

	<b>SOSYAL ARAŞTIRMALAR VE YÖNETİM DERGİSİ (SAYOD)</b>	
<b>JOURNAL OF SOCIAL RESEARCH AND MANAGEMENT</b>		
E-ISSN: 2667-5897	<a href="https://dergipark.org.tr/tr/pub/sayod">https://dergipark.org.tr/tr/pub/sayod</a>	<b>Paper Type:</b> Research Paper, <b>Makale Türü:</b> Araştırma
Sayı:1, Nisan 2022	<b>Issue:</b> 1, April 2022	<b>Received Date / Geliş Tarihi:</b> 09/03/2022 <b>Accepted Date / Kabul Tarihi:</b> 25/03/2022
<b>ERİL TRAFİK KÜLTÜRÜ İÇERİSİNDE KADIN SÜRÜCÜLERİN KONUSU: HABER ANALİZİ</b> ***** <b>THE FEMALE DRIVER'S POSITION IN THE MALE TRAFFIC CULTURE: A NEWS ANALYSIS</b>		
<b>Atıf/ to Cite (APA):</b> Yıldız, N.B. ve Güneş Yüce, T. (2022). Eril Trafik Kültürü İçerisinde Kadın Sürücülerin Konumu: Haber Analizi, Sosyal Araştırmalar ve Yönetim Dergisi, (1), 121-139. <b>DOI:</b> <a href="https://doi.org/10.35375/sayod.1082914">https://doi.org/10.35375/sayod.1082914</a>		<b>Neslihan Başak YILDIZ<sup>1</sup></b> <b>Tuğçe GÜNEŞ YÜCE<sup>2</sup></b>

### ÖZ

Toplumsal cinsiyete bağlı olarak gelişen kültür, günlük yaşamın pek çok alanına sirayet etmektedir. Bu alanlardan bir tanesi de kent mekanının büyük bir bölümünü kaplayan trafiktir. Trafik kuralları farklı kültürlerde benzer olsa da sürücüler tarafından gerçekleştirilen roller, davranışlar ve uygulamalar kültürden kültüre farklılaşmaktadır. Türkiye’de sürücü olarak trafikte var olmak genellikle erkeklerle tanımlıyken, sürücü ifadesinin yalnız başına kullanımı genellikle erkek cinsiyetine işaret etmektedir. Son yıllarda kadın sürücülerin sayısındaki artış ile trafikte sürücü olarak kadınların var oluş biçimi normalleştirilmiştir. Ancak bu duruma rağmen trafik kültürü hala eril bir alan olma özelliğini korumaktadır. Trafikteki erilliği ifade etmenin bir yansıması olan *kadın sürücü* ifadesi gerek günlük konuşma dilinde gerekse haber metinlerinde kullanılmaktadır. Bu makale ile *sürücü* ve *kadın sürücü* ifadesini içeren 10 adet haberin metin dili, içerik analizi yöntemi ile incelenerek trafikteki kadın sürücüler ile ilgili kalıp yargıların ve stereotiplerin ortaya çıkarılması amaçlanmıştır. Yapılan içerik analizi değerlendirmesine göre incelenen trafik haberlerinde toplumsal cinsiyete duyarlı dil kullanımının yaygın olmadığı görülmektedir. Genellikle cinsiyeti kadın olan sürücüler “kadın sürücü” olarak nitelendirilirken belirli stereotipler üzerinden etiketlenmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Trafik, trafik kültürü, toplumsal cinsiyet, içerik analizi.

### ABSTRACT

Culture, which develops depending on gender, spreads to many areas of daily life. One of these areas is the traffic that covers a large part of the city space. Although traffic rules are similar in different cultures, the roles, behaviors and practices performed by drivers differ from culture to culture. While being in traffic as a driver is generally defined for men in Turkey, the use of the word driver alone generally refers to the male gender. With the increase in the number of female drivers in recent years, the way of existence of women as drivers in traffic has been normalized. However, despite this situation, traffic culture still maintains its character as a masculine area. The expression of female driver, which is a reflection of expressing the masculinity in traffic, is used both in daily speech and in news texts. With this article, it is aimed to reveal the stereotypes and stereotypes about female drivers in traffic by examining the text language and content analysis method of 10 news stories containing the expression of driver and female driver. According to the content analysis evaluation, it is seen that the use of gender sensitive language in the traffic news is not common. Generally, female drivers are labeled as “female drivers”, and they are labeled through certain stereotypes.

**Keywords:** Traffic, traffic culture, gender, content analysis.

<sup>1</sup>Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Sosyoloji Bölümü, neslihanbasakyildiz@gmail.com, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-7172-6998>

<sup>2</sup>Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Sosyoloji Bölümü, tugcegunesyuce@gmail.com, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-6308-6505>

## 1. GİRİŞ

Trafik, bireylerin “sürücü” veya “yaya” olarak katıldığı, trafik sistemleri ile etkileşim halinde olduğu, kurallar bütününden ve kültürel kodlardan oluşan bir alandır. Türk Dil Kurumu’na (TDK) göre trafik: “1.Ulaşım yollarının yayalar ve her türlü taşıt tarafından kullanılması, gidiş geliş, seyrüsefer.” ve “2. Ulaşım yollarında bulunan taşıt ve yayaların tümü” olarak tanımlanır (Türk Dil Kurumu (TDK), 2020). İnsanlık tarihine bakıldığında trafik kültürünün asıl oluşum yeri kent mekanıdır. Kent mekanı ve araç kullanımının yaygınlaşması ile birlikte herkesin ister istemez kullanımına açık hale gelir. Kentte yaşıyorsanız bu ulaşım teknolojilerinden bağımsız olduğunuzu varsaymak imkansızdır, evden dışarıya en iyi ihtimalle bir “yaya” olarak adım atarsınız (Köse, 2014, s. 34).

Otomobillerin ve kentlerin birbirini dönüştürücülüğünün eş zamanlı ve birbirini ivmelendiren bir olgu olduğu düşüncesi kent sosyologlarınca paylaşılan bir fikirdir (Köse, 2014 , s. 33). On dokuzuncu yüzyıl otomobillerin üretimi ile kent ve özel mekanın bir arada gelişmesi ve dönüşümü gerçekleşmiştir. Kentlerin korku veren ve bireyi tedirgin eden yapısının kırılmasında otomobillerin verdiği özgürlük önemli rol oynamaktadır. Zamanla otomobillerin verdiği özgürlük hissi bir ihtiyaca dönüşerek bireylerin otomobillerini kendilerinin bir parçası olarak görmeye başlamasına neden olmaktadır. Aynı zamanda otomobil markalarının çoğalması ile birlikte, otomobiller kentli bireyler için birer statü sembolü haline gelmektedir. Benzer statülerde yer alan bireyler için ise otomobil markalarının ve trafik kültürünün birer sınıfsal statü yarattığından bahsedilebilir. Markaların oluşturduğu kimlikler ve bu kimliğe bağlı olarak bireylerin tutum ve davranışları belli kültürleri yansıtmaktadır. Araçların markaları, modelleri ve modifiye edilme şekillerinden bazıları sembolik kültür öğelerindedir.

Trafik kuralları, trafik sisteminin düzen içerisinde işleyebilmesi için hukuki yaptırımlar ile güvence altına alınarak kısa ve uzun vadede düzeni sağlamaktadır. Birey, sürücü veya yaya olarak trafik alanına girdiğinde trafiğin kurallarına uymak zorundadır. Trafikte yazılı *trafik kuralları* net bir biçimde belirlenmişken, toplumsal ve kültürel öğelere göre değişen, yazısız trafik kurallarını ve davranışlarını içeren *trafik kültürü* bulunmaktadır. Trafikte yazılı olmayan ancak kabul gören bazı toplumsal kurallar, topluca ihlal edilen ya da yok sayılan kurallar, korna kullanımının sıklığı, konvoy oluşturma gibi davranışlar kültürel bazı özellikler taşımaktadır. Bu davranışların bazıları da toplumsal cinsiyet normlarına göre şekillenmekte ve cinsiyetlere göre farklı etkiler ortaya çıkarmaktadır. Trafikte kadın olmanın toplumdaki topluma değiştiği gözlenirse de toplumsal cinsiyet kalıplarına bağlı olarak kadınların, trafikten ve sürücü olmaktan dışlanması uzun yıllar boyunca başta kent mekanları olmak üzere, trafiğin yer aldığı tüm mekanlarda meydana gelmektedir. Kadın sürücüler, eril bir toplumsal mekan olan trafik içerisinde çeşitli baskılara ve fiziksel/psikolojik şiddete maruz kaldığı, haber örneklerinde de bu durumun toplumsal cinsiyete duyarlı olmayan bir dille ifade edildiği görülmektedir.

### 1.1. Trafik Kültürü

Sembolik kültürel öğe olarak trafik ve trafik kültürü analizlerini içeren çalışmaların çoğunluğu uluslararası literatürde yer almaktadır. Benzer çalışmaların ulusal literatürdeki yansımalarına bakıldığında; sayıca az olmasına karşın genellikle trafiğin Türk kültüründe şekillenişini, adaptasyon sürecini ve toplumsal-kültürel öğelerini anlamaya çalışan birtakım araştırmalar olduğu ve genellikle Türk toplumunda araba sahibi olmanın, araba modellerinin ve bazı spesifik

davranışların belirli kültürel ögeleri ve grupları temsil ettiği görölmektedir. Türk toplumunun otomobile karşı tavrı diğer toplumlardan ciddi bir fark göstermemesine rağmen, yaşanan kronik gelir uğurumu bu objeyi sürekli olarak hedeflenen ve elde edilmesi zor olan bir arzu nesnesine getirmiştir (Güneş, 2012, s. 214). Bu bağlamda, Türkiye’de trafik kültüründe Avrupa’ya göre farklılaşmalar bulunmaktadır: araç ile kurulan bağın güçlü olduğu, agresyon ve üstünlük içeren davranışların sıklıkla sergilendiği gözlenmektedir. Bazı toplumsal grupları temsil eden araç modelleri ve bunları takip eden müzik türleri, aksesuarlar ve davranış biçimleri yer almaktadır. Trafikte herhangi bir durumu ya da olguyu çözümlayebilmek için öncelikle toplumun trafik kültürünü ortaya koymak ve sonrasında toplumsal cinsiyet rollerine bağlı olarak ortaya çıkan sonuçları irdelemek gerekmektedir. Toplumun trafik kültürünü ortaya koyabilmek ve anlayabilmek için trafik verileri incelenmelidir.

TÜİK’in 2020 yılında “Yıllara göre kaza, ölü ve yaralı istatistikleri” istatistiksel raporuna göre toplam kaza sayısının 2019 yılına kadar her yıl arttığını, yalnızca 2020 yılında bir düşüş yaşandığını göstermektedir. 2020 yılında pandemi nedeni ile trafikteki araç yoğunluğunun daha düşük seyretmesi ve/veya trafik cezalarındaki ücret artışları nedeni ile bu verinin ortaya çıkma nedeni olarak değerlendirilebilir. 2020 (983.808) yılında toplam kaza sayısı 2019 (1.168.144) yılına göre daha düşük gözlenirse de toplam kaza sayısı oldukça fazladır (Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2020). Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM) Trafik Hizmetleri Başkanlığı’nın 2021 yılının Ekim ayına kadar olan verileri incelendiğinde; 2021 yılında toplam kaza sayısı 350.921, ölümlü kaza sayısı 1.720, yaralanmalı kaza sayısı 152.735, maddi hasarlı kaza sayısı ise 196.466’dır (Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM) Trafik Başkanlığı, 2021). Trafik kazalarının oluşu şeklinde bakıldığında en fazla yandan çarpma, yoldan çıkma, yayaya çarpma, devrilme/savrulma/takla biçimlerinin yaşandığı görölmektedir. Ölümlü-yaralanmalı trafik kazalarına neden olan kusurlara bakıldığında 2021 yılında kusur unsurlarının en fazla sürücülerde (161.891) sonrasında ise yayalarda (14.548) olduğu görölmektedir (EGM, 2021). Sürücü kusurlarına detaylı olarak bakılırsa “araç hızımı yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uydurmamak (60.038)”, “kavşak, geğit ve kaplamanın dar olduğu yerlerde geğiş önceliğine uymamak (24.315)”, “arkadan çarpmak” (13.605) nedenleri en fazladır (EGM, 2021).Türkiye’de kaza oranlarının yüksek olduğu ve sürücü kaynaklı trafik kazalarının fazla olduğu görölmektedir. Trafik kazalarının meydana getirdiği ölüm ve yaralanma gibi kötü sonuçlara ilaveten psikolojik travmalar da yaşandığı görölmektedir. Kazayı meydana getiren ya da kazaya maruz kalan kişiler, trafik kazası sonrasında oluşan travmadan ötürü tekrar trafiğe çıkma konusunda endişe duyabilmektedir.

## 1.2. Trafikte Kuralsızlık ve şiddet Kültürü

Kentli nüfusun artışı ile trafik olgusu da bir toplumsal sorun haline dönüşmüştür. Hayırlı (2018, s. 9) nüfusun arttığı mekanlarda sosyal problemlerinde daha sık yaşandığı belirtmektedir. Toplum yapısı karmaşıklaştıkkça yeni gelişme ve yeni problemler birbirine paralel olarak devam etmektedir. Türkiye’de nüfusun artması, kente olan yoğun göç dalgası, bireysel araç sahipliğinin artışı, trafik mühendisliği ve karayolu güvenliğinin yetersizliği gibi etmenler ile trafik sorunları ortaya çıkmaktadır. Trafik sorunlarının temelinde trafik kurallarının bireylerde trafik davranışı haline dönüşmemesi yatmaktadır.

Trafik kurallarının davranışa dönüşmemesine örnek olarak: hayat kurtarıcı özelliği olan emniyet kemerini takmak yerine emniyet kemeri *ikaz susturucu* ya da *emniyet kemeri yükseltici* kullanılmaktadır. *Otobüs boyutuna güvenerek şehirlerarası otobüste kemer takmamak* ya da *hava yastığı varlığına güvenerek emniyet kemeri yerine ikaz susturucu takmak* gibi davranış biçimleri toplumda normalleştirilerek kuralsızlığı meydana getirebilmektedir. Kuralların hukuk ile güvence altına alınmış yaptırımları kuralın oluşturduğu bağlam göz önüne alındığında, kuralsızlık toplum baskısı ile meşru kılınabilir ya da kuralın çiğnenmesine neden olabilir. Trafikte kuralsızlığın meşrulaştırılması trafik verilerinin de desteklediği biçimde trafik kazalarının artmasına neden olmaktadır. Örneğin, Bursa’da kayıtlı görüntüler üzerinden analiz yapılan bir araştırma sonucunda kırmızı ışık denetiminin getirilmesi ile kavşakta meydana gelen ihlallerin değişimleri kıyaslanmıştır. Denetim öncesi ve sonrasında ihlal oranlarında farklılaşma ve azalma meydana geldiği gözlenmiştir. Denetleme yapılan noktalarda trafiğin durumunda görülen düzelmenin hiç de küçümsenecek düzeyde olmadığı aşikârdır (Sönmez ve ark. 2014, s. 30). Ancak Bursa gibi büyük bir kentte uygulamanın yalnızca 15 noktada yapılması sonucunda kent genelinde trafik kuralları ihlalinin değişimini beklemek yeterli ve anlamlı görülmemektedir. Bu nedenle araştırma sonucunda; *bireylerin ceza almama/ yakalanmama amaçlı kurallara geçici olarak uyması değil, can ve mal güvenliğini sağlamak amaçlı ve bilinçli olarak araç kullanıyor durumuna gelmesi hedeflenmelidir*, önerisi verilmektedir.

Erjem (2007, s. 21), Türkiye’de trafik kazalarına bağlı ölüm ve yaralanma oranlarının fazla olduğunu ve “trafik terörü” olarak adlandırılabilen bu kazaların ülkedeki en önemli gündem maddelerinden biri olduğunu söylemektedir. Trafik terörü kavramı trafikte kurallara uymama ve şiddet ile ön plana çıkmaktadır. Türkiye’de yaşanan en önemli trafik sorunlarından biri de trafikte gözlenebilen, kazalara ve yaralanmalara neden olabilen ya da kazadan sonra ortaya çıkabilen *şiddet* davranışıdır. Ersöz (2018, s. 499) yazdığı makalesinde şiddet türlerinden yol vermeme meselesini ele alır ve: “*Günümüzde sıklıkla karşılaşılan şiddet türlerinden birisi de trafikte yol vermeme nedeni ile sürücüler arasında yaşanan şiddettir*” der. Ersöz (2018, s. 499-500), yol vermeme sorunu yaşanmasında sürücülerin geçiş hakkını kendinde görmesine bağlamaktadır. Bu davranış sonucunda ise şiddet fiili (hakaret, yaralama, tartaklama ve öldürme) farklı biçimlerde kendini göstermektedir. Yol vermeme davranışında olduğu gibi benzer bir biçimde kendini haklı görme davranışı da şiddete neden olmaktadır. Türkiye’de trafikteki davranışlardaki temel unsurlardan biri, istisnasız herkesin kendisinin haklı olduğunu düşünmesidir (Hayırlı, 2018, s. 40). Ersöz’ün ve Hayırlı’nın trafikte şiddet konusunu ele alırken belirttiği davranış biçimlerine bağlı olarak trafik kültürü şekillenmektedir. Kural ihlali, ceza ve denetim eksikliği, trafik kazalarına bağlı ölüm ve yaralanma oranlarının fazlalığı ile birlikte trafikte şiddet uygulama davranışının sıklığı göze çarpmaktadır.

Trafikte devamlı olarak yaşanan şiddet davranışları ve sürücülerin agresif tavırlar sergilemesi trafiğe karışan bireylerin hareketlerinin kısıtlanmasına neden olmaktadır. Kent sokakları hakimiyetinin daha çok motorlu taşıtlarda ve sürücülerinde olması, bazı dezavantajlı olarak tanımlanabilecek grupların hareketlerini kısıtlayarak trafikteki varlığını zorlamaktadır. Trafikte bu gruplar içerisinde engelliler, yaşlılar ve çocuklar yer alırken kadınlar da yer alabilmektedir.

### 1.3. Trafikte Kadın Olmak

Toplumda normalleştirilen ve toplumsal cinsiyete dayalı kalıp yargılar ile biyolojik cinsiyeti kadın olan bireylere; kız çocuğu iken *araba ile oynamasının doğru olmadığı, araba ile ilişkilendirilen mesleklere uygun olmadığı* aktarılırken; kadınlara *araba kullanmakta yetersiz olduğu* ya da *araba kullanma yatkınlığının kadın doğasında var olmadığı* gibi söylemler ile yeniden üretilerek kuşaklar boyunca aktarılmaktadır. Erkek çocuklarının sosyalizasyon sürecinde otomobil, kamyon gibi oyuncaklar ile oynatılması ve ailedeki erkek bireyleri rol model olarak küçük yaşlardan itibaren erkek çocukların otomobillere ilgi göstermesi beklenmektedir. Toplumsal beklentilerde, erkek çocukların büyüme dönemleri boyunca otomobile yatkınlık duyması, ileriki yaşlarında ise otomobile hakim olmaları beklenirken; kız çocuklarından aynı toplumsal beklenti yoktur. Toplumsal beklentiler toplumdaki davranışları şekillendirmektedir, bu davranışlar niceliksel olarak TÜİK'in (2021) verilerinde (*bkz. Tablo 1*) görülebilmektedir.

**Tablo 1.** Cinsiyete Göre Sürücü Belgesi Sahipliği (%), 2016-2020

Cinsiyete Göre Sürücü Belgesi Sahipliği (%)		
Yıllar	Kadın	Erkek
2016	24,1	75,9
2017	25,1	74,9
2018	25,6	74,4
2019	26,1	73,9
2020	26,8	73,2

**Kaynak:** Toplumsal Cinsiyet Göstergeleri, Cinsiyete göre sürücü belgesi sahipliği, 2010-2020, TÜİK, 2021

Cinsiyete göre sürücü belgesi sahipliği oranlarını içeren ve yıllara göre sıralanan veriler incelendiğinde (*bkz. Tablo 1*); kadınların sürücü belgesine sahip olma oranı sürücü belgesine sahip olanların oranlarına göre, toplamının dörtte biri kadardır (TÜİK, 2021). Bu bağlamda tabloya göre; yıllar içerisinde sürücü belgesine sahip olan kadın bireylerin sayısında artış olduğu görülmektedir. Artış oranları ise %1 ya da %2 civarında seyretmektedir, günümüzde sürücü belgesine sahip olan kadınların sayısında önemli bir sıçrayış bulunmamaktadır.

Yıldız ile Karaca'nın (2004) yaptığı çalışmada, sürücü ehliyeti almak için sürücü kursuna kaydolan ve derslere katılım göstermeden direkt sınavlara girenler %15.3'lük bir kısmı kapsamakta ve büyük bir çoğunluğunu erkek sürücüler oluşturmaktadır. Bu sürücülerin bir kısmı henüz küçük yaşta iken, aile büyüklerinden, arkadaşlarından ya da bireysel ilgileri ile araç

kullanmayı öğrenmektedir. Böylece formel eğitim ile pekiştirilmeden trafiğe çıkan sürücüler trafikte tehlike oluşturabilmektedir.

Ceylan'ın (2015) yaptığı araştırmada kadın sürücülerin trafik kurallarına uyma oranı erkek sürücülere göre yaklaşık üç kat daha fazladır. Araştırmada cinsiyete bağlı olarak 'trafik kurallarına uymama davranışına bakış' sorulduğunda; kadınların %80'i ve erkeklerin %62'si bu davranışı suç olarak nitelendirir. Erkeklerin %14'ü ise trafik kurallarına uymama davranışını suç değil hata olarak nitelendirmektedir.

**Tablo 2.** Düzeyde, suç türü ve suçun işlendiği ile göre ceza infaz kurumuna giren hükümlüler, 2011-2020

<b>İBBS 3. Düzeyde, suç türü ve suçun işlendiği ile göre ceza infaz kurumuna giren hükümlüler, 2011-2020</b>	
	<b>Suç Türü</b>
	<b>Trafik Suçları</b>
<b>Toplam</b>	15.363
<b>Erkek</b>	15.168
<b>Kadın</b>	195

**Kaynak:** Ceza İnfaz Kurumu İstatistikleri, TÜİK, 2021

Yukarıdaki tabloda suç türüne göre ceza infaz kurumuna giren hükümlüler verilerine bakıldığında 2011-2020 yılları arasında trafik suçları kapsamında 15.168 erkek hüküm giyerken, 195 kadın hüküm giymiştir (TÜİK, 2020). Bu oranlar trafikte erkek sürücü sayısının, kuralsızlığının ve şiddetinin fazla olduğu bilgisini desteklemektedir.

Erjem'in (2007) yılında trafik ile ilgili yaptığı araştırmada %82'si erkek ve %18'i kadın olmak üzere 300 kişi ile yüz yüze anket uygulanmıştır. Araştırmaya katılan sürücülerin (%65) çoğu genç sürücü kategorisinde yer almaktadır. Katılımcıların çoğu (%75) uzun zamandır şehir mekanında yaşar ve çoğunun (%64) eğitim seviyesi yüksektir. Cinsiyet ve eğitim değişkenleri birlikte incelendiğinde ise; eğitim seviyesi yüksek olan kadınların (%98) oranının erkeklere (%64) daha fazla olduğu görülmüştür. Katılımcılardan 'Daha önce hiç trafik kazasına neden oldunuz mu?' sorusuna karşılık; kadınlardan %51 oranında erkeklerden ise %25 oranında 'evet' yanıtı gelir. Fakat daha önce yapılan araştırmalarda kadınların kaza yapma oranları erkeklerden daha düşük çıkmıştır. Erjem buna sebep olarak; kadınların daha az trafiğe karıştıklarını ve titiz karakterlerinden dolayı trafik kurallarına daha çok uydıklarını sunar. Yapılan bu araştırmada da kadınların trafikte polis yokken kurallara uyma oranı %80 iken erkeklerin oranı %53 çıkmaktadır. Araştırmada yazılı olmayan trafik kuralları sorulduğunda 'erkeklerin trafikte üstün olduğu ve kadınların onlara yol vermesi/ sollama yapmaması gerektiği' kuralını savunan katılımcı oranının %12 olduğu görülmektedir. Trafikte agresif davranışlar sergileme oranı da cinsiyete göre değişir; bu davranışlar erkek sürücülerde %23, kadın sürücülerde %8 oranındadır. Agresif davranışlara neden olan faktörler; diğer sürücülerin negatif davranışları, psikolojik nedenler, işsizlik vb. nedenlerden oluşmaktadır.



Erkeklerin araç kullanımında daha iyi olarak nitelendirilmesinin nedeni olarak agresif ve riskli kullanımları gösterilebilmektedir. Erkeklere atfedilen şiddet içerikli, güç kullanımını gerektiren ve maskülenliği simgeleyen davranışları, trafikte kadınları yeterli görmemeleri ile bağdaştırılabilir. Risk aynı zamanda cinselleştirilir: Trafiğin kurallarına uyma zorunluluğuna karşı kurallara uymamak (yüksek hız, emniyet kemeri takmama, kırmızı ışıkta geçme, başka otoları taciz) gibi bozucu ve riskli hareketler trafikte erilliği kurar ve sürücünün erilliğini güçlendirir (Köse, 2014 , s. 39).

Trafikte kadınların sayıca az olması, trafiğin eril bir alan olması gibi nedenler araçların ergonomik olarak kullanıma uygun olup olmadığının test edilmesinde, erkeklerin vücut ölçüleri standart alınarak güvenilirlik analizi yapılmıştır. Standartların erkekler üzerinden oluşturulması, kadın sürücüler için araçların güvenilirliğini düşürmektedir. Kadınların araç içerisindeki konumu, hava yastığının koruma görevini yerine getireceği ölçülerde test edilmemekte ve kadınların olası bir kaza anında araç içerisindeki güvenilirliğini zedelenmektedir.

Trafikle ilgili pek çok araştırmada *kadın-erkek sürücü ayrımı* üzerinde durulur ve araştırma yöntemleri, araştırmalardan çıkan sonuçlar benzerdir. Araştırmalar gösterir ki; trafikte etken konuma oldukça geç erişen kadınlar, trafikte bazı olumsuz tutum ve tavırlara maruz kalmaktadır. Bu tutum ve tavırların toplumsal cinsiyet eşitsizliğinin attığı roller ve oluşturduğu kalıp yargılardan beslendiğini söylemek mümkündür. Başta erkek sürücüler olmak üzere toplumun farklı kesimleri tarafından dayatılan kalıp yargılar, gündelik hayatta trafik kültürü içerisinde benimsenmekte, yaygınlaştırılmakta ve böylece yeniden üretimi gerçekleşmektedir.

Kalıp yargılar, toplumda bir süre sonra benimsenerek belirli stereotip adı verilen etiketleri oluşturur. Sosyal grubun içinde olan ve içinde bulunduğu grubu en iyi temsil eden özellikleri taşıyan, örnek gösterilebilecek kişi ya da mecazen basmakalıp olarak adlandırılan ifade stereotiplerdir (TDK, 2020). Stereotipler, olumlu-olumsuz düşüncelerin genellemeye dayalı olarak bir sosyal grup veya o grubun üyelerine karşı *zihinde oluşturduğu resimlerden* meydana gelmiştir (Lippman, 1998, s. 3). 2019 yılında yapılan bir araştırmada şu söylenmektedir: *Erkek sürücüler kadınları, “dikkatli ve kuralcı” olarak tanımlamakta, kadın sürücülerin belirgin bir şekilde trafik kurallarına harfiyen uyduklarını ve dikkat ettiklerini vurgulamaktadır* (Gül, 2019, s. 447). Gül’ün (2019, s.448) araştırmasında, erkek sürücülerin kadın sürücüler için söyledikleri ‘dikkatli sürücü’, ‘kuralcı sürücü’, ‘yavaş sürücü’, ‘tedirgin sürücü’, ‘panik sürücü’ etiketleri ve benzer yorumlar stereotipleştirilmiştir. Bu araştırmada erkek sürücüler kadınların kurallara fazla dikkat ettiğini, dikkatli ve yavaş araç kullandıklarını; kendilerinin ise trafikte çok daha rahat olduklarını söyler. Bu tanımlar araştırmada olumlu olarak değerlendirilse bile erkekler kadınların fazla yavaş ve dikkatli araç kullanımını her zaman olumlu değerlendirmemektedir. Kimi zaman kavşaktan yeşil ışık yanmasına rağmen geç kalktıklarını, sol şeritte belli bir hızın altına düşmelerinin trafiği tıkadığını belirterek, kuralcı olmanın her zaman olumlu olarak görülemeyeceğini vurgulamaktadır (Gül, 2019, s. 448). Aynı özellikleri kadınlar da kadın sürücüler için sıralarken bu özelliklerin olumlu oluşuna ve trafikte kazaların önüne geçiyor oluşuna dikkat çeker. Araştırmanın sonucunda (2019) erkeklerin ve kadınların benzer kalıp yargılar üzerinden kadın sürücülerini yorumladığı gözlenirken yorumların altında yatan nedenler farklılaşmaktadır. Erkek sürücüler, bu kalıp yargıların temelinde kadınların doğasının (panik, cesaretsiz vb.), tecrübesiz oluşunun ve kurallara uyma çabasının yattığını belirtir. Aynı kalıp yargıların nedenleri kadın sürücüler için biraz daha farklılaşır. Kadın sürücüler, benzer bir biçimde tecrübesizliği ve dikkatli sürücü olmayı kalıp yargıların nedenlerinden sayarken farklı

bir noktaya parmak basar. Bu nokta trafikteki erkek sürücülerin onları rahatsız etmesi, korna çalması, sıkıştırması ve erkek sürücülerin dikkatsiz, kurallara uymadan araç kullanmasıdır. Yani kadın sürücüler için trafikte ikincil bir konumda yer almanın temel nedenlerinden biri erkek sürücülerdir.

## 2. METODOLOJİ VE YÖNTEM

### 2.1. Trafik Bağlamında Feminist Yaklaşım

Sembolik etkileşim kuramı, anlamların etkileşim yoluyla incelenmesini inceleyen bir sosyal psikoloji kuramıdır (Marshall, 2020, s. 647). Feminist kuram, sosyal hayat ve insan deneyimine dair kadın perspektifinden geliştirilmiş genel kapsamlı disiplinler arası fikirler sistemidir. Feminist kuram, iki açıdan kadın merkezlidir. Öncelikle feminist perspektifinden tüm araştırmalarda kadının durumunu ve toplum içerisindeki konumunu yerini ele alırken; öte yandan dünyayı kadınların farklı konumundan tanımlamaya ve eleştirel olarak değerlendirmeye çalışır (Ritzer & Stepnisky, 2015, s. 162).

Kent sosyolojisi çalışmaları kadınların kent mekanındaki hareketliliklerinin erkeklere kıyasla daha kısıtlı olduğu görölmektedir. Bununla birlikte kent mekanının üretiminin ve planlamasının eril tahakküm içerdiği, kadınların alanlarının kısıtlandığı belirtilir. Buna bağılı olarak da kadınların ve erkeklerin özellikle 19. yüzyılda kent mekanını kullanım alanları ve zamanları oldukça farklıdır. Kadınlar önceki dönemlerde özel alanlarda var olurken; 20. ve 21. yüzyıla gelindiğinde kamusal alanda varlıkları görünür hale gelmektedir. Bireysel araç sahibi olan kadın sayısı artarken, trafikte sürücü olan kadın varlığı da artmaktadır. Aynı zamanda bireysel otomobil sahibi olan kadın sayısı daha az olduğundan kadınlar daha çok toplu taşıma araçlarını kullanırlar. Ancak toplu taşıma araçlarının ulaşım sınırlılıkları nedeni ile istedikleri her yer kısa zamanda ve kolay bir biçimde ulaşamazlar. Köse (2014, s. 35), bu durumu şöyle açıklar: *'...toplumsal cinsiyet ilişkilerine bağılı olarak şekillenen ve hane içi işbölümünün yanı sıra işgücü piyasalarında da görünür olan cinsiyet rollerindeki ayrışma, öte yandan cinsiyetçi kültürel kod ve normlar, kadınların kent içi ulaşım gereksinimlerini erkeklerinkinden farklılaştırır'*. Bu durumda kadınlar kent içerisinde kısıtlanırken, kamusal alan erkek bireylerin hakimiyetinde kalmaya devam etmektedir.

Kadınların trafikte kabul görmesinin en büyük nedeni ise yine çocuklarının ve evin ihtiyaçlarıyla ilgilenirken otomobil kullanarak, daha iyi bir eş/anne olabilme imkanına sahip olmasıdır. Buna rağmen, geç saatlerde sokaklarda olmak, kamusal alana katılmak, otomobillere ilgi duymak ve araba kullanmak hemen her toplumda erkeklerin işi olarak görölmektedir. Hatta otomobillere ilgi duyan ve şoför olmak isteyen kadınlar maskülen tabiri ile etiketlenmekle birlikte teknolojiyenin ve makineden anlamamakla eleştirilmektedir.

Tahakküm, baskıyla ya da baskıya dayanmayan rızayla kurulan egemenliktir (Marshall, 2020, s. 712). Eril tahakküm ise, toplumda meydana gelen toplumsal cinsiyet eşitsizliklerinin kurduğu egemenlikte ortaya çıkan biçimdir. Bourdieu (2015, s. 11) *"eril tahakkümde ve bunun dayatılış ile buna katlanılış tarzlarında daima, sembolik şiddet olarak adlandırdığım şeyin etkisini görmüşümdür; yumuşak, kurbanlarınca bile hissedilmeyen ve görölmeyen, çoğunlukla iletişimin ve tanımanın, veya, daha kesin olarak tanımanın, kabullenmenin veya hatta, hissetmenin saf sembolik kanallarıyla uygulanan şiddet"* olarak betimlemektedir. Feminist yaklaşım ile trafik suçlarına bakıldığında ise; kadınların trafik alanında sürücü olarak bulunma alanının daha kısıtlı olması, genellikle yaya veya yolcu olarak trafiğe karışıyor olmaları trafik suçu işleme oranını ve



kadınların kent mekanındaki konumunu etkilemektedir. Aynı zamanda kadın sürücülerin erkek sürücüler ile aynı muameleyi görmemesi, kötü sürücü olarak nitelendirilmesi ve buna bağlı olarak trafikte sözlü/fiziksel tacize maruz kalmaları da feminist yaklaşımın incelediği meselelerdendir.

Bu çalışma kapsamında, seçilen trafik haberlerine içerik analizi yöntemi uygulanırken ve sonuç değerlendirmesi yapılırken feminist yaklaşımlardan faydalanılacaktır.

## 2.2. İçerik Analizi Yöntemi

Gündelik hayatta sıklıkla karşılaşılan olay ve olguların içerisinde gizli kalan veri, fikir, duygu ve tutumların bilimsel yöntemler ile analiz edilebilmesi için metinlere dökülmesi gerekmektedir. Metin içerisindeki bilgilerin bilimsel yöntemler ile incelenebilmesi için içerik analizi yöntemi kullanılmaktadır. Sosyal bilimlerde kullanılan içerik analizi üzerine çeşitli tanımlamalar yapılmaktadır: “İçerik analizi, iletişimin sunulan içeriğinin tarafsız, sistematik ve niceliksel tanımıdır” (Berelson, 1952, s. 17). Bir başka tanıma göre ise; “İçerik analizi, metin içinde tanımlanan belirli karakterlerden sistematik ve tarafsız sonuçlar çıkarmak için kullanılan bir araştırma tekniğidir” (Stone ve ark. 1966, s. 213).

Bilimsel sonuçlar bu yönde kadınlar trafikte yapılan damgalamanın pekiştirildiği en önemli araçlardan biri de *haberler* olmaktadır. Haber, yayınlandığı andan itibaren bir temsil organı görevini üstlenmeye başlar. Haberde kullanılan sözcük, tercih edilen dil, zenginleştirilen görsel öge ve haberin sunum şekli ile bir bütünlük içerisinde okuyucuya sunulan kompleks bir yapıdadır. Konunun bütünlüğüne uygun olarak seçilen alt temalar, ön plana çıkarılan kişiler ve en dikkat çeken noktası olan başlıklar ile haberin bütünü değerlendirilmektedir. Bu çalışmada trafik haberlerinin dili ve haberin yapıma şekli incelenecektir.

Haber analizi yapılırken haberin segmentlere çözümlenmesinde içerik analizi yöntemi kullanılabilir. Çünkü içerik analizi, iletişimin açık ve yazıl örneklerinden yola çıkarak, açık olmayan özelliklerinin çözümlenmesi için yardımcı bir teçhizatır (Krippendorf, 1980). Bu yöntem ile, haber metinlerinin niceliksel (kantitatif) ve niteliksel (kalitatif) yönleri ile içerisinde gömülü yatan anlamları ortaya çıkarılmaktadır. Böylece, haber metinlerinden çıkan *geçerli yorumların; mesajın göndereni, mesajın kendisi ve mesajın alıcısı* hakkında olan verileri toplanmaktadır (Weber, 1989, s. 5). İçerik analizinin objesi olan trafik haber metinlerinde “trafik” ve “kadın” temalarının çakıştığı haberler sistematik bir örneklem seçimi ile belirlenerek tarafsız bir tutumla analiz edilmektedir.

İçerik analizinde evren, dört temel yaklaşımla sınırlanabilir; nerede (New York), ne zaman (2001), hangi aracıyla (günlük gazeteler) ve hangi konuda (11 Eylül olayları) (Koçak & Arun , 2006, s. 24). Bu çalışmada evren belirlemek için; nerede sorusuna yanıt olarak “internet haberleri”, ne zaman sorusuna yanıt olarak “2021 yılı Ağustos-Eylül-Ekim ayları içerisindeki haberler”, hangi aracıyla sorusuna yanıt olarak “Google Haberler” ve hangi konuda sorusuna yanıt olarak “trafik ve sürücü” verilmiştir.

Bu kapsamda yöntem belirlendikten sonra örneklem seçimi yapılmıştır. Örneklem; evrenin bölünmüş birimlerinden her bir birimin eşit şans ile örnekleme dahil edilmesini içeren basit tesadüfi örnekleme alt gruplara ayrılması ile oluşturulan *tabakalı örnekleme* yöntemi kullanılmıştır. Tabakalı örnekleme, tesadüfi örnekleme bir takım alt gruplara ayrılmasından oluşur ve alt grupların örnekleme temsil edilmelerinin garanti altına alınmasını sağlar (Koçak & Arun , 2006, s. 25).

Seçilen evren kapsamında alt gruplar şu şekilde belirlenmiştir:

1. Haber başlığında “sürücü” ifadesi geçen haberler.
2. Haber başlığında “kadın sürücü” ifadesi geçen haberler.

Seçilen her bir alt gruptan tesadüfi olarak haber belirlenmiştir, Google Haberler sayfasına “sürücü” kelimesi girildiğinde çıkan haberlerden ilk 50 tanesi listelenerek içinden 5 adet haber rastgele biçimde seçilmiştir. Aynı şekilde yine Google Haberler sayfasına “kadın sürücü” kelime grubu girildiğinde çıkan haberlerden 2021 yılı Ağustos-Eylül-Ekim ayları içerisindeki ilk 50 haber listelenerek içinden 5 adet haber rastgele biçimde seçilmiştir. Seçilen her 2 alt grup için toplamda 10 adet haber analiz edilmiştir. Belirlenen alt gruplara uygun olarak seçilen haberler analiz edilirken göstergeler üzerinde analiz edilmiştir.

Belirlenen göstergeler şunlardır:

1. **Gösterge:** Cinsiyet vurgusu.
  - 1.1. Biyolojik cinsiyetin belirtilmesi.
  - 1.2. Biyolojik cinsiyetin belirtilmemesi.
2. **Gösterge:** Sürücünün teknik hakimiyeti.
  - 2.1. Sürücünün teknik hakimiyetine vurgu yapılması.
  - 2.2. Sürücünün teknik hakimiyetine vurgu yapılmaması.
3. **Gösterge:** Aracın ve kazanın teknik özellikleri.
  - 3.1. Aracın ve kazanın teknik özelliklerine vurgu yapılması.
  - 3.2. Aracın ve kazanın teknik özelliklerine vurgu yapılmaması.
4. **Gösterge:** Haber dilinde “sürücü tanımlaması”.
  - 4.1. Sürücü tanımlaması yapılması.
  - 4.2. Sürücü tanımlaması yapılmaması.

### 3. HABER ANALİZLERİ VE BULGULAR

#### 3.1. Haber Analizleri

##### 3.1.1 Alt Grup Haberleri “Sürücü”

**H1.** Habertürk’ün 13.10.2021 tarihli ve “Ankara’da refüje çarpıp otomobilden fırlayan sürücü hayatını kaybetti” başlıklı haberi irdelenmiştir (Habertürk, 2021).

- **Gösterge 1:**
  - 1.2. Biyolojik cinsiyet belirtilmemiştir.
- **Gösterge 2:**
  - 2.1. Sürücünün teknik hakimiyeti detaylandırılmıştır. (Bkz. Ankara’da kontrolden çıkarak refüje çarpıp kaldırılma çıkan otomobilin sürücüsü...)
- **Gösterge 3:**
  - 3.1. Araç ve kaza teknik olarak detaylandırılmıştır. (Bkz. direksiyon kontrolünü yitirmesi sonucu refüje çarptı. Kaldırılma çıkan otomobil...)
- **Gösterge 4:**
  - 4.2. Sürücü betimlemesi yapılmamıştır.

**H2.** En Son Haber'in 13.10.2021 tarihli ve "Uşak'ta tankerin çarptığı sürücü yaşamını yitirdi" başlıklı haberi irdelenmiştir (En Son Haber, 2021).

- **Gösterge 1:**

1.2. Biyolojik cinsiyet belirtilmemiştir.

- **Gösterge 2:**

2.2. Sürücünün teknik hakimiyetine vurgu yapılmamıştır.

- **Gösterge 3:**

3.1. Araç ve kaza teknik olarak detaylandırılmıştır. (Bkz.kontrolündeki ticari taksiye, daha sonra da lastiği patladığı için emniyet şeridinde duran Gürcistan uyruklu R.A.'ya ait tıra çarparak durabildi.)

- **Gösterge 4:**

4.1. Sürücü betimlemesi yapılmıştır. (Bkz...ticari taksi sürücüsü...)

**H3.** CNN Türk'ün 12.10.2021 tarihli ve "Tekirdağ'da otomobil, TIR'ın altına girdi; sürücü ağır yaralı" başlıklı haberi irdelenmiştir (Doğan Haber Ajansı (DHA), 2021).

- **Gösterge 1:**

1.2. Biyolojik cinsiyet belirtilmemiştir.

- **Gösterge 2:**

2.1. Sürücünün teknik hakimiyeti detaylandırılmıştır. (Bkz. ...arkadan çarptığı TIR'ın altına giren otomobilin sürücüsü...)

- **Gösterge 3:**

3.1. Araç ve kaza teknik olarak detaylandırılmıştır. (Bkz. TIR'ın altına giren otomobil ise kaza yerine çağırılan ekipler tarafından iş makinesiyle çıkarıldı.)

- **Gösterge 4:**

4.2. Sürücü betimlemesi yapılmamıştır.

**H4.** NTV'nin 08.10.2021 tarihli ve "Kaza yapan sürücü: Ben emniyet müdürüyüm, amir gelsin" başlıklı haberi irdelenmiştir (NTV, 2021).

- **Gösterge 1:**

1.2. Biyolojik cinsiyet belirtilmemiştir.

- **Gösterge 2:**

2.2. Sürücünün teknik hakimiyetine vurgu yapılmamıştır.

- **Gösterge 3:**

3.1. Araç ve kaza teknik olarak detaylandırılmıştır. (Bkz. Kaza, Aksaray-Konya karayolunda bulunan bir fabrikada yaşandı. Edinilen bilgiye göre, hafif ticari araçla özel bir fabrikanın nizamiye kapısına çarpan...)

- **Gösterge 4:**

4.1. Sürücü betimlemesi yapılmıştır. (Bkz. Bu hastane benim, gideceğiniz karakol da benim" diyerek taşkınlık yaptı.)

**H5.** TRT Haber'in 11.10.2021 tarihli ve "Sivas'ta otomobillerin çarpışması sonucu 2 sürücü yaralandı" başlıklı haberi irdelenmiştir (Anadolu Ajansı (AA), 2021).

- **Gösterge 1:**
  - 1.2. Biyolojik cinsiyet belirtilmemiştir.
- **Gösterge 2:**
  - 2.2. Sürücünün teknik hakimiyetine vurgu yapılmamıştır.
- **Gösterge 3:**
  - 3.1. Araç ve kaza teknik olarak detaylandırılmıştır. (Bkz. ...Emek Mahallesi 21. Sokak'ta çarpıştı. Kazanın ardından otomobilde sıkışan İ.D. itfaiye ekiplerince bulunduğu yerden çıkartıldı.)
- **Gösterge 4:**
  - 4.2. Sürücü tanımlaması yapılmamıştır.

### 3.1.2 Alt Grup Haberleri "Kadın Sürücü"

**H6.** Leblebi TV'nin 12.10.2021 tarihli ve "Kadın Sürücü Kavşağı Dönemeyince Takla Attı!" başlıklı haberi irdelenmiştir (Leblebi TV, 2021).

- **Gösterge 1:**
  - 1.1. Biyolojik cinsiyet belirtilmiştir. (Bkz. Kadın Sürücü Kavşağı Dönemeyince Takla Attı!)
- **Gösterge 2:**
  - 2.1. Sürücünün teknik hakimiyeti detaylandırılmıştır. (Bkz. ... kavşağı alamayarak refüje çarptı. Sürücünün direksiyon hakimiyetini kaybettiği olayda araç takla attı.)
- **Gösterge 3:**
  - 3.1. Araç ve kaza teknik olarak detaylandırılmıştır. (Bkz. ... ile araçta yolcu olarak bulunan çocuklarından birisi yaralandı.)
- **Gösterge 4:**
  - 4.2. Sürücü tanımlaması yapılmamıştır.

**H7.** Bursa Hakimiyet'in 1.10.2021 tarihli ve "Eli ayağına dolanan kadın sürücü araca tosladı" başlıklı haberi irdelenmiştir (Bursa Hakimiyet, 2021).

- **Gösterge 1:**
  - 1.1. Biyolojik cinsiyet belirtilmiştir. (Bkz. ... o ilginç anlarda kadın motosiklet sürücüsü...)
- **Gösterge 2:**
  - 2.1. Sürücünün teknik hakimiyeti detaylandırılmıştır. (Bkz. bir anlık heyecan ile bir anda hızlanmaya başladı.)
- **Gösterge 3:**
  - 3.1. Araç ve kaza teknik olarak detaylandırılmıştır. (Bkz. Motosikleti durduramayan sürücü, park halindeki araca çarparak devrildi.)
- **Gösterge 4:**
  - 4.1. Sürücü betimlemesi yapılmıştır. (Bkz. Eli ayağına dolanan kadın sürücü araca tosladı)

**H8.**Habertürk'ün 28.09.2021 tarihli ve “Amasya'da iki çocuğa çarpan kadın sürücü baygınlık geçirdi” başlıklı haberi irdelenmiştir (Habertürk, 2021).

- **Gösterge 1:**

**1.1.** Biyolojik cinsiyet belirtilmiştir. (Bkz. Amasya'da yolun karşısına geçmeye çalışırken otomobilin çarptığı iki çocuk yaralandı, kadın sürücü baygınlık geçirdi.)

- **Gösterge 2:**

**2.2.** Sürücünün teknik hakimiyetine vurgu yapılmamıştır.

- **Gösterge 3:**

**3.1.** Araç ve kaza teknik olarak detaylandırılmıştır. (Bkz. Gülten A. yönetimindeki 34 DOS 769 plakalı otomobil, Ellibeşevler mevkinde yolun karşısına geçmeye çalışan A.B.İ. (9) ve A.B.İ'ye (12) çarptı.)

- **Gösterge 4:**

**4.2.**Sürücü betimlemesi yapılmamıştır.

**H9.**İHA (İhlas Haber Ajansı)'nın 11.10.2021 tarihli ve “Eli ayağına dolanan bayan birkaç metre gidemeden araca tosladı” başlıklı haberi irdelenmiştir (İhlas Haber Ajansı (İHA), 2021).

- **Gösterge 1:**

**1.1.** Biyolojik cinsiyet belirtilmiştir. (Bkz. Denizli'de bir akaryakıt istasyonunun güvenlik kameralarına yansıyan o ilginç anlarda kadın motosiklet sürücüsü.)

- **Gösterge 2:**

**2.1.**Sürücünün teknik hakimiyeti detaylandırılmıştır. (Bkz. Bir anlık heyecan ile bir anda hızlanmaya başladı.)

- **Gösterge 3:**

**3.1.** Araç ve kaza teknik olarak detaylandırılmıştır. (Bkz. Kaza sonrası motosiklette ve araçta maddi hasar oluşurken, kadın sürücü ve çocuğun sağlık durumunun iyi olduğu öğrenildi.)

- **Gösterge 4:**

**4.1.** Sürücü betimlemesi yapılmıştır. (Bkz. Son hazırlıklarını yaptıktan sonra gaza basan sürücü, *bir anlık heyecan* ile bir anda hızlanmaya başladı.)

**H10.**Sözcü'nün 04.09.2021 tarihli ve “Taksiciler kadın sürücü adayına dehşeti yaşattı” başlıklı haberi irdelenmiştir (Sözcü, 2021).

- **Gösterge 1:**

**1.1.** Biyolojik cinsiyet belirtilmiştir. (Bkz. Taksiciler kadın sürücü adayına dehşeti yaşattı.)

- **Gösterge 2:**

**2.1.** Sürücünün teknik hakimiyeti detaylandırılmıştır. (Bkz. Esenyurt'ta bir kadın sürücü adayı yokuşta arabayı kaldıramayınca taksicilerin sözlü saldırısına maruz kaldı.)

- **Gösterge 3:**

3.1. Araç ve kaza teknik olarak detaylandırılmıştır. (Bkz. Sürücü eğitmenin kapıları kilitlemesiyle sürücü adayı darp edilmekten son anda kurtulurken, taksiciler ise eğitim aracının kaputuna vurmaya başladı.)

- **Gösterge 4:**

4.1. Sürücü betimlemesi yapılmıştır. (Bkz. Heyecan yapan kadın, arabayı stop ettirince duruma sinirlenen taksi sürücüsü.)

### 3.2. Bulgular

Analiz edilen 10 farklı haber, haber başlığı ve içeriği baz alınarak “haber etiketleri ve göstergeler” bağlamında ayrıntılı olarak incelenerek aşağıda yer alan tablo (bkz. Tablo 3) ortaya konmuştur.

**Tablo 3.** Göstergeler ve Haberler Matrisi

Haber Etiketleri ve Haber No <sup>4</sup>	Göstergeler <sup>3</sup>			
	G1: Cinsiyet Vurgusu	G2: Sürücünün Teknik Hakimiyeti	G3: Aracın ve Kazanın Teknik Özellikleri	G4: Haber Dilinde “Sürücü Tanımlaması”
“Sürücü” H1		X	X	
“Sürücü” H2			X	X
“Sürücü” H3		X	X	
“Sürücü” H4			X	X
“Sürücü” H5			X	
“Kadın Sürücü” H6	X	X	X	
“Kadın Sürücü” H7	X	X	X	X
“Kadın Sürücü” H8	X		X	
“Kadın Sürücü” H9	X	X	X	X
“Kadın Sürücü” H10	X	X	X	X

Tablo 3’ye göre, ilk gösterge olan “cinsiyet vurgusu”, “sürücü” etiketi ile derlenen haberlerde bulunmazken; “kadın sürücü” etiketi ile derlenen haberlerinde hepsinde bulunmaktadır.

<sup>3</sup>Göstergeler G1-G2-G3-G4 olarak tanımlanmıştır.

<sup>4</sup>Haberler “sürücü” etiketi ve numarası ile H1-H2-H3-H4-H5 olarak; “kadın sürücü” etiketi ve numarası ile H6-H7-H8-H9-H10 olarak tanımlanmıştır.



İkinci gösterge olan “sürücünün teknik hakimiyeti”, “sürücü” etiketi ile derlenen haberlerin iki tanesinde yer alırken; “kadın sürücü” etiketi ile derlenen haberlerin dört tanesinde bulunmaktadır.

Üçüncü gösterge olan “aracın ve kazanın teknik özellikleri”, “sürücü” ve “kadın sürücü” etiketi ile derlenen haberlerin hepsinde bulunmaktadır.

Dördüncü gösterge olan “haber dilinde sürücü tanımlaması”, “sürücü” etiketi ile derlenen haberlerin iki tanesinde yer alırken; “kadın sürücü” etiketi ile derlenen haberlerin üç tanesinde bulunmaktadır.

#### 4. SONUÇ VE TARTIŞMA

Trafik kültürü içerisinde kadın sürücülerin konumu, maruz kaldıkları etiketlemeler, yaşanan sorunlar ve bunların bir sonucu olarak ortaya çıkan trafiğe karşı tutum ve davranışları, çekingen bakış açılarını beraberinde getirmektedir. Tutum ve davranışlar aynı zamanda toplumsal dil ve kodlar ile beslenir. Bu bağlamda toplumda bir kültür ögesinin meydana gelmesi ve sürdürülmesi dil ile ilişkilidir. Toplumun büyük kesimine hitap eden ve bilgi edinme kanalı olarak kullanılan haberlerde, toplumsal cinsiyete duyarlı dilin kullanımının önemi oldukça fazladır.

Bu çalışmada irdelenen haberler ile toplumsal cinsiyete duyarlı dilin nasıl kullanıldığı farklı parametrelerde incelenmiştir. Bulgular sonucunda hem haber başlıklarında hem de haber içeriklerinde yalnızca kadınların sürücü oldukları kazalarda/olaylarda cinsiyet belirtildiği görülmüştür. Sürücünün biyolojik cinsiyetinin “erkek” olduğunun kullanılan görseller veya sürücü isminin yazılmasından anlaşıldığı kazalarda/olaylarda “erkek sürücü” etiketi kullanılmazken yalnızca “sürücü” ifadesi kullanılmaktadır. Sürücü ifadesinin direkt olarak erkeği temsil ettiği varsayılmaktadır. Sürücünün biyolojik cinsiyeti kadın olduğu durumlarda ise “kadın sürücü” ifadesi ile tanımlama yapma gereği duyulmaktadır.

Haberlerde “sürücünün teknik hakimiyeti” ve “aracın ve kazanın teknik özellikleri” göstergelerine, sürücü haberlerine göre kadın sürücü haberlerinde daha fazla vurgu yapıldığı görülmüştür. Sürücü etiketi olan haberlerde sürücüden kaynaklı teknik yetersizlik belirtilmezken; kadın sürücü etiketi olan haberlerde teknik yetersizlik ve ayrıntıya girilmiştir. Bunun nedeni olarak ise erkek sürücünün teknik hakimiyetinin tam ve yeterli olduğu düşünülürken; kadın sürücünün teknik hakimiyetinin yetersiz olduğunun düşünülmesi söylenebilir. İncelenen tüm haberlerde araç ve kaza teknik özelliklerine vurgu yapılmaktadır.

Haberlerde “haber dilindeki sürücü tanımlamaları” göstergesinin sürücü etiketli haberlere göre kadın sürücü etiketli haberlerde daha fazla vurgu yapıldığı görülmüştür. Erkeklerin kendilerini kanıtlamak ve erkeklik davranışlarını sergilemek için hakimiyet kurduğu mekanlardan biri de trafik mekanıdır. Ersöz (2018, s. 499); eril düzenin hala hakimiyetini devam ettirdiği kent mekânında, erkeklere atfedilen ‘sert, maço, rekabet’ içeren davranışları sergilediğini söyler. İrdelenen haberlerde de benzer içerikler yer alırken, yapılan tanımlamalar da bu detayı desteklemektedir. “Sürücü” etiketli haberlere bakıldığında; sürücü mesleği ile ilişkilendirilerek “ticari taksi sürücüsü” şeklinde tanımlanırken, bir diğer haberde ise maskülen olarak tanımlanan ve hegemonik erkeklik yaklaşımında açıklanan davranışları pekiştiren “taşkın” sıfatı ile tanımlanmıştır. Kadın sürücü etiketli haberlerde ise, kadınların davranışları ve duyguları ile nitelendirilerek tanımlandığı görülmüştür. Biyolojik cinsiyetin kadın sürücü etiketi ile verildiği haberlerde “eli ayağına dolaşan”, “baygınlık geçiren”, “heyecanlı” ve “heyecan yapan” gibi

ifadeler haber dilinde yer almıştır. Kadın sürücü etiketli haberler incelenirken sürücülerin “kadınsal özellikler” üzerinden tanımlandığı, toplumsal rollerin ve duygusal davranış kalıplarının dil ile vurgulandığı görülmüştür. Dilin ideolojik söylemi, cinsiyetlerin gündelik hayattaki ayrımını pekiştirmektedir.

Çalışma kapsamında taranan fakat çalışmada irdelenen trafik haberlerine dahil edilmeyen haberlerde de genel olarak benzer durumlar yer almaktadır. Sürücülerin biyolojik cinsiyetinin erkek olduğu haberlerde “erkek sürücü” ifadesinin yer aldığı bir habere rastlanmamıştır. Aynı şekilde sürücünün biyolojik cinsiyetinin erkek olduğunun anlaşılmadığı ya da kadın olduğunun anlaşıldığı ve yalnızca “sürücü” ifadesinin kullanıldığı bir habere de rastlanmamıştır. Örneğin; Haberler.com sitesinde 16 Ekim 2021 tarihinde “Traktörün altında kalan sürücü hayatını kaybetti” başlıklı haberde herhangi bir cinsiyet tanımlaması bulunmamaktadır ancak haberin devamında “...traktör sürücüsü Hüseyin...” ifadesi sürücünün biyolojik cinsiyetini ortaya koymaktadır (İHA, 2021).

Habertürk’ün sitesinde 04 Ekim 2021 Pazartesi tarihinde “Gaziantep’te iki araç çarpıştı: 5 yaralı Araçta sıkışan kadın sürücü itfaiye ekiplerinin yardımıyla kurtarıldı” başlıklı haberde; iki sürücünün kaza yaptığı haberi yapılmaktadır (İHA, 2021). Haber “M.B. idaresinde ...plakalı araç ile M.F idaresindeki ... plakalı otomobil çarpıştı.” şeklinde başlarken haberin devamında “Otomobilin kadın sürücüsü M.F...” ifadesi ile sürücünün kadın olduğu vurgulanmıştır. Birinci göstergede yer alan irdellemelerin, aynı haberde biyolojik cinsiyeti kadın ve erkek olan sürücülerin tanımlamaları ile gözlenmesi mümkündür.

Taranan haberlerde dikkat çeken bir diğer unsur ise sürücü tanımlamalarının, dil kullanımlarının ve toplumsal cinsiyete duyarlı haberciliğin yanı sıra trafikte şiddet olaylarının fazlalığıdır. Trafik şiddetinin yer aldığı haberlerden birinde taksicilerin kadın sürücüye uyguladığı psikolojik ve fiziksel şiddete yer verilmektedir. İrdelenen “*Taksiciler kadın sürücü adayına dehşeti yaşattı*” başlıklı 10. haberde (H10) eğitim aracında yer alan bir sürücüye uygulanan şiddet aktarılmaktadır. “*Taksici şahıslardan beni ortalarına aldıktan sonra sopa ve bıçakla bize şiddet uyguladılar. Aracımızın camını kırdılar, beni darp ettiler ve sürücü adayımıza küfürler ettiler*” ifadeleri ile şiddet boyutunun ciddiyeti görülmektedir. Trafikte şiddetin bu denli artması sosyolojinin ilgi alanına girmekte ve sosyologlar bu durumu genellikle kentleşme ile açıklamaktadır. Sosyologlar artan göçler, bunun sonucu yaşanan kentleşme, göçün yarattığı nüfus baskısı, çarpık kentleşme gibi sosyolojik olgularla konuyu açıklamaktadır (Ersöz, 2018, s. 499). Aynı zamanda trafik denetimlerinin yetersizliği ve trafik cezalarının caydırıcı olmayışı trafikte şiddeti pekiştiren unsurlardan biri olabilmektedir. “...*trafik suçlarının altında yatan nedenlerden biri trafik sistemindeki kültürel boşluktur denilebilir*” (Ceylan, 2015, s. 15). Kültürel boşlukların farkında olan ve daha geleneksel olan toplumlarda, denetim eksikliğinin etkisi ile bireyler trafik kural ve sorumluluklarına uymamaktadır. Bunlar ışığa uymama, kemer takmama gibi kural ihlalleri, trafikte problemlili davranışlar veya araç muayenesini/bakımını yaptırmama şeklinde de kendini gösterebilir.

“Kadın sürücü” kategorisindeki haberleri, belirli başlıklar dahilinde gruplandırmak mümkündür. Stereotipler, toplumsal önyargılara sebep olmak ile birlikte var olan önyargıları da besleyici olabilmektedir (Demir, 2020, s. 292). Toplumsal ihtiyaçlar ile ortaya çıkan toplumsal roller, tarihsel bağlam içerisinde cinsiyet stereotiplerini doğurmuştur. Ancak cinsiyet stereotipleri zamanla toplumda güçlenerek gerçeğliğin önüne geçmeye başlamış ve atfedildikleri öznelere üzerinde toplumsal baskı oluşturmaya başlamıştır.

Cinsiyet stereotipleri baz alınarak incelenen haber başlıkları ve içerikleri düşünüldüğünde de “kadın sürücü” ile ilgili şu stereotipleri ortaya koymak mümkündür:

- Kadın sürücüyü; muhtaç ve duygusal olarak vurgulayan haber modeli,
- Kadın sürücüyü; mekanik yetkinliği yetersiz olarak vurgulayan haber modeli,
- Kadın sürücünün; maskülen stereotiplere uygun olmadığını vurgulayan haber modeli.
- Eril trafik kültüründe cinsiyete dayalı etiketlere maruz kalmanın yanı sıra trafikte sıklıkla şiddet unsurunun yer alması benzer sonuçlara neden olarak; biyolojik cinsiyeti kadın olan bireylerin trafikte özgür biçimde hareket etmesini kısıtlamaktadır.

Stereotipler yalnızca biyolojik cinsiyet gruplarına ait olmamakla birlikte, toplumsal cinsiyet özellikleri üzerinden varsayımlarda bulunarak davranışsal ve duygusal olarak etiketlenmektedir. Haber dilindeki stereotipleştirme, haberin gerçeklikten uzak bir şekilde vurgulanmasına; haberin toplumda yaygın olan kalıp yargılara göre sözcükler çekilerek oluşturulmasına ve böylece stereotiplerin toplumda daha da görünür kılınarak yeniden üretilmesine ve yaygınlaşmasına sebep olmaktadır.

## KAYNAKÇA

- Anadolu Ajansı (AA). (2021, Ekim 11). *Sivas'ta otomobillerin çarpışması sonucu 2 sürücü yaralandı*. Kasım 17, 2021 tarihinde TRT Haber: Erişim Adresi: <https://www.trthaber.com/haber/guncel/sivasta-otomobillerin-carpismasi-sonucu-2-surucu-yaralandi-616022.html> adresinden alındı
- Berelson, B. (1952). *Content Analysis in Communication Research*. Glencoe: Free Press.
- Bouerdieu, P. (2015). *Eril Tahakküm*. İstanbul: Bağlam Yayıncılık.
- Bursa Hakimiyet. (2021, Ekim 11). *Eli ayağına dolanan kadın sürücü araca tosladı*. Kasım 17, 2021 tarihinde Bursa Hakimiyet: Erişim Adresi: <https://www.bursahakimiyet.com.tr/haber/eli-ayagina-dolanan-kadin-surucu-araca-tosladi-600994.html> adresinden alındı
- Ceylan, Y. (2015). *Trafik Suçlarının Suç Kuramlarındaki Yeri Ve Sosyolojik Analizi*. Eskişehir.
- Demir, N. H. (2020). Strasbourg Kararlarındaki Karabataklar: (Toplumsal) Cinsiyet Stereotipleri. *TBB Dergisi*(146), 269-311.
- Doğan Haber Ajansı (DHA). (2021, Ekim 12). *Tekirdağ' da otomobil, TIR'ın altına girdi; sürücü ağır yaralı*. Kasım 17, 2021 tarihinde CNN Türk: Erişim Adresi: <https://www.cnnturk.com/turkiye/tekirdagda-otomobil-tirin-altina-girdi-surucu-agir-yarali> adresinden alındı
- Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM) Trafik Başkanlığı. (2021, Ekim). Trafik İstatistik Bülteni. Kasım 16, 2021 tarihinde <http://trafik.gov.tr/kurumlar/trafik.gov.tr/04-Istatistik/Aylik/Ekim21.pdf> adresinden alındı
- En Son Haber. (2021, Ekim 13). *Uşak'ta tankerin çarpıtığı sürücü yaşamını yitirdi*. Kasım 17, 2021 tarihinde En Son Haber: Erişim Adresi: <https://www.ensonhaber.com/gundem/usakta-tankerin-carpitigi-surucu-yasamini-yitirdi> adresinden alındı

- Erjem, Y. (2007). Sociological study on the course of the traffic system and the traffic accidents. *International Journal of Human Sciences*,4 (1), 1-25.
- Ersöz, A. G. (2018). Toplumsal Yaşamda Şiddet: Trafikte Yol Vermeme Nedeni İleYaşanan Şiddet Olaylarının Nedenlerine Multidispliner Bir Bakış. *International Congress on Social Sciences II* , 13(15), 495-508.
- Gül, H. (2019). Kamusal Alanda Toplumsal Cinsiyet Görünümleri -Kadın Sürücülere İlişkin Kalıp Yargılar -Gaziantep Örneği. *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 7 (90), 442-453.
- Güneş, S. (2012). Türk Toplumunu ve Otomobil . *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 25, 213-230.
- Habertürk. (2021, Eylül 28). *Amasya'da iki çocuğa çarpan kadın sürücü baygınlık geçirdi*. Kasım 17, 2021 tarihinde Habertürk: Erişim Adresi: <https://m.haberturk.com/amasya-da-iki-cocuga-carpan-kadin-surucu-bayginlik-gecirdi-3204661> adresinden alındı
- Habertürk. (2021, Ekim 13). *Ankara'da refüje çarpıp otomobilden fırlayan sürücü hayatını kaybetti*. Kasım 17, 2021 tarihinde Habertürk: Erişim Adresi: <https://m.haberturk.com/ankara-da-refuje-carpip-otomobilden-firlayan-surucu-hayatini-kaybetti-3219743> adresinden alındı
- Hayırlı, O. (2018). *Trafik Kültürü: Türkiye'de Trafığın Antropolisi*. Ankara: Gece Akademi.
- İhlas Haber Ajansı (İHA). (2021, Ekim 11). *Eli ayağına dolanan bayan birkaç metre gidemeden araca tosladı*. Kasım 17, 2021 tarihinde İHA: Erişim Adresi: <https://www.iha.com.tr/denizli-haberleri/eli-ayagina-dolanan-bayan-birkac-metre-gidemeden-araca-tosladi-denizli-3264641/> adresinden alındı
- İhlas Haber Ajansı (İHA). (2021, Ekim 04). *Gaziantep'te iki araç çarpıştı: 5 yaralı Araçta sıkışan kadın sürücü itfaiye ekiplerinin yardımıyla kurtarıldı*. Kasım 2021, 2021 tarihinde Habertürk: Erişim Adresi: <https://m.haberturk.com/gaziantep-haberleri/91055461-gaziantep-te-iki-arac-carpisti-5-yarali-aracta-sikisan-kadin-surucu-itfaiye-ekiplerinin> adresinden alındı
- İhlas Haber Ajansı (İHA). (2021, Ekim 16). *Traktörün altında kalan sürücü hayatını kaybetti*. Kasım 15, 2021 tarihinde Haberler.com: Erişim Adresi: <https://www.haberler.com/haberler-tractorun-altinda-kalan-surucu-hayatini-kaybetti-14465662-haberi/> adresinden alındı
- Koçak , A., & Arun , Ö. (2006). İçerik Analizi Çalışmalarında Örneklem Sorunu. *Selçuk İletişim*, 4(3), 21-29.
- Köse, E. (2014 ). Cinsiyet, teknoloji ve kent: otomobilin muğlak heteronormativizmi. *Fe Dergi* 6, no. 1, 32-42.
- Krippendorff, K. (1980). *Content Analysis: An Introduction to is Methodology*. London: Sage Publication, Beverly Hill.
- Leblebi TV. (2021, Ekim 12). *Kadın Sürücü Kavşağı Dönemeyince Takla Attı!* Kasım 17, 2021 tarihinde Leblebi TV: Erişim Adresi: <https://leblebi.tv/kadin-surucu-kavsagi-donemeyince-takla-atti/> adresinden alındı

- Lippman, W. (1998). *Public Opinion with a New Introduction by Michael Curtis*. London: Transaction Publishers.
- Marshall, G. (2020). *Sosyoloji Sözlüğü*. (O. Akınhay, & D. Kömürcü, Çev.) Ankara: Bilim ve Sanat.
- NTV. (2021, Ekim 08). *Kaza yapan sürücü: Ben emniyet müdürüyüm, amir gelsin*. Kasım 17, 2021 tarihinde NTV: Erişim Adresi: <https://www.ntv.com.tr/galeri/turkiye/kaza-yapan-surucu-ben-emniyet-muduruyum-amir-gelsin,tTpPpO4hF0yoYXtQpakEFA/1ayn-7-1tUC9kfGUccnC-A> adresinden alındı
- Ritzer, G., & Stepnisky, J. (2015). *Çağdaş Sosyoloji Kuramları ve Klasik Kökleri*. Ankara: De Ki Baskı Yayım .
- Sönmez, A., Çınarbaş Akın, S., & Vursavaş, F. (2014). Kameralı Kırmızı Işık Denetiminin Kavşaklarda Yapılan Kırmızı Işık Ve Öteki Güvenlik Kuralları İhlalleri Üzerine Etkisi: Bursa Örneği, Türkiye. 1-33.
- Sözcü. (2021, Ağustos 04). *Taksiciler kadın sürücü adayına dehşeti yaşattı*. Kasım 17, 2021 tarihinde Sözcü: Erişim Adresi: <https://www.sozcu.com.tr/2021/gundem/taksiciler-kadin-surucu-adayina-dehseti-yasatti-6573827/> adresinden alındı
- Stone, P. J., Dumphy, D. C., Marshall, S. S., & Ogilvie, D. M. (1966). *The General Inquirer: A Computer*. Massachusetts: The M.I.T. Press.
- Türk Dil Kurumu (TDK). (2020, 01 22). *Genel Türkçe Sözlük*. Türk Dil Kurumu Sözlükleri: <https://sozluk.gov.tr/> adresinden alındı
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2020). Ceza İnfaz Kurumu İstatistikleri. Kasım 16, 2021 tarihinde <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Ceza-Infaz-Kurumu-Istatistikleri-2020-37202> adresinden alındı
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2020). Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri. Kasım 15, 2021 tarihinde <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Road-Traffic-Accident-Statistics-2020-37436> adresinden alındı
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2020). Yıllara göre kaza, ölü ve yaralı sayısı. Kasım 15, 2021 tarihinde <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=ulastirma-ve-haberlesme-112&dil=1> adresinden alındı
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2021, Eylül). Toplumsal Cinsiyet Göstergeleri, Cinsiyete göre sürücü belgesi sahipliği, 2010-2020. Kasım 10, 2021 tarihinde <https://data.tuik.gov.tr/Search/Search?text=s%C3%BCr%C3%BCc%C3%BC&dil=1> adresinden alındı
- Weber, R. P. (1989). *Basic Content Analysis* . London: Sage.