

<b>Makale Bilgisi:</b> Kavaz, İ., Akpolat, Y. (2022). Trafik Sosyolojisi Bağlamında Bir İnceleme: Büyükada'da Yaşayanlar Gözünden Günübirlik Ziyaretçiler ve Kiralık Bisikletler. DEÜ Edebiyat Fakültesi Dergisi, Cilt: 9, Sayı: 1, ss. 52-89	<b>Article Info:</b> Kavaz, İ., Akpolat, Y. (2022). A Review in the Context of Traffic Sociology: Daily Visitors and Rental Bicycles through the Eyes of Büyükada Residents. DEU Journal of Humanities, Volume: 9, Issue: 1, pp. 52-89
<b>Kategori:</b> Araştırma Makalesi	<b>Category:</b> Research Article
<b>Gönderildiği Tarih:</b> 07.09.2021	<b>Date Submitted:</b> 07.09.2021
<b>Kabul Edildiği Tarih:</b> 26.03.2022	<b>Date Accepted:</b> 26.03.2022

## TRAFİK SOSYOLOJİSİ BAĞLAMINDA BİR İNCELEME: BÜYÜKADA'DA YAŞAYANLAR GÖZÜNDEN GÜNÜBİRLİK ZİYARETÇİLER VE KİRALIK BİSİKLETLER

İrfan Kavaz \*, Yıldız Akpolat \*\*

### ÖZ

Bu çalışmanın amacı Büyükada'ya günübirlik gelen ziyaretçilerin kiralık bisikletlerle Ada trafiğine katılmalarını, Adada yaşayan bireylerin nasıl anlamlandırdıklarını trafik sosyolojisi bağlamında ortaya çıkarmaktır. Bu amaçla nitel yaklaşım çerçevesinde Büyükada'da yaşayan 12 katılımcıyla derinlemesine mülakat tekniğiyle görüşmeler yapılarak bir saha araştırması gerçekleştirilmiştir. Elde edilen bulgular, sosyal değişim teorisi çerçevesinde analiz edilmiştir. Ada halkının günübirlik ziyaretçilerle trafik ortamında gerçekleştirdiği kaynak değişimiyle ilgili olarak araç sayısının fazlalığı, yabancıların bisiklet kullanımı konusundaki bilgi ve tecrübe eksikliği, kiralaayanların sorumlulukları, resmi kuralların etkinliği, kullanıcıların yaş aralığı, yol kapasitesi-Ada topoğrafyası şeklinde 6 faktör belirlenmiştir. Böylece literatürde yerli-yabancı etkileşimi çerçevesinde yapılmış olan turizm sosyolojisi çalışmalarına trafik sosyolojisi perspektifi eklemlenerek yeni bir bakış açısı getirilmiş ve yabancıların araçsal hareketliliğinin yerliler tarafından nasıl anlamlandırıldığı ve Ada yaşantısına etkileri ortaya çıkarılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Trafik Sosyolojisi, Büyükada, Sosyal Değişim, Kiralık Bisikletler, Turizm

\* Doktora Öğrencisi, Erzurum Atatürk Üniversitesi (T.C. İçişleri Bakanlığı), kavazaki34@gmail.com, ORCID: 0000-0002-7953-2872

\*\* Profesör Doktor, Dokuz Eylül Üniversitesi, yildiz.akpolat@deu.edu.tr, ORCID: 0000-0002-5992-2558

## A REVIEW IN THE CONTEXT OF TRAFFIC SOCIOLOGY: DAILY VISITORS AND RENTAL BICYCLES THROUGH THE EYES OF BÜYÜKADA RESIDENTS

### ABSTRACT

The aim of this study is to reveal how the daily visitors of Büyükada participate in the traffic of the Island with rental bicycles and how the individuals living on the Island make sense of it in traffic sociology. For this purpose, a field study was implemented by conducting in-depth interviews with 12 participants living in Büyükada within the framework of a qualitative approach. The findings were analyzed within the framework of social exchange theory. Regarding the resource exchange of the island people with daily visitors in the traffic environment, 6 factors were determined as the excess number of vehicles, the lack of knowledge and experience on bicycle use by foreigners, the responsibilities of the renters, the effectiveness of the official rules, the age range of the users, the road capacity-Island topography. Thus, a new perspective was brought to the tourism sociology studies, which were carried out within the framework of domestic-foreign interaction in the literature, by adding the perspective of traffic sociology, and how the foreigner's instrumental mobility was interpreted by the locals and its effects on the island life were revealed.

**Keywords:** Traffic Sociology, Büyükada, Social Exchange, Rental Bikes, Tourism

### 1. GİRİŞ

Trafik, yol kullanıcılar arasında karşılaşmaların yaşandığı bir alandır. Goffman'a (2017, s. 27) göre trafik, birbirine bireysel anlamda yabancı olan yol kullanıcılarının, "bağlayıcı toplumsal ilişkiler" ile birbirleriyle etkileşimini ifade etmektedir. Bu ifadeye göre trafiğin, birbirine yabancı ve hareket halinde olanların karşılaşma alanı olduğu iddia edilebilir. Ancak trafikteki karşılaşmaların sadece yabancılar arasında olduğu düşüncesi, bizleri tanımsal bir kısıtlılığa götürebilir. Çünkü insanların mekânlar arası yer değiştirmesi sonucunda, o mekânda yerleşik olanlar ile sonradan gelenlerin karşılaşmasına tekabül eden bir yerli-yabancı etkileşimi meydana gelmektedir. Başka bir ifadeyle bir mekâna aidiyeti bulunanlar ile sonradan gelenlerin karşılaşma yaşadıkları bir trafik ortamı, yerli-yabancı ilişkisi çerçevesinde bir çözümleme ihtiyacı hissettirmektedir. Konuya çalışmamız kapsamında yaklaşılacak olursa, yol kullanıcılar arasında etkileşimlerin yaşandığı trafik ortamındaki karşılaşmalar, yerleşik olanlar ile yabancı olanlar arasında gerçekleştiğinde, farklı bir boyut kazanabilmektedir.

Simmel'in (2015, ss. 149-154) 'yabancı' isimli çalışmasıyla sosyoloji literatürüne kazandırdığı tanımlamadan sonra Park (1928), Schütz (1944), Siu (1952), Bauman (2021, ss. 61-65) vd. yerli ile yabancı ilişkisine farklı açılardan yaklaşarak katkıda bulunmuşlardır. Ayrıca Levine'nin (1977) yerli ve yabancı ilişkisi üzerine geliştirdiği tipolojiyi revize eden Gudykunst (1983, s. 405) yerli-yabancı ilişkisine dair dokuz farklı tipoloji sıralamıştır.

Turizm sosyolojisinde de mekânda yerli olanlar ile yabancı olanlar arasındaki ilişki farklı açılardan çalışma konusu olmuştur. Bu çalışma ise trafik sosyolojisi ile turizm sosyolojisi arasında ortak bir paydada buluşmaktadır. Yabancıların belirli bir mekâna gelmelerinin sebeplerinden birisi, turistik faaliyetlerdir. Bu ziyaretler esnasında destinasyona gelen yabancılara karşı yerliler, birbirinden farklı tutum ve davranışlara sahip olabilmektedir. Bu tutum ve davranışlar, destinasyondaki trafik ortamında da kendisini göstermektedir. Bu çalışma, yerli ile yabancıların etkileşimini trafik başlığı altında kendisine konu edinmektedir. Ancak bunu yaparken turizm sosyolojisinden faydalanmaktadır.

## 2. Trafik Olgusuna Sosyolojik Bakış

Araç kullanmayı trafik kurallarına göre hareket ederek, teknolojik bir vasıta içerisinde bir noktadan başka bir noktaya ulaşım sağlamak olarak tanımlamak, yol kullanıcılarının trafik yaşantısı içerisinde sahip oldukları ve davranışlarına yansıtıkları tutum, değer ve düşüncelerin göz ardı edilmesi anlamına gelmektedir. Çünkü sürücüler taşıdıkları değerlerini, inançlarını ve kültürlerini araç kullanış şekillerine yansıtmaktadırlar (Moeckli & Lee, 2007, s. 13). Yer değiştirme eyleminde bulunarak trafik yaşantısına dâhil olan bireyler, toplumsal yaşantının hareketli birer taşıyıcısı, etkileşimler yoluyla etkileyen/etkilenen birer unsuru haline gelebilmektedir.

Trafik, toplumsal yaşamın önemli bir bölümüne etki etmektedir. Uç bir örnek olarak evinde bulunan bir birey, eve gelecek olan diğer insanların veya malların erişimi açısından dolaylı olarak trafik yaşantısına dâhil olmaktadır. Somut bir örnek verecek olursak çalışmamızın hazırlanmakta olduğu dönemde etkisini sürdüren Covid-19 virüsü sebebiyle çevrimiçi (sanal) alışverişte artış yaşanmıştır. Bunun sonucunda evinden hiç çıkmaya bile, kurye hizmetleri anlamında dışarıdaki trafik yaşantısından etkilenen insanlardan bahsetmek mümkündür. Sonuç olarak trafik olgusunun, özellikle kentlerde, insan yaşamına etkisi göz ardı edilemez bir durumdur ve bu sebeple toplumsal yaşamı konu edinen sosyolojinin, trafik olgusuna gereken ilgiyi göstermesi ve trafik sosyolojisi alt disiplininde çalışmalar yapılması önem arz etmektedir.

## 3. Trafik Sosyolojisi Literatürü

Sosyal bilimler alanında, özellikle de sosyoloji disiplininde, trafik ve trafiğe bağlı unsurlar üzerinde yapılacak çalışmalar, trafiğin insan yaşamına etkilerine yönelik araştırma eksikliğini gidermiş olacaktır (Sheller & Urry, 2000, s. 737). Karayolu trafiğini sosyal bilimler kapsamında tanımlayan birtakım açıklamalar mevcuttur: Cüceloğlu (2019, s. 17) için trafik, insanların bir araç içerisinde birbirleriyle kurdukları ilişkidir. Peter Rothe'ye göre (1992, s. 187) trafik üzerine yapılan çalışmalar, insanların sosyal davranışları ve birbirleriyle olan etkileşimlerinin incelenmesidir. Dolayısıyla bu ifadeden trafiğin, birbirleriyle etkileşim halinde olan bireylerin sosyal davranışlarını

içeren ve sosyolojik bir bakış ile irdelenebilen bir olgu olduğu anlamı çıkarılabilir.

Türkiye’de trafik olgusunun genel olarak fen bilimleri alanında çalışıldığı söylenebilir. Mühendislik (Yılmaz, 2015), çevre bilimleri (Ece, 2015) vb. alanlarda yapılmış çalışmalar mevcuttur. Buna ek olarak sağlık bilimleri alanında trafik kazası vakaları konu edinilerek ilkyardım ve kaza sonrası müdahalelerle ilgili çalışmalar yapılmıştır (Şam, 2013). Sosyal bilimler alanında ise sürücülük eğitimi bağlamında eğitim bilimleri (İnal, 2014) ve hukuk (Karacan Çetin, 2015) disiplinlerinin ilgi gösterdiği söylenebilir. Sosyoloji alanında ise Türkiye’deki literatürde akademik olarak dört çalışma tespit edilmiştir ve bu çalışmalardan sadece bir tanesi doktora seviyesindedir.

Türkiye’de doktora seviyesinde yapılmış olan ilk ve tek trafik sosyolojisi çalışmasında (Erjem, 1996) genel olarak trafik, toplumsal yapının bir alt sistemi olarak dikkate alınmıştır. Trafikte yol kullanıcılarının sosyal, demografik ve kültürel özelliklerinin trafik kazaları üzerindeki etkileri konu edinilmiştir. Özdemir (1995) ise trafik kazaları ile sürücülerin demografik ve sosyokültürel özellikleri arasındaki ilişkiyi araştırmıştır. Trafikğin suç kuramları açısından değerlendirildiği çalışmada (Ceylan, 2015) yol kullanıcılarının demografik özelliklerinin trafik kazaları ve trafik kural ihlalleri üzerine etkileri incelenmiştir. Abacık (2019) ise engelli kadınların sürücü olarak trafik yaşantısına girişleri ve bunun sonucunda meydana gelen durumlarını araştırmıştır.

Bunlara ek olarak trafik olgusuna toplumsal cinsiyet bağlamında yaklaşan çalışmaların (Gül, 2019; Ünal ve diğerleri, 2017; Aycan & Aycan, 2014; Ulutaş ve diğerleri, 2015) yanı sıra genel olarak sosyal psikoloji çalışmalarına konu olan araç kullanma ve öfke ile şiddet arasındaki ilişkinin sosyolojik bağlamda incelendiği çalışmalar (Delice, 2013; Günindi Ersöz, 2018) mevcuttur. Ayrıca trafik kazaları ve kural ihlallerini konu edinen sosyolojik bir çalışma da yapılmıştır (Yıldız & Karaca, 2015).

Yabancı literatürde ise daha fazla ve geniş kapsamlı çalışmalar olduğu söylenebilir. Kadınların otomobillere erişimini ve bunun sonucunda erkek dünyasıyla karşılaşmalarını konu edinen (Berger, 1986; Scharff, 1992; Parkin, 2017; Walsh, 2011; Lezotte, 2013; Granié & Papafava, 2011; Eastman ve diğerleri, 2013; Li & Luo, 2020) çalışmaların yanı sıra Jensen’in (2006) çalışması, Simmel ve Goffman gözüyle trafik olgusuna yaklaşarak kentteki hareketliliği yeni bir perspektifle ele almıştır. Zaidel (1992) çalışmasında yol kullanıcılarının birbiriyle etkileşimleri ve meydana gelen sürüş kültürünü konu edinmiştir. Conley (2012) ise araç kullanma, bisiklet sürme ve yaya olarak yürüyüş yapmayı etkileşimsel olarak ele almış ve trafiğe sosyolojik bir bakış açısıyla yaklaşmıştır. Manderscheid (2009) konuya hareketlilik ve mekânsal konum ile sosyal eşitsizlikler üzerinden sosyolojik bir analiz sunarak farklı bir bakış açısı getirmektedir. Yago (1983) kentsel ulaşım

araştırmalarında ne gibi gelişmeler kaydedildiği ve bunun gerek yerleşim gerekse sosyal yönden kentler üzerindeki etkilerini değerlendirmiştir. Dant (2004) insan ve teknolojik bir ürün olan araba arasındaki ilişkiyi irdelemektedir. Otomobilin gündelik yaşamda yaygın olarak kullanılmaya başlamasının toplumsal yaşam ile ilişkisinin değerlendirildiği çalışmada (Böhm ve diğerleri, 2006), otomobilin insan yaşamına kattığı faydaların yanında beraberinde getirdiği sorunlar gündeme taşınmaktadır. Ayrıca Vannini (2010), insan hareketliliğini sosyolojik bir perspektifle inceleyerek, ulaşımın toplumsal yaşamdaki sosyal ve kültürel yönlerine değinmiştir. Urry ise (2010) insan hareketliliğini daha makro bir bakışla değerlendirerek, Türkçe karşılığı “Mobil Sosyoloji” olan çalışmasında insanın kendisi ve bilgi, eşya, nesne, ekranlardaki sanal manzaralar gibi mobil olan ürünlerin dolaşımına odaklanmıştır. Cass ve diğerleri (2005) hareketliliği, insanların ulaşım faaliyetlerine katılımları ve ulaşım araçlarına erişimlerini sosyal dışlanma bağlamında ele almışlardır. Jørgensen (2006) trafik kültürünü ön plana çıkararak, yol kullanıcıları ile trafik kuralları ve ahlaki normlar arasındaki ilişkiyi araştırmıştır. Peter Rothe (1992) ise yol kullanıcılarının trafik yaşantısındaki sürüş tercihlerinde, risk faktörü ve sosyal etkilerini araştırmıştır.

Trafik sosyolojisi literatüründeki çalışmalar genel olarak yol kullanıcıları arasındaki ilişkiler, trafik kural ihlalleri ve risk alma davranışları, kazalar, ulaşım araçlarına erişimdeki eşitsizlikler gibi konular üzerinde gerçekleştirilmiştir.

#### 4. Turizm Sosyolojisinde Yerli-Yabancı İlişkisi

Sosyolojide yerli ile yabancıların karşılaşmasını konu edinen çalışma alanlarından birisi turizm sosyolojisidir. Yerel halkın turist ve turizme dair algı, bilgi, tutum ve davranışları, o yerin turizminin sürdürülebilirliğinde belirleyici olabilmektedir. Yerli ile turist arasındaki ilişkiyi turizm sosyolojisi bağlamında konu edinen çalışmalar mevcuttur (Doxey, 1975; Butler, 1980; Szromek ve diğerleri, 2020; Altıntaş, 2010; Lepp, 2007; Ko & Stewart, 2002; Duran & Özkul, 2012; Ekici & Çizel, 2014; Çetinkaya & Dedemen, 2013; Özel, 2014; Getz, 1994). Bu çalışmalarda genel olarak yerel halk ile turist arasındaki ilişki ve bunun sonucunda destinasyondaki turizm olgusunun gelişimi incelenmiştir. Bunlar içerisinde özellikle Doxey, Butler ve Ap ön plana çıkmaktadır. Doxey (Moore, 2015) ve Butler (1980), destinasyondaki turistik gelişimi aşamalara ayırmış ve yerli halkı homojen bir kitle olarak düşünerek kendi modellerini oluşturmuşlardır.

Ap (1992) ise sosyal değişim teorisini turizm sosyolojisine uyarlamış ve turist ile yerli arasındaki ilişkiyi, ‘faydacı’ bir perspektife dayandırmıştır. Teori, turizm sosyolojisi çalışmalarında çokça kullanılmaktadır (Wang & Pfister, 2008; Jurowski & Gursoy, 2004; Lee & Back, 2003; Andreck ve diğerleri, 2005; Nunkoo & Ramkissoon, 2012; Nunkoo & Gursoy, 2012). Teoriye, turizm sosyolojisi çalışmalarında artan bir ilgi olduğu söylenebilir.

Yayımlanmış makalelerde sosyal değişim teorisinin kullanımının son 5 yılda görünür bir şekilde arttığı tespit edilmiştir (Doğan & Sökmen, 2021, s. 1232). Teoriye göre (Ap, 1992) yerel halkın bölgedeki turizm faaliyetlerinden sağladığı fayda, maliyetten fazla olduğu sürece turizme karşı olumlu tutum sergilenecek ve gelişimi sağlanacaktır. Ancak maliyetin fayda düzeyini geçmesi durumunda tutum ve verilen destek geri çekilecektir. Ap bu sürecin 4 aşamada olduğunu aktarır: 1) Değişimin başlaması: Taraflar ihtiyaçları doğrultusunda değişimi başlatırlar 2) Değişimin uygulanması: Taraflar karşılıklı olarak kaynaklarını değiştirirler. Ap'a göre kaynaklar somut veya soyut olabilir. 3) Değişimin değerlendirilmesi: Taraflar arasında değişim gerçekleştiğinde değişim ilişkisi meydana gelmiş olur ve mübadelenin ilişkisi ile sonuçlarını birbirine bağlar 4) Değişim sonuçlarının değerlendirilmesi: Taraflar çıktılar üzerinde fayda ve maliyet hesaplaması yapar. Bunun sonucunda pekiştirme veya geri çekilme davranışı sergilenir.

### 5. Turizm Sosyolojisi ve Trafik

Turizmin en önemli sağlayıcılarından birisi ulaşım"dır. Çünkü ulaşımın gerçekleşmediği bir yerde turizmden bahsetmek çok zordur. Dolayısıyla turistik faaliyetlerin gerçekleşmesinde ilk adımlardan birisi, yer değiştirme eyleminin başlamasıdır. Turizm ve trafik ilişkisinde iki başlık söz konusudur. Hareket noktalarından destinasyona seyahat ve destinasyon içindeki seyahat. İlk seyahat şekli ülkeler, şehirler, merkez-çevre vb. arasındaki ulaşım karşılıklı gelirken; ikinci seyahat şekli destinasyon bölgesi içerisindeki noktalar arasında hareketliliği kapsamaktadır. Literatürde turizm ve trafiğin karşılıklı etkileme gücü fark edilerek çalışmalara konu olmuştur. Thompson ve Schofield (2007) destinasyon bölgesine deniz aşırı araçlarla gelen ziyaretçilerin perspektifinden, bölgedeki toplu taşıma performansını belirlemeyi ve ziyaretçi memnuniyetine ne tür etkilerde bulunduğunu ortaya çıkarmayı amaçlamıştır. Masson ve Petiot (2009) ulaşım imkanlarının artırılmasının bir sonucu olarak Fransa ve İspanya arasında kurulacak yüksek hızlı tren hattının bölgeler arası turizm rekabetine yansımalarını araştırmıştır. Li ve diğerleri (2019) benzer şekilde yüksek hızlı tren ile Çin'e gelen turist sayısı arasındaki ilişkiyi analiz etmiştir. Currie ve Falconer (2014) İskoçya'daki ada topluluklarında turizm ve ulaşım aktörleri arasında ilişkiyi ve bunun bölge ekonomisi ile destinasyondaki turizmin sürdürülebilirliği üzerindeki etkisini araştırmıştır. Kurihara ve Wu (2016) Japonya'da yüksek hızlı tren ağının geliştirilmesinin, duraklama bölgelerindeki turizme etkilerini araştırmıştır. Musa ve Ndawayo (2011) Nijerya'da bulunan Milli Parkları birbirine bağlayan yolların durumu ile bölgedeki turizmin gelişimi arasındaki ilişkiyi test etmişlerdir. Son olarak Khadaroo ve Seetanah (2007) uluslararası turizm kapsamında Muritius Adasına gelen ziyaretçileri, milliyetine göre sınıflandırarak adaya ulaşım altyapısı ile ilişkilendiren bir çalışma gerçekleştirmişlerdir. Ayrıca sosyal değişim teorisini kullanarak ulaşım ve altyapı imkanlarının artırılmasının yerleşik halk tarafından nasıl karşılandığını araştıran genel özellikli çalışmalar da mevcuttur (Kanwal ve

diğerleri, 2020). Virkar ve Mallya (2018) ise destinasyondaki ulaşım sisteminin turistlerin memnuniyet düzeylerine etkisini araştırmıştır.

Bu çalışmada ise belirli bir coğrafyaya yabancı olan insanların trafik ortamına katılmalarının, bu kısıtlı coğrafyada yaşayanlar tarafından nasıl anlamlandırıldığı trafik ve turizm sosyolojisinin kesişme noktasında incelenmiştir. Çünkü mekâna özgü şartlar, trafik ortamını etkileyebilmekte ve bu ortama yabancı olan insanlara karşı geliştirilen tutum ve davranışları şekillendirebilmektedir. Dolayısıyla bu çalışma, literatürdeki çalışmalardan farklı olarak trafik-mekân-yol kullanıcılar arasındaki ilişkiyi mercek altına alarak, belirli bir mekâna ait trafik olgusu ekseninde yerli ve yabancı yol kullanıcılar arasındaki ilişkinin sonuçlarına odaklanmıştır. Buna ek olarak Türkiye’de az sayıdaki trafik sosyolojisi çalışmalarına katkı sağlanmıştır. Bunu yaparken turizm sosyolojisinden faydalanmış olması çalışmaya ayrı bir özgünlük katmaktadır.

#### **6. Kendine Has Yapısıyla Büyükada, Günübürlük Ziyaretçiler ve Bisikletler**

Çalışma alanımız olan Büyükada, İstanbul ana karasına yakınlığı, Adaya erişim imkânları, doğal ve tarihi güzellikleri, kendine has mimari yapıları, din turizmine olanak sağlaması, yazlık ve sayfiye yeri olması gibi sebeplerle özellikle yaz aylarında yoğun bir ziyaretçi akınına uğramaktadır. Adaya gelen günübürlük ziyaretçiler gerek Adanın fiziki büyüklüğü ve topoğrafik özellikleri gerekse ana kara ile arasında ulaşımın belirli sefer saatlerine bağlı deniz ulaşımıyla yapılıyor olması sebebiyle, hızlı ve özgürce gezme imkânı sağlayan kiralık bisiklet kullanımına yönelmektedirler. Yaşanan bu hareket yoğunluğuna karşılık Adada yaşayan bireylerin bu durumu farklı şekillerde anlamlandırdıkları ve ortaya çıkan bu anlamların gündelik yaşantılarına olumlu ve olumsuz birtakım etkiler meydana getirdiği söylenebilir.

Büyükada, İstanbul İline bağlı 9 takımada (Prens Adaları) içerisinde 5,4 km<sup>2</sup> yüz ölçümüyle (Zorer, 2005, s. 1) coğrafi olarak en büyük adasıdır. Ayrıca Türkiye İstatistik Kurumu’nun 2020 yılsonu verilerine (t.y.) göre Adalar ilçesinin toplam nüfusu 16.033 kişi iken, Büyükada’nın toplam nüfusu 8.262 kişiyle en kalabalık yeridir. Adalar’ın ekonomik yapısının genel olarak turizm ve bağlı alanlar olduğu söylenebilir. Adalar, din turizmi açısından da ziyaretçi akınına uğramaktadır. Kilise, manastır ve diğer ibadet yerlerine dini günlerde yoğun ziyaretler gerçekleşmektedir. Bu sebeplerle Büyükada, çalışma alanımız olarak belirlenmiştir. Çünkü nüfus yoğunluğu hareketlilik ve trafiği beraberinde getirmektedir.

1800’lü yılların ortalarından itibaren Adalar ile ana kara arasında çalışan ilk buharlı vapurlar sayesinde yolculuk süresi bir buçuk saate inmiştir (Tanrıverdi, 2006, s. 22). Günümüzde Büyükşehir Belediyesi ve özel şirketlere ait tekneler aracılığıyla daha hızlı ve sık aralıklarla taşımacılık faaliyeti sürdürülmektedir. Ulaşım süresi ortalama yarım saate kadar düşmüştür. Bu gelişmeler, Adaya gelen ve giden ziyaretçi sayılarını büyük

oranda etkilemektedir. Çünkü ulaşımı etkileyen faktörler, insan hareketliliğini doğrudan ilgilendirmektedir. Özellikle yaz aylarında Adalar'a farklı noktalardan yaklaşık 140 deniz seferi düzenlenmektedir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi [İBB], 2020) ve bu sayılara özel tekneler dâhil değildir. Özellikle yaz döneminde Adalar'a gelen günlük ziyaretçi sayısının yaklaşık 150.000-200.000 aralığında olduğu tahmin edilmektedir. Bu yoğun ziyaretler genel olarak günübirlik şeklinde yapılmaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin Adalar İlçesi'nde katılımcı planlama faaliyetleri çerçevesinde 2020 yılında yaptırmış olduğu "çevrimiçi ziyaretçi anket çalışması" sonuçlarına göre ziyaretçilerin %57,75'i Büyükada'yı ziyaret ettiklerini belirtmişlerdir ve yine aynı anket sonucuna göre ziyaretçilerin %56,68'i Adalar'a günübirlik olarak gelmektedir.

1984 yılında sit alanı olarak ilan edilen Adalarda motorlu araç kullanımı yasaktır. Ulaşım eskilerden beri hayvan gücüyle hareket eden arabalar, at, eşek, katır (Tanrıverdi, 2006, s. 18) ile sağlanmaktayken; zamanla gelişen teknolojik araçlar, Ada trafiğini etkisi altına almıştır. 2020 yılı itibariyle faytonların kullanımının yasaklanması ile birlikte günümüzde ulaşım, kiralama yoluyla elde edilen bisikletler, belediye hizmetlerinde kullanılan elektrikli araçlar ve bireysel elektrikli araç ve pedallı bisikletlerle sağlanmaktadır. Ada'ya ziyaretçi olarak gelen kişiler yaya olarak gezebilmelerinin yanı sıra genel olarak kiralık bisiklet veya belediyeye ait toplu taşıma araçlarıyla ulaşımı sağlamaktadırlar. Toplu taşıma araçları elektrik gücüyle çalışan özel üretilmiş araçlardır. Belirli bir tarife göre hizmet vermektedirler. Sadece bazı kamu kurum ve kuruluşları motorlu araç kullanımında muafiyet kapsamına alınmıştır.

Büyükada'da 22 Adet bisiklet kiralama dükkânı ve yaklaşık 1.500 adet kiralık bisiklet bulunduğu belirlenmiştir. Bu bisikletlerin İlçe Belediyesi tarafından tescil kayıtları tutulmaktadır ve her bisikletin kendine ait bir tescil plakası vardır. Ayrıca Ada halkı ve işletme sahipleri tarafından gündelik ihtiyaçların karşılanması için özel bisikletler ve akülü araçlar kullanılmaktadır. Örneğin Adalardaki 94 işletme sahibiyle yapılan bir anket çalışması sonucuna göre katılımcıların %53,13'ü bisiklet, %18,75'i akülü araç ve %15,63'ü elektrikli bisiklet ile ulaşımını sağlamaktadır (İBB Şehir Planlama Müdürlüğü, 2020a). Ayrıca İBB Adalar Hane Halkı Anketi'ne göre (2020b) 545 hane ile yapılan görüşmede Büyükada'daki katılımcıların toplam %44'ü akülü araç ve bisikletlerle ulaşımını sağladıkları belirlenmiştir.

Adalarda bisiklet kullanımı, Ada halkı için ulaşım ihtiyacına karşılık gelen bir zorunluluk iken; Adada faaliyet gösteren ticari işletmeciler için turistik hizmet ve ekonomik gelir anlamı taşımaktadır. Adaya gelen ziyaretçiler için ise Adayı daha hızlı ve özgürce gezmenin bir yolu olmasının yanı sıra eğlenceli fiziksel bir aktivite olarak değerlendirilebilir. Zaman yönetimi açısından hız, Adaya özellikle günübirlik gelen ziyaretçiler için önemlidir. Çünkü Ada'dan ana karaya dönüş, tarifeli deniz araçlarıyla yapılmaktadır. Ayrıca bisiklet kiralama yolu ile Ada'yı gezen ziyaretçiler,



girilmesi yasak olan mevkiler haricindeki yerlere girebilme özgürlüğüne ulaşabilmektedirler. Özgürce hareket etmek, mekâna yabancı olan turistler için tanımlayıcı bir özelliktir. Çünkü turistler mekân üzerinde hareket etme ve konaklama serbestliğini ellerinde bulundurlar (Bauman, 2019, s. 136). Özellikle ilkbahar ve yaz aylarında daha fazla ziyaretçi çeken Büyükkada sokaklarında çokça bisikletli görülebilmektedir ve Ada sokaklarında ciddi bir bisiklet trafiğine sebep oldukları söylenebilir. Yapılan bir anket çalışması sonucuna göre (İBB Şehir Planlama Müdürlüğü, 2020c) Adalar'a gelen ziyaretçilerin %42,42'sinin kısa süreli olarak ve nadiren geldikleri tespit edilmiştir. Bu durum Ada'ya gelenlerin yarısına yakınının coğrafyaya ve trafik sistemine yabancı olduğu anlamına gelmektedir. Ayrıca 541 kişi ile görüşme yapılan bu çalışmada ziyaretçiler, Adalar'a geliş amaçları arasında 19 başlık içerisinde 5. sırada bisiklete binmek olduğunu ifade etmişlerdir.

Büyükkada'da kiralanmakta olan bisikletler kas gücüyle hareket eden, iki tekerlekli, tek kişilik ve Adanın eğimli yapısından dolayı vitesli olarak tercih edilmektedir. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununu (1983) 37. maddesinde "Sürücü Belgesi Alması Zorunlu Olmayanlarda Aranacak Şartlar" başlığı altında; "Sürücü belgesi almaları zorunlu olmamakla beraber; Bisiklet kullananların 11, elektrikli bisiklet ve elektrikli skuter kullananların 15, motorsuz taşıtları kullananlar ile hayvan sürücülerinin 13 yaşını bitirmiş olmaları, bedensel ve ruhsal bakımdan sağlıklı bulunmaları zorunludur" denilmektedir. Ayrıca Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin 150. maddesinde bisiklet sürülürken kullanılması gereken koruyucu tertibatlar belirtilmiştir. Son olarak bisiklet sürücülerinin uymaları gereken kurallar Karayolları Trafik Kanunu'nun 66. maddesinde belirtilmiştir. Tek bir maddede sıralanan hükümler, 5 alt maddede ifade edilmiştir. Ek olarak yerel yönetimlerce Adadaki ulaşım sisteminin düzenli hale getirilebilmesi amacıyla birtakım resmi kurallar ortaya konulmuştur ("16 Sayılı İlçe Belediye Meclis Kararı", 2016; İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2021a; İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2021b).

Bisikletlerin zorunlu trafik sigortası bulunmaması sebebiyle motorlu araç kazalarının karıştığı trafik kazalarında olduğu gibi Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi'nde kaydı tutulmadığından, maddi hasarlı kazalar kayıtlara yansıtılmamaktadır. Buna ek olarak yaşanan ölümlü ve yaralanmalı bisiklet kazaları, polis kayıtlarına taksirle yaralama olarak geçmekte ve trafik kazası olarak değerlendirilmemektedir. Ayrıca yoğun bisiklet trafiğinin olduğu sokaklarda diğer yol kullanıcılarla çarpışma riskine bağlı olarak yaşanan stres, nicel olarak istatistiklere yansımayan bir durumdur.

## 7. Metodoloji

Büyükkada'da kiralık bisikletlerde plaka bulunması sebebiyle bisikletlerin meydana getirdiği yoğunluk, gözle görünür şekilde tespit edilebilmektedir. Bu sayede Adada yaşayan insanların kiralık bisikletler sebebiyle artan hareketlilik karşısında sahip oldukları duygu, düşünce ve davranışlarının

ortaya çıkarılması, Ada halkının gündelik yaşamına etkilerinin görünür kılınması, trafiğin mekânı nasıl etkilediğinin bireyler üzerinden değerlendirilebilmesi mümkün hale gelebilmektedir. Kiralık bisikletlerin Adada yaşayan bireylerin dünyasındaki karşılığının tespiti için nitel görüşme yöntemi kullanılmıştır. Çünkü nitel çalışmalar insanların çevresindeki olgu ve olaylara yükledikleri anlamları ve geliştirdikleri yorumları anlamayı sağlamaktadır (Merriam, 2013, s. 14).

Nitel araştırma yöntemi benimsenerek, yorumsamacı sosyal bilim yaklaşımı içerisinde fenomenolojik araştırma deseni kullanılarak gerçekleştirilen bu çalışmada, örneklem seçimi Büyükada'da yaşayan kişiler arasından kartopu örneklem tekniği ile yapılmıştır. Çalışmada 12 katılımcıyla derinlemesine mülakat tekniğiyle görüşmeler yapılarak bir saha araştırması gerçekleştirilmiştir. Görüşmelerde yarı yapılandırılmış görüşme soruları, bireysel görüşmeler aracılığıyla katılımcılara yöneltilmiştir. Katılımcılardan izin alınmak suretiyle görüşme boyunca ses kaydı alınmış ve sonrasında deşifre işlemine tabi tutulmuşlardır. Veriler, araştırılan fenomenin ne olduğu ve katılımcılar tarafından ne şekilde tecrübe edildiğini ortaya çıkaran fenomenolojik analize (Creswell, 2020, s. 196) tabi tutulmuştur. Kodlama işlemleri Nvivo Pro 12 programı aracılığıyla yapılmıştır. Kodlama yapılırken veriler temalandırılmıştır. Nitel araştırma yöntemlerinde tema, verilerin ne olduğu ve ne anlam taşıdıklarını gösteren ifadelerdir (Saldana, 2019, s. 199).

## 8. Bulgular ve Değerlendirme

Büyükada'da trafik içerisinde hareket halinde olan “aktör”ler (Ap, 1992, s. 671) yerli-yabancı şeklinde iki gruba ayrılabilir. Adada yabancı olarak tanımlanan grup, Adaya dair aidiyet duygusu taşımayan, sadece turistik amaçlı olarak günübirlik veya birkaç gün için gelen bireylerden oluşmaktadır. Ada ile direkt veya dolaylı bağı olanları simgeleyen ev sahiplerini tanımlamak için ‘yerli’ kavramını kullanabiliriz. Bu gruptaki kişiler Adaya dair aidiyet duygusu geliştirmiş olan grupları oluşturmaktadırlar. Yerliler yılın tüm zamanında Ada'da yaşamakta ve Ada'nın sosyal yaşantısına sürekli dâhil olmaktadır. Adada doğmuş-büyümüş ve yaşamlarını devam ettiren, kendilerini tam anlamıyla “Adalı” olarak benimseyen bireylerin haricinde meslekleri, resmî görevleri veya ticari faaliyetleri sebebiyle Adada olan gruplar da vardır. Ek olarak Adaya tatil dönemlerinde gelen, birkaç ay kalan mülk sahibi “yazlıkçılar” mevcuttur. Bu grubun üyeleri bir şekilde Adayla aralarında bağ kurmuş kişilerdir. Onlar her zaman Ada yaşamına dâhil değillerdir ancak mülk sahibi olmaları ve hayatlarının belli dönemlerini burada geçiriyor olmaları, belli oranda aidiyet duygusu geliştirmelerini sağlayabilmektedir. Bu çalışmada esas ilgi, yılın tüm zamanını Ada'da geçiren kişileri, yani Ada halkını ve çalışanlarını kapsayan yerlilere yöneliktir. Çünkü Ada trafiğindeki mevsimsel farklılıkları deneyimliyor olmaları, onlara mukayese yapma imkânı tanımaktadır. Ayrıca diğer yol kullanıcılarına göre Ada trafiğinde daha fazla etkileşime katılarak deneyim kazanmakta ve

çıkarımlarda bulunabilmektedirler. Yazlıkçılar, Adaya yılın belli dönemlerinde geldikleri için bu konuda kısıtlılığa sahiptirler.

Adalı olmak ifadesinin, sosyal yaşantıda pratikliği olan ve gözlemlenebilir bir durum olduğu söylenebilir. Dolayısıyla Adalılar, değişimin aktörlerinden biridir. A9 anlatımıyla bunun bir örneğini sunmaktadır:

...önümüzde giderken durdu bir anda karşıya geçmeye çalıştı. Ben dedim hani ‘hanımefendi dikkat eder misiniz?’ ‘Sen kim oluyorsun, ne karışyorsun, ben Adalıyım’. Ben de dedim ki ‘ben size nereli olduğunuzu sormadım. Adalı olmanız ee Adanın hani kaldırımında yol önceliğiniz ya da hani bu şekilde bağırmanızı gerektiren bir durum değil’ dedim. ‘Ben de Adada yaşıyorum’ dedim. ...

Yerli olarak nitelendirdiğimiz katılımcıların demografik özellikleri aşağıdaki tabloda verilmiştir:

Katılımcı	Yaş	Cinsiyet	Öğrenim Durumu	Kaç yıldır Adada yaşıyor	Sürücü Belgesi	Ulaşım Aracı	Meslek
A1	51-55	Erkek	Üniversite	51-55	Var	Var	Esnaf
A2	61-65	Erkek	Lise	61-65	Yok	Var	Esnaf
A3	61-65	Erkek	Lise	51-55	Var	Var	Esnaf
A4	41-45	Erkek	Lise	36-40	Var	Var	Esnaf
A5	20-25	Kadın	Üniversite	1-5	Yok	Var	İşsiz
A6	41-45	Kadın	İlkokul	41-45	Yok	Yok	İşçi
A7	25-30	Erkek	Önlisans	1-5	Var	Var	Memur
A8	25-30	Erkek	Önlisans	1-5	Var	Var	Memur
A9	25-30	Kadın	Üniversite	1-5	Var	Var	İşçi
A10	76-80	Erkek	Okur-yazar	46-50	Yok	Var	İşsiz
A11	30-35	Erkek	Üniversite	1-5	Yok	Yok	Memur
A12	46-50	Erkek	Üniversite	21-25	Var	Yok	Memur

**Tablo 1- Katılımcılara Ait Demografik Bilgiler**

Yerlilerin kullandığı ulaşım araçları, trafik olgusunun şekillenmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Ada halkı ulaşım faaliyetlerini toplu taşıma araçları, akülü araçlar veya pedallı bisikletlerle sağlamaktadır. Dolayısıyla yerlilerin ulaşım konusundaki kısıtlı imkânlarının, onları alternatif ulaşım araçları kullanmaya ittiği söylenebilir. Ada halkı tarafından eğimli yollarda eşya ve insan taşınabilmesi, gündelik ihtiyaçların

karşılabilmesi ve hız kazandırması gibi sebeplerle kullanılan bu araçlar için sürücü belgesi ve araç tescili gerekmekte olduğundan, sahip olunması ve erişimi kolaydır. A10:

Adanın içinde kendi motorum var, elektrikli. Sağa sola gitme, bisiklet işte... Çok güzel yani herkes istediği yere gidebiliyor yani. Şimdi mesela kartlı da var (Belediyeye ait toplu taşıma), benim kartım yok. Param yok. Hemen evin önünde var (kendi elektrikli bisikleti), atlayıp gidiyorsun ihtiyacını görüp geliyorsun.

A1:

Pedallı bisikletim de akülü de var. Bisikletimizi esnafa gidip gelirken kullanıyoruz. Yani Ada içerisindeki esnafı, evrakları toplamaya işte esnafa, belediyeye gitmeye veyahut da kaymakamlıkta, savcılıkta, adliyede bir işimiz varsa ki bir X olarak veyahut da bir personelimizi, onlarla ulaşımı sağlıyorum, bisikletle sağlayabiliyorum. (...). Ben üç yıl dayandım almadım. Üç yıldan sonra hanım da istedi aldım ya (gülüyoruz)...

Akülü araçlar ve pedallı bisikletlerin kullanımıyla ilgili olumsuz durumlara dikkat çeken katılımcılar da olmuştur.

A12:

Ada halkının ee sit alanı olmasından dolayı normal şartlarda getirmek, götürmek ve kullanmak yasak, ancak belirli eee engelli raporu olan ve eee bunu kullanması uygun görülen engelli statüsündeki araçların kullanılması serbest. Tahminim bunların yani... Gerçeği böyle ancak uygulanan tarafında eee söylenen şeye göre 7 bine yakın böyle 3 tekerli engelli statüsüne uymayan akülü bisikletin olduğu tahmin

ediliyor. Tüm adalarda, 4 adada. Ee tahmini tespiti göre. Bunların çarşıya girmeleri, belirli yerlere park etmeleri yasak, belirli bir hızda kullanılması gerekiyor. Ancak bununla ilgili çok büyük ihmaller var. Çocuğa veriliyor, çocuklar kullanıyor. Aşırı hız yapıyor. Ee park edilmemesi gereken yerlere, girilmemesi gereken yerlere ee girişler sağlanarak; bu da çarşıdaki normal vatandaşların rahatça eee gidiş gelişini engelliyor. Yani Ada için uygun bir araç olmadığını düşünüyorum.

Görüldüğü gibi Ada içerisinde ulaşım dayalı birtakım ihtiyaç ve sorunların yaşandığı söylenebilir. Çünkü kullanımı sürücü belgesi gerektirmeyen ve sahip olunması nispeten kolay olan elektrikli araçlar sebebiyle, Ada'daki trafik yaşantısı diğer bölgelerden farklılık göstermektedir. Buna ek olarak Ada'ya gelen ziyaretçiler ise ulaşımını toplu taşıma araçları veya kiralık bisikletlerle sağlamaktadırlar. Sonuç olarak farklı coğrafyalara hâkim, farklı nitelikteki yol kullanıcılarının aynı trafik ortamını paylaştığı ve karşılaşmaların yaşandığı bir hareketlilik karşımıza çıkmaktadır. Bu hareketlilik içerisinde konuk ve ev sahibi aktörler arasında kaynak değişiminde bulunulma ihtiyaç ve zorunluluğu doğmaktadır. Çünkü aktörler karşılaşmalarında sahip oldukları kaynakları sunma durumunda kalmaktadırlar örneğin ticari işletmeler ziyaretçilere mal ve hizmet sunumunda bulunurken, ada halkı ortak alanları paylaşmak zorunda kalmaktadırlar.

### **8.1. Büyükada'da Hareketlilik**

Büyükada'da kiralık bisiklet hareketliliğine Adada yaşayan insanların gözüyle bakılarak sosyolojik bağlamda aşağıdaki görüntü oluşturulmuştur.



Tablo 2 - Nvivo Pro 12 Kelime Bulutu

Elde edilen bulgulara göre Büyükada'da hareketliliğin zaman ve Adaya erişim koşullarına bağlı olarak farklılık gösterdiği söylenebilir. Özellikle tatil günleri ve yaz mevsiminde Adaya gelen ziyaretçi sayısında gözle görünür bir artış olmaktadır. Örneğin Büyükada'da 2019 yılı itibarıyla yaz aylarında hafta sonu Adaya gelen kişi sayısının yaklaşık 140.000 kişi olduğu tespit edilmiştir (İBB, 2020, s. 116).

Konuyla ilgili olarak A12: “Yaz ayları denilince sanki Ada sakinlikten çıkıp kuru kalabalık aklıma geliyor. Yani aşırı kalabalık. Eee günübirlikçiler. Öyle söyleyeyim. Vapurlara kapasitesi dışında yolcu. Çarşılar, lokantalar dolu. Eee çarşılarda gezilmiyo...” ve A4: “Eee genelde Nisan-Mayıs. 23 Nisan’dan sonra başlıyor. Deniz zamanı deniz, Haziran, Temmuz, Ağustos. 5 ay falan bir süresi var.”

Ada ile ana kara arasındaki ulaşım sadece deniz araçlarıyla sağlanabilmektedir. Farklı noktalardan seferlerin düzenlenmesi sebebiyle insan ve araç hareketliliğinin bir diğer şekli olan deniz ulaşımı da artmaktadır. Dolayısıyla sadece Ada içi ulaşım değil; aynı zamanda ana kara ile Ada arasında bir hareketliliğin meydana geldiği söylenebilir. Masson ve Petiot (2009)’a göre destinasyon bölgesine ulaşım imkânı arttıkça, seyahat süresi azalır ve bölgede geçirilecek zaman artar. A11 Adaya yolcu taşıyan deniz araçlarının, Ada’daki insan hareketliliğine nasıl etki ettiğini ifade ediyor:

...karşıdan vapur seferleri geldiğinde atıyorum Mavi Marmara, Şehir Hatları olsun, Turyol, Kartal aynı anda yolcularını bırakıyor ve Ada kalabalık oluyor. Dediğim gibi gündüz sabah ya da akşama doğru çıkıyorum. Sabah 11'den sonra 3'e 4'e kadar hep kalabalık oluyordu, yazın özellikle.

Adada trafik yoğunluğunun yaşandığı dönemler, Ada halkı tarafından araç ve yaya yoğunluğunun arttığı, yol ve kaldırımların yetersiz kalabildiği, sokakta hareket etmenin zorlaştığı, olası çarpışmalara karşı temkinli ve tedbirli olma zorunluluğunun doğduğu, karmaşanın meydana gelebildiği bir ortam olarak ifade edilmektedir. Büyükkada'da yaz aylarıyla başlayan insan ve araç yoğunluğu katılımcılar tarafından dile getirilmiştir. Kışın sakin ve daha az hareketli bir yaşam olan Adada, havaların ısınması, tatil sezonunun başlaması ve yurt içi-yurt dışından ziyaretçilerin gelmesiyle birlikte artan bir kalabalık ve bu kalabalığa bağlı olarak artan bir etkileşimin görüldüğü söylenebilir. Jurowski ve Gürsoy (2004) çalışmasında, cazibe merkezine yakın sakinlerin yabancılarla daha fazla etkileşime girdiklerini ve artan kalabalık sebebiyle kaynakları paylaşmak zorunda kaldıklarından turizme karşı olumsuz tutuma sahip olduklarını tespit etmişlerdir. Mesela A11:

... işte hengameden ya çarşıya yürüyemiyorsun hani yapış yapış adamlara çarpa çarpa markete gidiyorsun ya da bisikletinle gitmeye çalıştığında ana caddede ya faytona yol veriyordun eskiden ya akülüye yol veriyordun ya da vatandaşa yol veriyordun. Bayağı geç oluyordu. Yani kalabalık olduğu için insanoğlu biraz şeyiz, eee sinirliyiz, psikolojimiz bozuluyor kalabalık olunca. Daha sakin insan istiyor. Yani yukardan dronla çekilse bunu gösterebilir bu hangi ülkede çekilmiş; Hindistan'dan alınmış diye tahmin ediyorum (gülüyoruz).

A5: “Özellikle çarşı çok kalabalık. Hani iğne atsan yere düşmez tabiri var ya, öyle. Tabi ki tedirgin davranıyorum çarpmamak için. Çarpmamak için ya da yara almamak için dikkatli davranıyorum yani bakıyorum...”

Kalabalık ve yoğun hale gelen trafik yaşantısında gerçekleşen kaynak değişimlerinden elde edilen çıkarımların, sonraki karşılaşmalar için yol kullanıcılar arasında farklı tutum ve davranışlara sebep olabildiği söylenebilir. Değişimin yönünü ise sonuçların değerlendirilmesi belirlemektedir.

### 8.1.1. Büyükada Trafikinde Sosyal Değişim Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Büyükada'da kiralık bisikletlerle trafiğe katılan günübirlik ziyaretçiler, aynı trafik ortamını paylaşan yerlilerle birtakım kaynak değişiminde bulunmaktadır. Bu kaynaklar para, yol, zaman, güvenlik, konfor vb. değişim araçlarını kapsamaktadır. Yerlilerin değişimden elde ettiği çıkarımların, değişim taleplerine gösterilecek tutum ve davranışların belirleyicisi olduğu söylenebilir. Ada sakinleri ve kiralık bisiklet kullanıcıları arasında gelişen değiş-tokuş ilişkisi, aktörlerin öncüllerinin hesaplanması ve takas ilişkisinin şekline bağlı sonuçlanan çıktılara göre yön kazanabilmektedir (Ap, 1992, s. 670).

Elde edilen bulgulara göre, katılımcıların ifadelerinde kiralık bisiklet kullanan günübirlik ziyaretçilerle gerçekleşen değişimde 3 etki alanı öne çıkmaktadır: Ekonomik menfaat, çevresel hassasiyet ve trafik yaşantısına etki. Çalışmamızda özellikle trafik yaşantısının fayda/maliyet açısından değerlendirilmesindeki çıkarımlar üzerinde durulmuştur.

Ekonomik menfaat çerçevesinde katılımcılarda genel olarak, kiralık bisiklet faaliyetlerinin Ada ekonomisine katkısı olduğu görüşü hâkimdir. Bu durum, kaynak değişiminin başlaması için gerekli olan ihtiyaç tatmininde (Ap, 1992, s. 672), ekonomik beklentinin tetikleyici olduğunu göstermektedir. Aynı zamanda kaynak takasının öncülü olarak rasyonel bir beklenti içerisindeki ada sakinleri için ekonomik getiriler, ödül olarak isimlendirilebilir (Ap, 1992, s. 674). Örneğin Adaya gelen yabancıların ekonomik anlamda getiride buldukları, ticari menfaati olsun veya olmasın, tüm katılımcılar tarafından dile getirildiği görülmüştür. A5: "... Adanın hani kalkınması için esnafın da bir şekilde kazanması için önemli. Çünkü Ada deyince bisiklet geliyor akla. Turizm yani..."; A9: "Günübirlikçiler ya herkes gezsin, gelsin gezsin görsün istiyorum Adaya ama olumlu yönden şöyle olumlu, bir sirkülasyon oluyor sürekli. Esnaf kazanıyor. Hani eee ondan sonra yeni insanlar görmüş oluyoruz bizler de.". Ancak bu faaliyetlerden bireysel fayda sağlayanların daha olumlu tutum ve davranışlara sahip olduğu söylenebilir. Adada yabancı sıfatındaki günübirlik ziyaretçiler, kendilerinden ticari menfaati olan Adalılar için varlıkları istenilen yabancılar sıfatında algılanmalarına karşılık; ekonomik menfaati bulunmayan Adalılar için sakin yaşamı tehdit eden birer unsur olarak görülebilmektedir.

Elde edilen bulgular ile katılımcıların demografik özellikleri arasında kurulan ilişkide, 'meslek' kategorisinin güçlü bir etken olduğu görülmüştür. Diğer başlıkların ise dikkate değer bir değişken olmadıkları tespit edilmiştir. Mesleğin etki sebebi ise sosyal değişim teorisi çerçevesinde Ada'daki kiralık



bisiklet kullanımının ticari menfaatle ilişkisine dayandırılabilir. Adadaki esnaf içerisinde kiralık bisiklet kullanıcılarından bireysel olarak menfaat sağlayanların daha pozitif tutum ve davranışlara sahip oldukları söylenebilir. Buna örnek olarak katılımcılar arasındaki 4 esnaftan bisiklet kiralayanlarla ticari ilişkisi olan A1 ve A4'ün söylemlerinin olumlu nitelikte olduğu görülmüştür. Kiralık bisikletlerle menfaati bulunan A1'in ifadelerinde memnuniyete dair söylemler görülmektedir: “Yani gelsinler, binsinler. Yani o gençler atacak psikolojisini stresini, terini nerde atacak? O enerjiyi nerde atacak? Adaya gelip burada atacak.”. Benzer şekilde A4: “... adaya gelen insanların yapacağı şeyler sınırlı. Örnek veriyorum, birisi yüzme bilmiyorsa bisiklete binebilir. Yani piknik yapmaya gelmiş olabilir ama sabit durmayı sevmiyordur, o bisikleti kiralar, gezer, oturur, fotoğraf çekilir, gelir. Olması gerekiyor.” sözleriyle A1'i destekler nitelikte ifadeler kullanmıştır. Ekonomik menfaat ile gösterilen destek arasındaki ilişkiye dair elde edilen sonuçlar, önceki çalışmalarla paralellik göstermektedir (Wang & Pfister, 2008; Lee & Back, 2003; Andereck ve diğerleri, 2005; Nunkoo & Gürsoy, 2012; Nunkoo ve Ramkisson, 2012; Jurowski ve diğerleri, 1997; Kulualp ve Sarı, 2019; Szromek ve diğerleri, 2020).

Adada esnaf olup kiralık bisikletlerden bireysel menfaati olmayan diğer katılımcılar A2, A3 ve A10'un ise meydana gelen trafik yoğunluğundan ve kazalardan şikâyet ettikleri görülmüştür: A10: “Yok, hiçbir faydası yok. Ada halkına hiç faydası yok. Hep karşıdan gelenler. Felaket. Her yere çarpıyorlar. Çünkü çoğu bilmiyor ki. Acemi. Sağa sola vuruyor.” A2:

Kazalar oluyor, ben kiralık bisiklet şeylere şeyim, sözüm yok. yani...(Görüşme öncesi, kiralama işi yapan esnafla kötü olmak istemediğini ifade etti). Sürücülerle ilgili. Geliyorlar acemi, burda öğreniyorlar. Bisiklete binmeyi bilmiyor karşıda. aaa bisiklet merakı var. Bi binelim burada. Kolunu kırıyor, ayağını kırıyor. Hadi git karşılara hastanelere. (...). Çarşılarında geziyorlar (şikâyetçi bir ses tonuyla), buralarda geziyorlar (dükkân dışını göstererek, dükkân çarşı içerisinde), tur yollarında...

Dolayısıyla kiralık bisikletlerle ilgili olarak özellikle bireysel menfaati olmayan esnafın olumsuz söylemlerde bulunduğu görülmüştür. Bu durum ticari rekabet çerçevesinde yorumlanabilir. Esnaf olmayan katılımcılar, kiralık bisiklet kullanımından ticari bir menfaat beklemedikleri için diğer sakinleri kendilerine rakip olarak görmemektedir. Bu sebeple kiralık

bisikletler sebebiyle meydana gelen yoğunluk ve kazalara dikkat çekmelerine rağmen, ada ekonomisine katkılarından dolayı daha ılımlı bir tavır sergiledikleri söylenebilir. Ancak ticari beklenti içerisindeki esnafın, para kazanma beklentilerinin karşılanmamasından dolayı olumsuz tutuma sahip oldukları söylenebilir. Kuramsal olarak ada sakinlerinin kiralık bisikletler aracılığıyla genel anlamda ekonomik getiri beklentileri, takası başlatmakta ve optimal düzeyde bir tatmini sağlayabilmektedir. Ancak Ap'a göre (1992, s. 675) takas edilen kaynakların yaklaşık olarak eşdeğer olması ve müteakibiyeti sağlaması beklenmektedir. Aksi takdirde turizm faaliyetleri aktörlerce olumsuz algılanabilmektedir. Dolayısıyla ekonomik getiri ada sakinleri için asgari olarak psikolojik tatmin sağlarken, bireysel anlamda denklik oluşmamaktadır.

A12 kiralık bisikletleri Ada ekonomisi için faydalı bulurken, kaza ve karmaşa meydana gelmeden düzen içerisinde yürütülmesi yönünde ifadeler kullanmaktadır:

...Ee faytona binemeyen ya da pahalı olduğundan binemeyen vatandaşlara baktığımız zaman bisiklet ikinci bir alternatif gibi ve çok ihtiyacî bir durum kiralık bisikletler. Kiralık bisikletlerle vatandaş işte Adayı yaklaşık 1-1,5 saat gibi bir zamanda turlama imkânı buluyor ama bunun da tabi ki bilinçli yapılırsa ee her şey yasal bir şekilde olursa iyi oluyor.

Caneday ve Zeiger'ın (1991) araştırmasına göre turizm sektöründeki girişimciler trafiğin bölgedeki turizme olumsuz etkisi olmadığını savunurlarken, sakinlere göre olumsuz etki etmektedir. Benzer bir şekilde A1 yaşanan yoğunluktan rahatsız olanlarla ilgili olarak, kalabalıktan ticari menfaati olmayanları gündeme taşımaktadır:

(...). Burda işte bi yazlıkçı kesim var, elit. Eee adam sokağı böyle (boş) görmek istiyor ya. Ohh, rahat etmek istiyor. Evden çıktığı zaman yürüyecek, bisiklet görmek istemiyor. X görmek istemiyor. Turist görmek istemiyor. İstanbul'dan kimsenin Adaya gelmesini bile istemiyorlar. Sebepleri şu: rahat etmek istiyor. Seni beni düşünmüyor. Benciller...

Yabancılar ve ekonomik ilişki bağlamında göze çarpan bir diğer konu ise yabancıların gelmesinin, Adadaki ürün ve hizmet fiyatlarında artışa sebep olduğu yönündedir. Ürün tedarik imkânlarının kısıtlılığı nedeniyle ana karaya oranla yukarı yönde fiyat farkı olan Adada, talebin arttığı yaz dönemlerinde fiyat artışı olduğu ifade edilmiştir. Lee ve Back (2003) de çalışmalarında bu durumu negatif ekonomik faktör başlığında belirtmişlerdir. Araştırma sonucuna göre turizm, bölgedeki yaşam maliyetini arttırmaktadır.

Ada'da memur olarak çalışan A8: "... Adanın fiyatı da biraz yükseliyor tabi bu sebepten dolayı. Adada yaşayan biri olarak biraz daha pahalı yiyorum, biraz daha pahalı geziyorum yani Adayı. Bu sebeple çok hoşnut bulmuyorum. Biraz daha düzeldi diye hissediyorum en azından (eski dönemlere nazaran)".

Ayrıca Adaya gelen yabancıların da bu duruma karşı kendi önlemlerini aldıkları ifade edilmiştir. A12:

Ekonomik getirisi tabi ki oluyor ancak bundan da sadece büyük marketler ve ee genelde kişi yanında getirmeyi tercih ediyor. Adada bir pahalılık söz konusu. Ada esnafı veya Adada pahalıdır diyerek karşıdan hazırlığı ile birlikte, kumanyası ile birlikte geliyor buraya. Geriye kalan, gelip yiyip içip sadece bir çöp ve atık şeyi kalıyor bize.

Yabancıların Adadaki yaşama kattıkları ekonomik etkenlerin dışında, çevre ve gürültü kirliliği başlığı altında birtakım olumsuz etkilerden söz edilmiştir. Kentlerde fosil yakıtlı arabalar sebebiyle oluşan çevre kirliliğini önlemek adına, bisiklet kullanımı teşvik edilmektedir. Ancak Adada çevre kirliliği sebebi olarak kiralık bisikletlerin değil; kullanıcılarının gösterildiği söylenebilir. Özellikle ziyaretçi sayısındaki artış, bisikletler aracılığıyla herkesin yerleşim yerine istediği şekilde yayılım göstermesi ve duyarsız davranışlar sebebiyle Adadaki sakin yaşam için bir tehdit unsuru olarak algılanabildikleri tespit edilmiştir. Literatürde de turizmin bölgede çevresel tehdit olarak görüldüğü sonuçlar mevcuttur (Lee & Back 2003; Andereck ve diğerleri, 2005). Dolayısıyla ihtiyaç tatmini doğrultusunda başlatılan kaynak değiş tokuşunda, kiralık bisiklet kullanıcılarının sebep olduğu çevre ve gürültü kirliliği, sakinlerin takasa ilişkin öncüllerini karşılamadığından değişimden kaçınma davranışına sebep olabildiği söylenebilir.

A9:

...piknik yerlerinde çöp bırakıyorlar. Onu gözlemliyorum. Ondan sonra eee vurdumduymaz, sanki işte bir gün böyle hani mahkûm olur

da bırakırsın o da istediği her şeyi yapabileceğini düşünüyor ve oraya geldiğinde bütün insanlar onlara itaat etmesini, hani herkesin onların emrinin altında olması gibi hissettiriyorlar bana.

A11: “Esnaf için faydalı tabi ki ama yani kurallara bazen, gürültü kirliliği yapanlar oluyor ya da kavga çıkaranlar yani yolda işte haddinden fazla ses çıkarıp rahatsızlık veren, Ada halkına rahatsızlık verenler de oluyor.” A7: “Günöbirlik ziyaretçiler Adayı çok hor kullanıyorlar. Eee aşırı pis bırakıyorlar. Bilinçsiz bir şekilde gürültü kirliliği yaratıyorlar...”

Günöbirlik ziyaretçilerin kiralık bisikletlere olan ilgilerinin bir sonucu olarak kaza ve karmaşanın meydana geldiği, bireysel menfaati olmayan katılımcıların ifadelerinde kendine yer bulmaktadır. Katılımcıların bu araçlarla kazaya karıştıkları veya şahit oldukları görölmektedir. Araba sürücüleri gibi koruyucu bir kaportaya sahip olmayan ve genellikle arabalarla aynı yolu kullandıkları için kaza ve müdahalelere daha açık ve savunmasız bir durumda olan bisikletler Conley (2012, s. 12), motorsuz araç kullanımının yasak olduğu Adada, yayalar için risk haline gelebilmektedir. Dolayısıyla Adada bisikletlilerin mağdur rolünden zanlı konumuna geçiş yapabildiği söylenebilir. A3:

Bisikletten düşenler, ya ben nelere şahit oldum. Dil Burnu’nda biri, gitti ağaca bir vurdu herif. Tepe böyle eğimli biraz. Bunlar yabancı, Adayı bilmeyen insanlar. Bir de mesela Fişekhane Sokağı var, Tepeköy’de indiğin zaman böyle, merdivenli. İşaret yok bir şey yok orda yukardan bir bastırıp geliyor gençler, 4-5 tane peş peşe. Sonra hastaneye git bilmem şu oldu. (...). Nizam yolundan iniyordu kız, gidiyordu birdenbire ön freni sıkı bir takla attı böyle tamam mı, ondan sonra ambulansa telefon ettik. Ben de ordaydım yani. Yetişmedi kız tamam mı? Ondan sonra naptık biliyor musun? Benim arabaya koyduk kız. Dizi falan şey olmuştu. Ambulans gelene kadar, çünkü kan akıyordu. Onu o şekilde ben hastaneye götürdüm...

A5: "... çarpma, yaralanmalar oluyor, tehlikeli kazalar oluyor. Geçen gün biri bana burda çarpıyordu. 'Çekilin, çekilin bisiklet binmeyi bilmiyorum, çarpıcım!'. Ben direkt kaldırırma çıktım yoksa çarpıyordu bana böyle direkt."

A12:

...mesela daha yeni şurda bir hafta önce eee gençlerin 18-20-25 yaş arası gençlerin kiraladığı bisiklet, iniş aşağı inerken inişli yokuşta hızını ayarlayamayıp toplu taşıma otobüsüne çarptığını, ordan da düşüp dizlerinden yüzünden yaralandığına şahit olduk önümüzde.

(...). Genelde aşırı hız ve bilinçsiz kullanımdan kaynaklanıyor.

Ap (1992, s. 679) gücü, bir aktörün talep ettiği kaynağa sahip olma ve kontrolü altında tutabilme olarak tanımlar. Trafik ortamı kamusal alan olması sebebiyle ortak kullanıma açıktır. Dolayısıyla trafik ortamına, aktörler tarafından paylaşılması gereken ortak bir kaynak olarak bakılabilir. Aynı zamanda trafik, coğrafyaya hâkim olanlar (sakinler) açısından kontrolü elinde bulundurulan bir kaynak değişim alanıdır. Ada trafiğinin sosyal açıdan şekillenmesi, bölge sakinleri tarafından sağlanmaktadır. Çünkü belirli bir bölgedeki trafiğin işleyişi, sakinlerin uyguladığı normlar aracılığıyla mevcut yapısına ulaşmaktadır.

Trafiğin etkileşime açık özelliği sebebiyle yol kullanıcılar arasında birçok kaynak değişimi meydana gelmektedir. Büyükkada'daki trafik yaşantısı içerisindeki kaynak değişimine dair çıkarımların, altı madde ile sıralanabileceği söylenebilir: Araç sayısının fazlalığı, yabancıların bisiklet kullanımı konusundaki bilgi ve tecrübe eksikliği, kiralayanların sorumlulukları, resmi kuralların etkinliği, kullanıcıların yaş aralığı, yol kapasitesi-Ada topoğrafyası.

Aktörlerden birinin ihtiyacını tatmin etme konusunda atacağı adım, aynı zamanda kaynak değişimini başlatmaktadır (Ap, 1992, s. 672). Ada'ya gelen ziyaretçiler gezme ihtiyacını gidermek için bisiklet kiralayarak, yerlilerle aynı trafik ortamını paylaşmaya ve kaynak değişiminde bulunmaya başlamaktadırlar. Sakinler açısından ise beklentilere paralel olarak içsel veya dışarıdan (turizm işletmecileri ve yerel yönetim) bir kaynağın girişimleriyle oluşabilir (Ap, 1992, s. 672). Kiralık bisiklet kullanıcılarıyla girilen kaynak değişimlerinde, yukarıda sıralanan 6 madde çerçevesinde katılımcıların takasa ilişkin akılcılık, tatmin edici faydalar, mütakabiliyet ve adalet ilkesi öncüllerinin biri veya birkaçının karşılanmaması sebebiyle kaynak değişiminden kaçınma veya azaltma eğilimi gösterdikleri söylenebilir (Ap, 1992, s. 678).

### 8.2.1.1. Araç Sayısı

Büyükada'da kiralanın toplam 1.500 adet bisikletin, yerlilerin kullandığı akülü araç ve pedallı bisikletlerin, resmi hizmet araçlarının, toplu taşıma araçlarının ve yabancıların ana karadan getirdikleri şahsi bisikletlerin Ada sokaklarında kendini göstermeye başlamasıyla birlikte trafik yoğunluğu meydana gelmektedir. Bu konuda katılımcıların, yerli ve yabancıların kullandıkları ulaşım araçlarının sayısal olarak fazla olduğu konusunda görüş bildirdikleri görülmüştür. Dolayısıyla bu sayısal fazlalığın Ada trafiğine ve hareket kabiliyetinin azalmasına etki ettiği ifade edilmektedir. A11: “Haddinden fazla akülü var Adada. Arazisine, metrekaresine uyarlısak ve belli bir yaşın değil; çocuğuna da veriyor sürüyor. Bu tehlikeli bir yandan. Benim gördüğüm kadarıyla. Ufak çaplı kazalar da belki oluyordur. Yani haddinden fazla dediğim gibi akülü var...”. A6: “Yani bir düzene sokulabilir bence. Mesela sınırlama getirilebilir sayı olarak. Kiraya verilen bisikletler sınırlama getirilebilir bence. Yani o kadar çok fazla ki, yani herkes tamam işini yapsın, ekmeğini kazansın sonuçta ama yani bazı şeyleri de düşünmek lazım...”

Araç yoğunluğu, aynı trafik ortamını paylaşan aktörlerden biri olan ada sakinleri açısından, mevcut takasın beklenen ödülü sağlayamaması ve değiş tokuş öncüllerinin karşılanamaması sebebiyle takasa karşı olumsuz tutumlara sebep olabilmektedir. Çünkü araç yoğunluğu, ada sakinleri için ulaşım faaliyetlerinin sürdürülmesinde problemlere yol açmaktadır kiralık bisikletlerin trafiğe katılmalarıyla birlikte Ada sakinleri gündelik yaşantılarında ulaşım sağlamakta zorluk çekebilmektedirler.

### 8.2.1.2. Yol Kapasitesi ve Topoğrafya

Adadaki yol ve kaldırımların taşıma kapasitesinin az olduğu ve güzergâh üzerindeki bazı yollarda eğimin tehlikeli boyutlarda olduğu görülmüştür. Yaklaşık 14 kilometrelik tur yolu ve eğimli arazi, araç kullanmayı zorunlu kılar; yolun yapısını bilmeyen kullanıcılar için kaza yapmayı açık hale getirebilmektedir. Yoğunluk yaşanan günlerde yollarda yayaların yürüdüğü veya yola sığmaya çalışan bisikletlilerin görüldüğü manzaralar ifade edilmiştir. Özellikle dik eğimli yollarda hız yapan bisiklet sürücülerinin ağır kazalar yapabildikleri aktarılmıştır. A4: “Yürüyemezsin, kaldırım yetmiyor sana. Kaldırım zaten küçük. Yani kocaman bir kaldırım olmadığı için yetmiyor. Bilmeyen kişi öyle gidiyorlar, çarpıyorlar öyle”.

A6:

... şimdi Adada zaten yaşayan insan senelerdir Adanın yollarını biliyor, durumunu biliyor ama eee Adaya yeni, ilk defa gezmeye gelen insan yol bilmiyor, neyle karşılaşacağını bilmiyor, e yokuşlarda fren

tutmayıp tepe takla olanlar var. Yani gözümüzün önünde çok yaşadık ve ölümlere kadar giden sonuçlar da oldu yani. Bisiklet kazası sadece. Ya bilmiyorum yani nasıl bir şey eee düzenlerler, yaparlar, onu da bilmiyorum. Tek giden de var, iki kişi giden de var, 5-6 kişi giden de var. E tartıştığım oldu yani. Çünkü yol dururken yaya kaldırımlarını bizim kullanmamız gerekirken (gülüyor) onlar kullanıyor. Niye? Çünkü araçlar geçiyor, e acemi, bilmeyince kaldırımdan gitmeye başlıyor. Kazaya seneler öncesi şahit oldum. Yabancı, gençten biriydi. Aya Yorgi'den giden, Aya Yorgi'yi biliyor musun bilmiyorum, dik yokuştan aşağıya inerken artık frenleri kontrol edemeyip takla attı yani, havada takla attı bisikletle beraberdi. Bir bayana çarptı. İkisi beraber. Yani ölümle sonuçlanmadı ama buna benzer çok olaylar duyduk. Ölümle sonuçlananlar da oldu...

A11:

Adanın sokakları genelde yokuşlu olduğu için eee bazen çok hızlı süren de oluyor, tehlikeli. 5-6 diyelim, 10 kişi üniversiteden arkadaş gelmiştir. Her biri bisiklet kiraladıysa yolun hepsine yayılmış, arkalı sıralı halde değil de ee dağınık halde yolun hepsini kaplayıp gidiyorlar. Karşıdan da araç geliyor, vatandaş geliyor. Adada kaldırımlar küçük mesela. Küçük, aynı zamanda da ağaçlar var. Bayağı haddinden yaşını geçirmiş ağaçlar büyük olduğu için kökü kaldırıma kaplamış. Vatandaşlar yolda yürüyor. Yolda hem vatandaş

yürüyor hem akülü hem bisiklet, eskiden fayton vardı, hem fayton.

Bayağı karışık. İşte Adanın arazisi de kaynaklı, yokuşlu caddeleri...

Araç yoğunluğu konusuyla da ilişkili olan adanın coğrafik yapısına dair sorunlar, yolun aktörler arasında paylaşılmak zorunda olması sebebiyle sakinler için hareket alanının kısıtlanmasına ve güvenli trafik ortamının bozulmasına sebep olabilmektedir. Bunun sonucunda kaynak değişiminden kaçınma eğilimi katılımcıların ifadelerinde kendisine yer bulmaktadır. Kısıtlı coğrafya ve araç yoğunluğu, aktörler arasındaki takasın oluşumuna engel olabilmektedir. Çünkü coğrafi şartlar sakinleri araç kullanmaya iterken; kiralık bisikletlerin kullanımı takasa dair maliyeti arttırmaktadır.

### 8.2.1.3. Yaş Aralığı

Bisiklet kiralayanların yaş aralığının gençlerden oluştuğu ifade edilmektedir. Bu durum, tecrübe eksikliği ve risk alma konularında olumsuz bir etken olabilmektedir. Jonah'ın yaptığı çalışma sonucunda (1990, ss. 145-146) 20-24 yaş aralığındaki sürücüler yaşlı sürücülere oranla daha fazla alkollü, agresif ve kural ihlali yapan bir araç kullanımı sergiledikleri ve emniyet kemeri kullanım oranlarının daha düşük olduğunu tespit etmiştir. Ayrıca Turner ve McClure (2003, s. 129) erkek ve 17-29 yaş aralığındaki sürücülerin trafik kazaları için risk altındaki gruba dâhil olduklarını ifade etmişlerdir. Benzer bir şekilde kiralık bisikletlerle trafiğe katılan genç sürücülerin tehlikeli davranışlarda (hızlı sürme, ellerini bırakma, riskli manevralar vb.) bulunabildikleri katılımcılar tarafından aktarılmıştır. A1: "Yani tahminim 17 ile 25-26. lise üniversite öğrencileri genelde. Genelde yüzde doksan öyle.". A12: "Kiralık bisikleti kullananların yaş aralığı, genelde gençler tercih ediyor bunu. Şöyle söyleyelim, 18 yaşla 30 yaş arası. Onun dışındaki vatandaşlar zaten ya eskiden fayton, şimdi de toplu ulaşımı tercih ediyor." ve son olarak A3: "Kiralayan genelde gençler. Ağırıklı gençler. Yani tahminen 15 ile 20 arası ve bunlar tamamen şey yani, eee cahil genç insanlar. Tabi şeyin (gençliğin) verdiği ateş var."

Katılımcılar için konuk aktörlerin özelliklerinin önemli olduğu söylenebilir. Örneğin ziyaretçilerin genç olmaları, trafik ortamındaki kaynak değişiminde olumsuz bir algıya sebep olabilmektedir. Çünkü katılımcılara göre genç kullanıcılar, güvenliği tehlikeye sokmakta ve kiralık bisiklet kullanımı kabul edilebilir memnuniyet düzeyinin altında kalmaktadır (Ap, 1992, s. 675).

### 8.2.1.4. Bilgi ve Tecrübe

Akülü araç ve bisiklet kullanılabilmesi için sürücü belgesi gerekmemesi sebebiyle, kullanıcıların bisiklet kullanımı, trafik bilgisi ve tecrübesi konularındaki yeterliliklerinin ölçülmesi resmi anlamda imkânsız hale gelmektedir. Her ne kadar yerel yönetimce bu araçların kullanımına yönelik



birtakım kurallar konulmuş olsa da kullanıcıların bilgi ve tecrübelerini ölçebilecek bir ölçüm aracı veya lisans belgesi bulunmamaktadır. Dolayısıyla akülü araç ve bisiklet kullanımı, tamamen kişisel bilgi ve becerilere bağlı kalmaktadır. Ancak trafiğin senkronize bir hareket gerektiriyor olması ve bunun sağlanabilmesi için kullanıcıların ortak bir bilgi kaynağından beslenmiş olmaları gerektiği göz önüne alınırsa; problem daha net anlaşılacaktır. Ayrıca bu noktadaki bilgi ve tecrübe eksikliği üç konuda kendisini göstermektedir: a) Kullanılan araca yabancılık b) Trafik içerisinde uyumlu harekete ve kurallara yabancılık c) Adanın yollarına yabancılık. Ziyaretçilerin sürücülük konusunda yeterliliği olsa bile yaşam alanlarının farklı bir mekân olması sebebiyle Ada coğrafyasına yabancı olmaları veya sürüş esnasında riskli davranışlarda bulunmaları da olumsuz etki bırakabilmektedir. Özellikle grup halinde gelen ziyaretçilerin birbirlerine ve diğer yol kullanıcılarına uyum sağlayamamaları durumunda, karmaşa ve kazaların yaşanması kaçınılmaz hale gelebilmektedir.

A12:

... karşıdan gelip bisiklet, uzun süre bisiklet kullanmamış, kullanmayı bilmeyen ondan sonra burda da basit bir şeyle kimlik vererek ücretini ödeyerek bisiklet kiralayan kişilerde de yollarda işte önceden fayton trafiği, şimdi araç ve akülü bisiklet trafiğinden dolayı çok kazalar meydana gelirdi. Ölümlü kazalara sebep olan ee kazalar oldu daha önce. Bunlara şahit olduk. Bisiklet binmeyi bilenler için güzel; Ada turlaması için, Adayı gezmek için öyle bir araç. Ama bilmeyenler için de tehlike diye düşünüyorum. Adada duran kişiyle tabi ki eee çok fark var. Çünkü Adadaki kişinin ya akülü aracı var ya bisikleti var. Bisikleti, yolu, güzergahı, inişi, çıkışı, yoldaki çukura varasıya belki biliyor. Kalabalığa ona göre uyum sağlıyor ama karşıdan gelen insan yolun ortasından yani bisikletle arkadan geleni, karşılarından geleni dikkat etmeden yol ortasından bastırarak gidiyor...

A2: "... geliyorlar acemi, burda öğreniyorlar. Bisiklete binmeyi bilmiyor karşıda. Aaa bisiklet merakı var. Bi binelim burada. Kolunu kırıyor, ayağını kırıyor. Hadi git karşılara hastanelere...". A3 ise kullanıcıların

bilgisizliğini ifade ederken Adalı olmanın bir ayrıcalık kazandırdığı temelinde ‘yerli’ ve ‘yabancı’ ayrımını ifadeleriyle örtük olarak göstermiş oluyor:

Bak abi eğitim yok eğitim. Bisikleti kullananlar eğitimsiz insanlar.

(...). Adamlar bir de İstanbul’un bu stresinden geliyor buraya, ooo

açılıyor X satayım. Elini bırakanlar, bilmiyor neyin ne olduğunu

bilmiyor. (...). Yani normalde herkes kendisi alsın mesela evi olan

alsın mesela sen Ada çocuğusun alırsın binersin gezersin. Ne demek

istediğimi anlıyor musun? O daha iyi ama öbür türlü Adayı bilmeyen

insan geldiği zaman abi, af edersin çarpsa da adam sana küfür ediyor...

A7 de benzer şekilde ‘yerli’ ve ‘yabancı’ söylemi üzerinden bisiklet kullanma tecrübesine dikkat çekiyor:

Adalılar daha bilinçli kullanıyor tabi ki yani. Çok fazla zaten nüfus

yoğunluğu olmadığı için bisiklet kullanan kişi sayısı da çok fazla yok.

Gayet eee olması gerektiği gibi, bisiklet kullanımında sorun olmuyor.

Hem akülü bisiklette hem kendi bisikletlerinde herhangi bir sıkıntı

yaşamadım. Misafir kiralık bisiklet kullananlar çok bilinçsiz

kullanıyor. Yola fevri çıkışları var. Ondan sonra eee giderken birden

önüne kırıyor, bakmıyor sağa sola, dikkat etmiyor.

A9 ise ana kara ile Ada trafiği arasında mukayese yapmaktadır. Aslında bu ifadeleriyle yabancı ve yerli olanın yer değiştirmesi durumunda rollerini de değiştiklerini ifade etmektedir. Çünkü bu durumda mekâna bağlı şartlarda değişmektedir:

... mesela biz nasıl ee karşıya geçtiğimizde aracı karşıda kullanan

günlük sürekli pratikte kullanan insanlar gibi kullanamayacağımız

için, kullanamadığımız için onlar da bizim gibi bisiklet kullanamaz

diye düşünüyorum. Öyle de oluyor zaten. Belli ediyor hani plakanın

dışında tabi ee günöbirlikçilerin plakalı oluyor araçları, (...) plaka olmasa bile ben anlıyorum yani. Yolda kullanım şekline göre ee çünkü denge, bisiklette denge çok söz konusu. En önemlisi. Acemilikten anlıyorsunuz.

Beklenen aktör özelliği olarak bir diğer konu ise kullanıcıların bilgi ve tecrübe düzeylerine yönelik tatmindir. Başka bir deyişle katılımcılara göre kiralık bisiklet kullanıcıları gerek bisiklet kullanımı gerek ada yollarına yabancı olduklarında, ulaşım kaynaklarının takasında sorunlar yaşanabilmektedir. Bunun sonucunda sakinler, hızlı ve güvenli ulaşımdan mahrum kalabilmektedir. Bu mahrumiyet, onların maliyetlerini arttırmakta ve takas değerlendirmesinde olumsuz tutuma sahip olmaktadır.

#### 8.2.1.5. Kiralamacılar

Ada trafiğinde meydana gelen kaza ve yoğunlukla ilgili olarak kiralama işini yapan esnafa sorumluluklar yüklendiği söylenebilir. Bisikletlerin bakım-tamir, kiralama, kullanıcıları bilgilendirme vb. sorumlulukların yüklendiği kiralayanlar, Ada halkı gözünde trafik olgusuna önemli derecede etki etmektedir. Bu sebeple ekonomik faaliyetler ile düzeni koruma arasında bir konuma yerleştirilmektedirler. Kiralama işinden bireysel menfaat sağlayan A1 kiralama sisteminin düzenli işlediğini iddia ederken, menfaati bulunmayan A3'e göre kiralamacılar problemin aktörlerinden birisidir. A1:

Şimdi buradaki arkadaşlarımızın birçoğu zamanla, artık öyle bir klişe hale geldi ki, kurumsal hale geldi işletmesi. Şöyle ki ekmeği, aş, çorbası, borcu, harcı bu dükkân. (...). Eğer siz bu adamların elinden alırsanız birçoğunun ikinci bir işi yok. Bütün düzenleri dağılır. Bisikletleri zaten burada, bu arkadaşların hepsi çok güzel bakımını güzel yaptırıyor. Bakın kendisi bisikletin tamirinden anlamıyorsa dahi, anlayan bir ustaya yıllık anlaşma yapıyor, veriyor parasını benim bisikletlerin tamiri sana aittir diyor. Ya bu arkadaşlar korkuyor. Kaymakamlığın vermiş olduğu kurallar var veyahut da Büyükşehir Belediyesinin zamanında Ulaşım Daire Başkanlığı'nın vermiş olduğu

kurallar var. Kask, dizlik, bisiklet ölçüleri, bisiklet plakaları, kullanılacak mecraların hepsini, krokilerini alan kişiye veriyorlar, bunu da anlatıyorlar. Ben gözümle şahidim. (...). Kiralayan kişilerde bir problem yok. Bakımları çok güzel. Kiralayanlarda sorun...

A3:

(...) Burda hiç kullanmasa bile veriyorlar. Bir tek burda değil yani. Her yerde yapıyorlar. Özellikle o büyük bisiklet mesela X'in bisiklet şeyi, orda onlar hiç gözünün yaşına bakmıyorlar. Yeter ki para gelsin ama ne gelirse gelsin. Bunlar da çok önemli. Bir de yasağa hiç uydurmuyor. Bunu, bisikletçiler bunu yapmıyor. Bisikletçiler bunu söylemiyor...

Ap'a göre (1992, s. 671) ev sahibi bağlamında aktörler, yerleşik taraflardan oluşmaktadır. Katılımcılara göre yerleşik aktörlerden biri kiralama işi yapan esnaftır ve onların gerçekleşen takasta rolleri vardır. Kiralamacılar ekonomik fayda sağlamaktadır ancak sakinler, bu takastan aynı faydayı elde edememektedirler. Dolayısıyla kaynak değişimi konusunda denge mevcut değildir. Ap'a göre (1992, s. 683) takas ilişkisinde dengesizlik ve asimetri mevcut olduğunda, avantajsız olan sakinlerin turizm algıları olumsuz olacaktır.

#### 8.2.1.6. Resmi Kurallar

Adadaki trafik düzeni ile ilgili rol verilen diğer bir taraf ise resmi otorite ve kurallardır. Yerel yönetim, birtakım yasal düzenlemeler yapmıştır ancak Adaya gününbirlik ziyarete gelen yabancıların bu kuralları bilmeleri veya öğrenmeleri için yeterli zaman ve eğitim imkânı olmadığı söylenebilir. A8:

Bu işin çok tarafı var bence. Belediye kısmı var, eee düzenleyici olarak bir kaymakamlık kısmı var, bir de bu işin bisiklet kiralayan kısmı var. Bir de kiralayıcı kısmı var. E şimdi vatandaş gelmiş, ulaşım aracı yok bisiklet kullanmak isteyebilir. Diğerini satmak isteyebilir.

Belediye bundan gelir elde etmek isteyebilir. Kaymakamlık da bunu düzenleyecek merci.

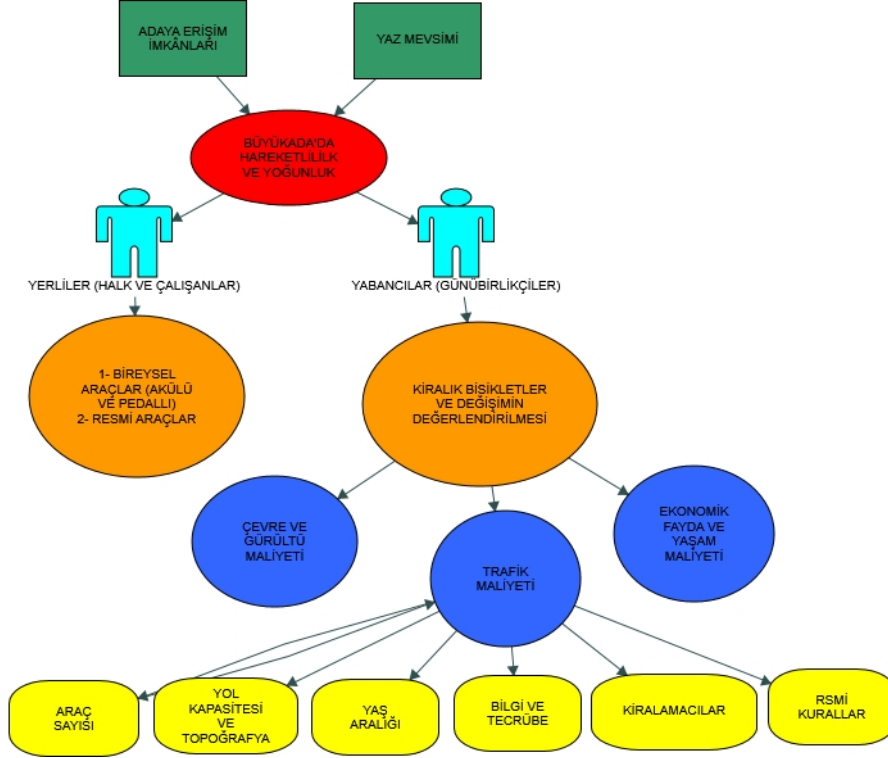
A7:

Problemin temel kaynağı bu işin kurumsal bir yapıya dökülmesi gerekiyor. (...). Tek elden işletilip belli bir standart dâhilinde, belli bir ücret dâhilinde. (...). Kaymakamlığın, belediyenin, polislerin, bizim, kamu kurumlarındaki çalışan arkadaşların. Hepsinin daha özverili çalışması gerekir ama dediğim gibi en başta o yukardan gerekli düzenlemeler yapılırsa diğer uygulayanlar da görevlerini yapan arkadaşlar da dikkatli olur. Yani işin biraz da yukardan çözülmesi gerekiyor diye düşünüyorum.

Yerleşik aktörlerden olan resmi otorite ve onun koyduğu kurallar takasın sonuçlarını etkilemektedir. Çünkü kaynak değişimi, yasal kurullarla şekillenen trafik ortamında gerçekleşmektedir. Ayrıca resmi uygulamalar, aktörlerin beklentilerinin sınırlarını, yönünü ve sonucunu etkilemektedir. Örneğin resmi otorite veya kurulların pasif olduğunu düşünen sakinler, beklentilerinin karşılanamayacağı düşüncesiyle takastan çekilebilirler. Dolayısıyla turizm faaliyetlerinin olumsuz etkileri sebebiyle kiralık bisiklet kullanımına karşı negatif bir tutuma sahip olabilirler.

## 9. SONUÇ

Çalışmamızdan elde edilen verilerin analizi sonucunda ortaya çıkan şablonun daha net anlaşılabilmesi amacıyla Nvivo Pro 12 programı ile aşağıdaki şekil oluşturulmuştur:



**Tablo 3 – Büyükada’da Günübirlik Ziyaretçiler ve Kiralık Bisiklet Kullanımı**

Büyükada’da hareketliliği etkileyen iki önemli faktörün adaya erişim imkânları ve mevsimsel şartlar olduğu söylenebilir. Yerli ve yabancının bölge içerisindeki hareketliliği motorlu taşıt kullanımının yasak olması sebebiyle alternatif ulaşım araçlarıyla yapılmaktadır. Turistler için özellikle kiralık bisikletler cazip bir ulaşım aracıdır. Motorlu araç trafiğinin yoğun olduğu yerlerde bisiklet kullanımı teşvik edilen bir konudur ve bisiklet yoğunluğunun az olması sebebiyle sorunlar hissedilemeyebilir. Ancak Ada gibi kısıtlı coğrafyalarda problemler görünür hale gelebilir.

Adadaki trafik yaşantısı içerisinde yol, zaman, güvenlik gibi kaynaklar yol kullanıcıları arasında değişim araçları olmaktadır. Kiralık bisiklet kullanımı konusunda özellikle bireysel menfaat sağlayan esnafların olumlu tutuma sahip oldukları söylenebilir. Bireysel menfaati olmayan katılımcılar ise kiralık bisikletlerin Ada ekonomisine faydası olduğunu ancak yaşam maliyetine, çevresel kirliliğe ve trafik düzenine olumsuz etki ettiğini ifade etmişlerdir. Ticari menfaati olmayan iki esnaf katılımcı tamamen olumsuz ifadeler kullanmışlardır. Katılımcıların kaynak değiş tokuşuna ilişkin öncüllerinin karşılama düzeyleri, takas sonucunda elde edilen çıkarımları yönlendirmekte ve turizm faaliyetlerine karşı algı ve tutumları etkilemektedir (Ap, 1992, s. 684).

Ziyaretçilerle aynı trafik ortamını paylaşarak kaynak değişiminde bulunan sakinler, bu değişimi değerlendirmesi sonucunda trafik maliyetinin günlük yaşamda kaza ve yoğunluk gibi olumsuz etkilere sebep olduğunu düşünmektedirler. Değerlendirme sonucunda kaynak değişiminin araç sayısı, yol kapasitesi ve topoğrafya, yaş aralığı, bilgi ve tecrübe, kiralamacılar, resmi kurallar başlığı altında 6 çıkarımda buldukları söylenebilir. Çalışmanın odak noktası olarak trafik ortamındaki kaynak değişiminin değerlendirilmesi, gerçekleştirilen bu nitel çalışma aracılığıyla görünür kılınmıştır.

Bu çalışma sonucunda, tespit edilen sorunlara yönelik bazı politika önerileri sunulabilir. Öncelikle çözüm yasa koyucular, uygulayıcılar ve kullanıcılar yelpazesinde geniş bir katılım gerektirmektedir. Yerel yönetimce alınacak tedbir, düzenleme ve kontroller daha hissedilebilir bir düzeyde yapılabilir. Uygulamada belirli alanlara akülü araç ve bisikletlerin girişi yasak olsa da denetimden sorumlu personel sayısı ve etkinliğinin artırılmasının faydalı olacağı düşünülmektedir. Özellikle Adada yaşayan halk için farkındalık yaratılması ve bilinçlendirilmesi amacıyla trafik bilgisi ve akülü araç/bisiklet kullanımı konularında eğitimler verilerek, adaylar sınav sonucunda araç kullanma sertifikası kazanabilirler. Böylece Adada trafik kültürünün oluşturulması sağlanabilir. Çünkü Ada halkı trafiğin diğer bir cephesini oluşturmaktadır. Adaya gelen ziyaretçiler içinse, tek ulaşım yolu olan deniz araçlarında Adaya geliş esnasında kısa film, broşür vb. bilgilendirme araçları kullanılabilir. Adada bisiklet kullanımına ilişkin yürürlükte olan mevzuat, mevcut ihtiyaçlara göre güncellenmeye devam edilebilir. Bisiklet yollarının daha belirgin işaret ve levhalarla izole edilmesi sağlanabilir. Kazaların daha çok meydana geldiği noktalar ile tehlikeli viraj ve dik yokuşların olduğu bölgelere, görünürlüğü yüksek uyarı levhaları veya hız kesiciler konulabilir. Kiraya verilen bisikletlerin anlık kiralama sayısının, tamir ve bakım takibinin, kural ihlali yapan sürücülerin ve kiralama işletmelerinin tespiti gibi denetim ve takibinin yapılması gereken hususların uygulayıcılar tarafından kontrol altında tutulabilmesi için çip, barkod vb. teknolojik araçlar kullanılabilir. Böylece motorlu araçlar için kullanılmakta olan elektronik denetleme sistemi gibi tek bir merkezden takiplerinin ve denetlemelerinin yapılabilmesi sağlanabilir. Kiralayan işletmeler bisikleti kiralamadan önce teorik veya pratik olarak standart hale getirilmiş kısa bir teste tabi tutarak müşterinin bisiklet kullanım bilgisini ölçebilir. Böylece Adalarda araç ve yaya hareketliliği daha kontrollü, düzenli ve güvenli bir şekilde sağlanabilir.

Çalışmanın sınırlılığı, değişimin diğer cephesi olan ziyaretçilerin dahil edilmemesidir. Gelecekte yapılacak çalışmalarda bu konu göz önüne alınarak kaynak değişimi karşıt bir açıdan değerlendirilebilir.

**ÇIKAR ÇATIŞMASI BEYANI**

Yazarların herhangi bir çıkarı dayalı ilişkisi bulunmamaktadır.

**ETİK ONAY/KATILIMCI ONAMI**

Atatürk Üniversitesi Sosyal ve Beşerî Bilimler Etik Kurul Başkanlığı tarafından 01/07/2021 tarihinde etik kurul onayı alınmıştır. Katılımcılardan bilgilendirilmiş onam formu alınmıştır.

**MADDİ DESTEK**

Çalışma için herhangi bir maddi destek alınmamıştır.

**YAZAR KATKILARI**

Bu araştırma ve araştırmayla ilgili tüm aşamalar Prof. Dr. Yıldız Akpolat ve İrfan Kavaz tarafından yürütülmüştür.



## KAYNAKÇA

- 16 Sayılı İlçe Belediye Meclis Kararı. (2016). *Adalar ilçesi dâhilinde bisiklet kiraya verenlerin ve kiralık bisiklet sürücülerinin uymaları gereken kurallar; kiralık bisikletlerin, özel bisikletlerden ayırt edilmesini sağlayıcı özellikler; kiralık bisikletlerin plakalandırılması ve denetlenmesi hakkında yönetmelik.*
- 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu (1983). *T.C. Resmî Gazete.*
- Abacık, G. C. (2019). *Toplumsal cinsiyet sosyolojisi bağlamında trafikte engelli kadın sürücü olmak: Isparta örneği* (Tez No. 614479) [Yüksek lisans tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.
- Altıntaş, V. (2010). *Turizm gelişiminin yerel halkın yaşam kalitesi üzerine etkileri: Alanya bölge modeli* (Tez No. 280448) [Doktora tezi, Akdeniz Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.
- Andereck, K. L., Valentine, K. M., Knopf, R. C., & Vogt, C. A. (2005). Residents' perceptions of community tourism impacts. *Annals of Tourism Research*, 32(4), 1056-1076.
- Ap, J. (1992). Residents' perceptions on tourism impacts. *Annals of Tourism Research*, 19(4), 665-690.
- Aycan, N., & Aycan, Ş. (2014). Trafiğin yazılı olmayan kurallarının kadın sürücü ayağı. *Emniyet Genel Müdürlüğü 5. Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu ve Sergisi* içinde (ss. 67-76). Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayınları.
- Bauman, Z. (2019). *Postmodernlik ve hoşnutsuzlukları* (İ. Türkmen, Çev.). Ayrıntı Yayınları.
- Bauman, Z. (2021). *Sosyolojik düşünmek* (A. E. Pilgir, Çev.). Ayrıntı Yayınları.
- Berger, M. L. (1986). Women drivers!: The emergence of folklore and stereotypic opinions concerning feminine automotive behavior. *Women's Studies International Forum*, 9(3), 257-263.
- Böhm, S., Jones, C., Land, C., & Paterson, M. (2006). Introduction: Impossibilities of automobility. *The Sociological Review*, 54(1), 3-16.
- Butler, R. W. (1980). The Concept of the tourist area life-cycle of evolution: Implications for management of resources. *Canadian Geographer*, 24(1), 5-12.
- Caneday, L., & Zeiger, J. (1991). The social, economic, and environmental costs of tourism to a gaming community as perceived by its residents. *Journal of Travel Research*, 30(2), 45-49.
- Cass, N., Shove, E., & Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. *The Sociological Review*, 53(3), 539-555.
- Ceylan, Y. (2015). *Trafik suçlarının suç kurumlarındaki yeri ve sosyolojik analizi* (Tez No. 397747) [Yüksek lisans tezi, Anadolu Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.

- Conley, J. (2012). A sociology of traffic: Driving, cycling, walking. P. Vannini (Ed.), *Technologies of mobility in the Americas* içinde (ss. 219-236). Peter Lang.
- Creswell, J. W. (2020). *Nitel araştırma yöntemleri: Beş yaklaşıma göre nitel araştırma ve araştırma deseni* (M. Bütün & S. B. Demir, Çev.). Siyasal Kitabevi.
- Currie, C., & Falconer, P. (2014). Maintaining sustainable island destinations in Scotland: The role of the transport-tourism relationship. *Journal of Destination Marketing and Management*, 3(3), 162-172.
- Cüceloğlu, D. (2019). *İnsan insana*. Remzi Kitabevi.
- Çetinkaya, G., & Dedemen, O. (2013). Golf turizmine yönelik yerel halkın algılarının belirlenmesi: Antalya/Belek örneği. *Turizm ve Araştırma Dergisi*, 2(1), 24-45.
- Dant, T. (2004). The driver-car. *Theory, Culture ve Society*, 21(4-5), 61-79.
- Delice, M. (2013). Sürücüyü öfkeliendiren davranışların ve sürücülerin bu davranışlara verdiği tepkilerin incelenmesi. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 17(2), 251-273.
- Doğan, M., & Sökmen, S. (2021). Turizm araştırmalarında sosyal değişim teorisinin çeyrek yüzyılı. *Türk Turizm Araştırmaları Dergisi*, 5(2), 1220-1237.
- Doxey, G. (1975). A causation theory of visitor-residents irritants: Methodology and research inferences. *The impact of tourism, sixth annual conference proceedings of the travel research association* içinde (ss. 195-198). The Travel Research Association.
- Duran, E. & Özkul, E. (2012). Yerel halkın turizm gelişimine yönelik tutumları: Akçakoca örneği üzerinden bir yapısal model. *International Journal of Human Sciences*, 9(2), 500-520.
- Eastman, J. T., Danaher, W. F., & Schrock, D. (2013). Gendering truck driving songs: The cultural masculinization of an occupation. *Sociological Spectrum*, 33(5), 416-432.
- Ece, M. (2015). *Karar destek yardımcı olarak gürültü haritalama yazılımı ile trafik gürültüsü üzerine farklı senaryoların irdelenmesi, Antalya örneği* (Tez No. 410803) [Doktora tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.
- Ekici, R., & Çizel, B. (2014). Yerel halkın turizm gelişimi desteğine ilişkin tutumlarının destinasyonların gelişme düzeylerine göre farklılıkları. *Seyahat ve Otel İşletmeciliği Dergisi*, 11(3).
- Erjem, Y. (1996). *Sosyolojik açıdan trafik, trafik sisteminin işleyişi ve trafik kazaları* (Tez No. 52810). [Doktora tezi, Hacettepe Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.
- Getz, D. (1994). Residents' attitudes towards tourism: A longitudinal study in Spey Valley, Scotland. *Tourism Management*, 15(4), 247-258.
- Goffman, E. (2017). *Kamusal alanda ilişkiler: Toplu yaşamın mikro incelemeleri* (M. F. Karakaya, Çev.). Heretik Yayınları. (İlk baskı 1971'de yapılmıştır)

- Granié, M. A., & Papafava, E. (2011). Gender stereotypes associated with vehicle driving among french preadolescents and adolescents. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(5), 341-353.
- Gudykunst, W. B. (1983). Toward a typology of stranger-host relationships. *International Journal of Intercultural Relations*, 7(4), 401-413.
- Gül, H. (2019). Kamusal alanda toplumsal cinsiyet görünümleri-Kadın sürücülere ilişkin kalıp yargılar-Gaziantep örneği. *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 7(90), 442-453.
- Günindi Ersöz, A. (2018). Toplumsal yaşamda şiddet: Trafikte yol vermeme nedeni ile yaşanan şiddet olaylarının nedenlerine multidisipliner bir bakış. *Electronic Turkish Studies*, 13(15), 495-508.
- İBB Şehir Planlama Müdürlüğü. (2020a). *İBB yüz yüze işletme anketi*. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fsehirplanlama.ibb.istanbul%2Fwp-content%2Fuploads%2F2021%2F04%2Fyuzuze\_isletme\_0504.pdf&clen=744946&chunk=true
- İBB Şehir Planlama Müdürlüğü. (2020b). *Adalar hane halkı anketi raporu*. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fsehirplanlama.ibb.istanbul%2Fwp-content%2Fuploads%2F2021%2F03%2FADALAR\_hh\_anketi.pdf&clen=1678446&chunk=true
- İBB Şehir Planlama Müdürlüğü. (2020c). *Adalar ziyaretçi anketi (Çevrimiçi)*. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fsehirplanlama.ibb.istanbul%2Fwp-content%2Fuploads%2F2021%2F04%2Fcevrimici\_ziyaretci\_0504.pdf&clen=1165555&chunk=true
- İnal, K. (2014). *Türkiye'de trafik güvenliği eğitiminin bütünlüklü değerlendirilmesi* (Tez No. 366553) [Doktora tezi, Ankara Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi [İBB]. (2020). *Adalar ilçesi strateji belgesi 1. taslak*.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2021a). *Ulaşım koordinasyon merkezi kararı*.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2021b). *Adalar ilçesi bisiklet kiralama yönergesi*.
- Jensen, O. B. (2006). 'Facework', flow and the city: Simmel, Goffman, and mobility in the contemporary city. *Mobilities*, 1(2), 143-165.
- Jonah, B. A. (1990). Age differences in risky driving. *Health Education Research*, 5(2), 139-149.
- Jørgensen, A. J. (2006, December). Traffic culture: Law, morality and actual behaviour. *Selected proceedings from the annual transport conference at Aalborg University* içinde (ss. 1-15). Aalborg University Press.
- Jurowski, C., & Gursoy, D. (2004). Distance effects on residents' attitudes toward tourism. *Annals of Tourism Research*, 31(2), 296-312.

- Jurowski, C., Uysal, M., & Williams, D. R. (1997). A theoretical analysis of host community resident reactions to tourism. *Journal of Travel Research*, 36(2), 3-11.
- Kanwal, S., Pitafi, A. H., Rasheed, M. I., Pitafi, A., & Iqbal, J. (2020). Assessment of residents' perceptions and support toward development projects: A study of the China–Pakistan economic corridor. *The Social Science Journal*, 1-17.
- Karacan Çetin, H. (2015). Karayolları trafik kanununda hukuki sorumluluk (Türk, İsviçre ve Alman hukukları karşılaştırmalı) (Tez No. 422300) [Doktora tezi, İstanbul Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.
- Khadaroo, J., & Seetana, B. (2007). Transport infrastructure and tourism development. *Annals of Tourism Research*, 34(4), 1021-1032.
- Ko, D. W., & Stewart, W. P. (2002). A structural equation model of residents' attitudes for tourism development. *Tourism Management*, 23(5), 521-530.
- Kulualp, H. G., & Sarı, Ö. (2019). Destekleme davranışı ve sosyal değişim teorisi kapsamında kırsal turizmin etkilerinin değerlendirilmesi. *MANAS Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 8(1), 643-666.
- Kurihara, T., & Wu, L. (2016). The impact of high speed rail on tourism development: A case study of Japan. *The Open Transportation Journal*, 10(1), 35-44.
- Lee, C. K., & Back, K. J. (2003). Pre-And post-casino impact of residents' perception. *Annals of Tourism Research*, 30(4), 868-885.
- Lepp, A. (2007). Residents' attitudes towards tourism in Bigodi Village, Uganda. *Tourism Management*, 28(3), 876-885.
- Levine, D. N. (1977). Simmel at a distance: On the history and systematics of the sociology of the stranger. *Sociological Focus*, 10(1), 15-29.
- Lezotte, C. (2013). Women with muscle: Contemporary women and the classic muscle car. *Frontiers: A Journal of Women Studies*, 34(2), 83-113.
- Li, L. S., Yang, F. X., & Cui, C. (2019). High-Speed rail and tourism in China: An urban agglomeration perspective. *International Journal of Tourism Research*, 21(1), 45-60.
- Li, M., & Luo, Z. (2020). The 'bad women drivers' myth: The over representation of female drivers and gender bias in China's media. *Information, Communication & Society*, 23(5), 776-793.
- Manderscheid, K. (2009). Integrating space and mobilities into the analysis of social inequality. *Distinktion: Scandinavian Journal of Social Theory*, 10(1), 7-27.
- Masson, S., & Petiot, R. (2009). Can the high speed rail reinforce tourism attractiveness? The case of the high speed rail between Perpignan (France) and Barcelona (Spain). *Technovation*, 29(9), 611-617.
- Merriam, S. B. (2013). *Nitel araştırma: Desen ve uygulama için bir rehber* (S. Turan, Çev.). Nobel Yayıncılık.
- Moeckli, J. & Lee, J. D. (2007). The making of driving cultures. *Improving Traffic Safety Culture in the United States*, 38(2), 185-192.

- Moore, M.A. (2015). An essay on Doxey's (1975) Irridex; Ap's (1992) social exchange process; and Gursoy and Rurhterford's (2004) determinants of community support theories. *Mphil document*. University of Cape Coast.
- Musa, I. J., & Ndawayo, B. A. (2011). The role of transportation in the development of tourism in Nigeria. *Tourismos*, 6(1), 297-305.
- Nunkoo, R., & Gursoy, D. (2012). Residents' support for tourism: An identity perspective. *Annals of Tourism Research*, 39(1), 243-268.
- Nunkoo, R., & Ramkissoon, H. (2012). Power, trust, social exchange and community support. *Annals of Tourism Research*, 39(2), 997-1023.
- Özdemir, C. (1995). *Aydın ilinde trafik kazası yapan sürücülerin sosyolojik yönden değerlendirilmesi* (Tez No. 43382) [Yüksek lisans tezi, Hacettepe Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.
- Özel, Ç. H. (2014). Turizmin sosyo-kültürel boyutta ortaya çıkardığı etkilerin incelenmesi: Marmaris örneği. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (42), 57-68.
- Park, R. E. (1928). Human migration and the marginal man. *American Journal of Sociology*, 33(6), 881-893.
- Parkin, K. J. (2017). *A Century of buying, driving, and fixing cars*. Penn.
- Rothe, J. P. (1992). Traffic sociology: Social patterns of risk. *International Journal of Adolescent Medicine and Health*, 5(3-4), 187-198.
- Saldana, J. (2019). *Nitel araştırmalar için kodlama el kitabı* (A. Tüfekci Akcan & S. N. Şad, Çev.). Pegem Akademi.
- Scharff, V. (1992). *Taking the wheel: Women and the coming of the motor age*. Free Press.
- Schütz, A. (1944). The stranger: An essay in social psychology. *American Journal of Sociology*, 49(6), 499-507.
- Sheller, M., & Urry, J. (2000). The city and the car. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(4), 737-757.
- Simmel, G. (2015). *Bireysellik ve kültür* (T. Birkan, Çev.). Metis Yayınları.
- Siu, P. C. (1952). The sojourner. *American Journal of Sociology*, 58(1), 34-44.
- Szromek, A. R., Kruczek, Z., & Walas, B. (2020). The attitude of tourist destination residents towards the effects of overtourism—Krakow case study. *Sustainability*, 12(1), 1-17.
- Şam, P. (2013). *Adli tıp kurumu Trafik İhtisas Dairesi'ne kusur durumu tespiti istemiyle gönderilen adli dosyaların olay yeri incelemesi parametreleri açısından değerlendirmesi* (Tez No. 344078) [Doktora tezi, İstanbul Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.
- Tanrıverdi, A. (2006). *Adalar: İlçemizi tanıyalım*. Adalı Yayınları.

- Thompson, K., & Schofield, P. (2007). An investigation of the relationship between public transport performance and destination satisfaction. *Journal of Transport Geography*, 15(2), 136-144.
- Turner, C., & McClure, R. (2003). Age and gender differences in risk-taking behaviour as an explanation for high incidence of motor vehicle crashes as a driver in young males. *Injury Control and Safety Promotion*, 10(3), 123-130.
- Türkiye İstatistik Kurumu. (t.y.). *İlçenin mahalle bazında nüfus sayıları*. Türkiye Cumhuriyeti Hazine ve Maliye Bakanlığı. 01.09.2021 tarihinde <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/> den Alındı.
- Ulutaş, B., Sapaz, D., & Dumanlı, D. (2015). Ulaşım sektöründe kadın emeği: Ankara'da çalışan kadın sürücü ve makinistler. *Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi Dergisi*, 48(2), 141-164.
- Urry, J. (2010). Mobile sociology 1. *The British Journal of Sociology*, 61, 347-366.
- Ünal, L., Özdek, N., Ünal, N., & Keçici, B. (2017). 'Hep şu kadın sürücüler' basmakalıbı, trafikte kadın olmak. *Emniyet Genel Müdürlüğü 7. karayolu trafik güvenliği sempozyumu ve sergisi* içinde (ss. 150-170). Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayınları.
- Vannini, P. (2010). Mobile cultures: From the sociology of transportation to the study of mobilities. *Sociology Compass*, 4(2), 111-121.
- Virkar, A. R., & Mallya, P. D. (2018). A review of dimensions of tourism transport affecting tourist satisfaction. *Indian Journal of Commerce & Management Studies*, 9(1), 72-80.
- Walsh, M. (2011). Gender and automobility: Selling cars to American women after the Second World War. *Journal of Macromarketing*, 31(1), 57-72.
- Wang, Y., & Pfister, R. E. (2008). Residents' attitudes toward tourism and perceived personal benefits in a rural community. *Journal of Travel Research*, 47(1), 84-93.
- Yago, G. (1983). The sociology of transportation. *Annual Review of Sociology*, 9 (1), 171-190.
- Yıldız, M. C., & Karaca, M. (2015). Otomobil sürücülerinin trafik ve yol güvenliği konusundaki görüşlerine sosyolojik bakış. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12.
- Yılmaz, A. C. (2015). *Determination of defect rates of traffic accident involvements by using accident reconstruction tools* (Tez No. 413575) [Doktora tezi, Çukurova Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.
- Zaidel, D. M. (1992). A Modeling perspective on the culture of driving. *Accident Analysis&Prevention*, 24(6), 585-597.
- Zorer, Y. (2005). *Tarihi gelişim sürecinde Büyükkada meydanları*. Büyükkada Kültür Derneği Yayınları.