket özgürlüğüne sahip olurken; kamusal alanda daha fazla yer almaya başlamışlardır. Bireyselleşmenin ve kamusallaşmanın önemli itici güçleri arasında, kadınların otomobil kullanmaya başlamaları bulunmaktadır.
3. Muhafazakâr bir kent olan Erzurum'da, otomobil kullanmak, kadınlar için özgür bir alan sunmaktadır. Kadınların kendilerine ait araçlarda seyahat edebilme özgürlüğü, muhafazakâr kadınlara çizilen sınırların aşılmasına, daha geniş alanlarda var olabilmelerini sağlamıştır.
4. Her ne kadar otomobil kullanan kadın sayısının artmış olması ve toplumun bu durumu kabullenmiş olmasına rağmen; kadın sürücülere yönelik trafikte şiddet, ötekileştirme ve damgalamaya yönelik eylemler mevcuttur. Kadınların otomobil kullanma deneyimlerine sahip olmadığı, iyi otomobil kullanmadığı, kadınların trafikte sürekli hata yaptığı yönünde belirli yargılar mevcuttur. Erkek yayalar özellikle ergen yaş grubunda bulunan erkek yayalar ise, kadın sürücülerini trafikte zor durumda bırakacak tutum ve davranışlar sergilemektedirler. Özellikle aynı davranış kalıplarını erkek sürücülere göstermedikleri, kadın sürücüler söz konusu olduğunda gösterildiği anlaşılmıştır.
5. Trafikte erkek sürücülerden deneyimlenen davranış kalıpları mevcuttur. Bunlardan birisi de, şoför koltuğuna oturulunca, yanlış bir şeyle karşılaşıldığında argo ifadeler yer vermek oluşturmaktadır. Gündelik hayatta kadınlar tarafından kullanılmayan ya da tercih edilmeyen konuşma kalıpları, trafikte sürücü koltuğuna oturulunca gerçekleşmektedir. Dolayısıyla kadınların otomobil kullanırken erkeklerden edindikleri ve bilinçaltında yer eden erkeklik halleri olarak değerlendirilen konuşma kalıpları, trafikte kadın sürücüler tarafından kullanılmaktadır.

Sonuç olarak, erkeklerin, otomobil kullanmaya başlama deneyimleri çok erken yaşlarda gerçekleşmektedir. Özellikle toplumsal olarak erkekler, otomobil kullanmaya teşvik edilmektedir. Kadınların otomobil kullanmaları erkeklere göre ikincil bir düzeyde yer almaktadır. Sözü edilen olumsuz tablonun ötesinde

otomobil kullanan kadınların sayısı gün geçtikçe artmaktadır. Bu anlamda sürücülük, kadınlara bireyselleşmeyle birlikte kamusal alanda yeni bir alan açmıştır. Ayrıca kadın sürücülerin Erzurum'da muhafazakârlığın sınırlarını aşındırdıkları ve toplumsal yaşamda yeni yüzlerin var olmasını sağlamıştır. Kadın sürücü sayılarının giderek artmasına rağmen, trafikte kadın sürücülerin erkek sürücüler tarafından şiddete maruz kaldıkları, ötekileştirildikleri ve damgalandıkları görülmüştür. Bu açıdan Erzurum'da kadın sürücü olmak, gerilimleri içeren bir yapıya sahip olduğu anlaşılmıştır.

Kaynaklar

- Akkaş, İ. (2019). Cinsiyet ve Toplumsal Cinsiyet Kavramları Çerçevesinde Ortaya Çıkan Toplumsal Cinsiyet Ayrımcılığı, *Ekev Akademi Dergisi*, ICOAEF Özel Sayısı, 97-118.
- Alisbah Tuskan, A. (2012). Toplumsal Cinsiyet Toplumda Kadına Bıçilen Roller ve Çözümleri, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, 25(99), 445-449.
- Alptekin, D., Aladağ, Ç. H. ve Alptekin, B. (2017). Trafığe kayıtlı araç sayısı, gerçekleşen kaza sayısı ve ekonomik büyüme arasındaki ilişkinin analiz edilmesi: Türkiye örneği, *Uluslararası Trafik ve Ulaşım Güvenliği Dergisi*, 3(1), 5-12.
- Bingöl, O. (2014). Toplumsal Cinsiyet Olgusu ve Türkiye'de Kadınlık, *Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 16 (Özel Sayı I), 108-114.
- Ceylan, H., Başkan, Ö., Haldenbilen, S. ve Ceylan, H. (2007). Şehirçi toplu taşıma sorunları ve çözüm şehirçi toplu taşıma sorunları ve çözüm yöntemleri: Denizli örneği. 5. *Kentsel Altyapı Ulusal Sempozyumu*, s. 121-132, Antakya, Hatay.
- Delice, M. (2012). Kadın Sürücülerin Trafik Kazaları Üzerindeki Etkilerinin İncelenmesi, *Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 49, 63-87.
- Gazis, D. C. (2002). *Traffic theory*. New York: Kluwer Academic Publishers.
- Heywood, A. (2007). *Siyasi ideolojiler*. Bayram, A. K., Tüfekçi, Ö. ve İnaç, H. vd. (Çev.). Ankara: Adres Yayınları.
- Kayın, E. (2013). Kentsel mekân-kadın ilişkisinde gündelik haklar ve TMMOB İzmir İKK kadın çalışma grubunun koltuğuma oturma projesi, *TMMOB 2. İzmir kent sempozyumu*, içinde (815-820 ss.). İzmir.
- Kocacık, F. ve Gökçaya, V. B. (2005). Türkiye'de çalışan kadınlar ve sorunları, *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 6(1), 195-219.
- Kurt, A. A. (2013). *Bilimsel araştırma yöntemleri*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.
- Kümbetoğlu, B. (2017). *Sosyolojide ve antropolojide niteliksel yöntem ve araştırma*. İstanbul: Bağlam Yayıncılık.
- Lefebvre, H. (2013). *Kentsel devrim*. Selim Sezer (Çev.), İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Mutlu, M. ve Alver, Y. (2014). Genç sürücülerin trafik kural ihlalleri ve sosyo-ekonomik yapıları arasındaki ilişkiler: Aydın ve Malatya örnekleri, *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 20(9), 344-350.
- Öner, S. ve Koç, H. (2002). Erzurum'un kentleşme sürecinde kültürel yapılanması, *Sosyal Bilimler Dergisi*, 2(28-29), 341-351.
- Özbay, C. (2013). Türkiye'de Hegemonik Erkekliği Aramak, *Doğu Batı*, 63, 185-204.
- Parvulescu, A. (2014). *The Traffic in women's work*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Punch, K. F. (2011). *Sosyal araştırmalara giriş: Nicel ve nitel yaklaşımlar*, Dursun Bayrak, H. Bader Arslan ve Zeynep Akyüz (Çev.). Ankara: Siyasal Kitabevi Yayınları.
- Sankır, H. (2010). Toplumsal Cinsiyet Rollerinin Anlamlandırılış Biçiminin Kadın Sanatçı Kimliğinin Oluşum Sürecine Etkileri, *Hacettepe Üniversitesi, Sosyolojik Araştırmalar E-Dergisi*, 1-26.
- Sezgin, D. (2015). Toplumsal Cinsiyet Perspektifinde Sağlık ve Tıbbileştirme, *Sosyoloji Araştırmaları Dergisi*, 18(1), 153-186.
- Topuz, S. K. ve Erkanlı, H. (2016). Toplumsal cinsiyet bağlamında kadın ve erkeğe atfedilen anlamların metafor yöntemiyle analizi, *Alternatif Politika*, 8(2), 300-321.
- Ulutaş, B., Sapaz, D. ve Dumanlı, D. (2015). Ulaşım sektöründe kadın emeği: Ankara'da çalışan kadın sürücü ve makinistler, *Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi Dergisi*, 48(2), 141-164.
- Ünal, L., Özdek, N., Ünal, N. ve Keçici, B. (2017). Hep şu kadın sürücüler basmakalıbı, trafikte kadın olmak, *Uluslararası Trafik ve Ulaşım Güvenliği Dergisi*, 3(1), 87-110.
- Vatandaş, C. (2007). Toplumsal Cinsiyet ve Cinsiyet Rollerinin Algılanışı, *Sosyoloji Konferansları Dergisi*, 2(35), 29-56.
- Yaprak, Ş. ve Akbulut, A. M. (2019). *Trafik kaza ve denetim istatistikleri*. Ankara: Polis Akademisi Yayınları.

Yılmaz, M. (2004). Muhafazakâr Demokrat Bir Politikanın Temel Özellikleri Neler Olabilir?, *Muhafazakar Düşünce Dergisi*, 1, 144-145.

Etik, Beyan ve Açıklamalar

1. Etik Kurul izni ile ilgili;

Bu çalışmanın yazarı, Artvin Çoruh Üniversitesi Rektörlüğü Etik Kurulu'nun 25.02.2021 tarih ve E-18457941-050.99-4981 sayısı ile etik kurul izin belgesi almış olduklarını beyan etmektedir.

2. Bu çalışmanın yazar/yazarları, araştırma ve yayın etiği ilkelerine uydıklarını kabul etmektedir.

3. Bu çalışmanın yazar/yazarları kullanmış oldukları resim, şekil, fotoğraf ve benzeri belgelerin kullanımında tüm sorumlulukları kabul etmektedir.

4. Bu çalışmanın benzerlik raporu bulunmaktadır.
