

# Türkiye’de Trafik Sosyolojisi Odaklı Lisansüstü Tez Çalışmaları Üzerine Bir İnceleme

*A Study on Postgraduate Thesis Focused on Sociology of Traffic in Turkey*

İrfan KAVAZ<sup>1</sup> 



<sup>1</sup>Dr., T.C. İçişleri Bakanlığı.  
[kavazaki34@gmail.com](mailto:kavazaki34@gmail.com)  
ORCID:0000-0002-7953-2872

**Geliş Tarihi/Received**

22.11.2023

**Kabul Tarihi/Accepted**

23.12.2023

**Yayın Tarihi/Publication Date**

27.12.2023

**Atıf/Citation:** Kavaz, İ. (2023). Türkiye’de Trafik Sosyolojisi Odaklı Lisansüstü Tez Çalışmaları Üzerine Bir İnceleme. *Veche*, 2 (2), 63-75.



This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

## Giriş

Trafik sosyolojisi literatüründe “trafik”, “hareketlilik (mobilité)”, “ulaşım” veya Law’ın (1999, s. 568) ifadesiyle “*daily mobility*” gibi farklı şekillerde kullanılan ve genel anlamıyla akan bir hayatın varlığına işaret eden kavramlar; insanların geçmişi ile geleceği, sebep ile sonuçları, konumları ile

## Öz

İnsanın yürüme ve koşma gibi biyolojik aktiviteleri, yer değiştirme eyleminde bulunmasını sağlayan ve fizik kurallarının hakim olduğu bir aksiyon olarak değerlendirilebilir. Ancak insan amaçlı olarak hareketliliği sağlayan tek varlıktır ve bu hareketlilik amaç, süreç ve nihai nokta açısından bireylerin toplumsal yönüyle de ilgilidir. Dolayısıyla insan hareketliliğinin sosyal bir olgu olduğu ve sosyolojinin çalışma alanı olarak benimsenmesi gerektiği dikkatlerden kaçmamalıdır. Teknolojinin gelişmesiyle birlikte insan hareketliliği daha hızlı, güçlü, konforlu ve donanımlı teknik araçlar vasıtasıyla sağlanabilmektedir. Ancak insanın teknik araçlar vasıtasıyla gerçekleştirdiği hareketlilik, birbiriyle girdikleri etkileşimlerin formunu da değiştirmiştir. Dolayısıyla yüz yüze ilişkide olduğundan farklı kural ve yöntemlerle iletişim sağlanmaya başlanmıştır. Özellikle nüfusun yoğunlaştığı kentlerde araçlı hareketlilik daha görünür ve komplike olmaya başlamıştır. Bu nedenle topluma dair konuları araştıran sosyolojinin araçlı hareketliliğe farklı bir perspektiften yaklaşması ihtiyacı doğmaktadır. Bu amaçla çalışmada Erving Goffman’ın gözüyle insan hareketliliği sosyolojik bağlamda açıklanarak, Türkiye’de sosyologlar tarafından gereken ilginin yeteri kadar gösterilmediği değerlendirilen trafik sosyolojisine dikkat çekilmiştir. Bu kapsamda Yüksek Öğretim Kurumu arşivlerinden elde edilen verilere göre Türkiye’de sosyoloji anabilim dallarında trafik sosyolojisi bağlamında hazırlanmış olan yüksek lisans ve doktora tezleri genel hatlarıyla sunulmuştur. Böylece Türkiye’de trafik sosyolojisi konusunda farkındalık oluşturulması, trafik sosyolojisi alanındaki lisansüstü çalışmaların derlenmesi ve bu alanda yapılacak çalışmalara kaynak sunulması amaçlanmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Erving Goffman, Hareketlilik, Lisansüstü Tezler, Trafik Sosyolojisi, Ulaşım.

## Abstract

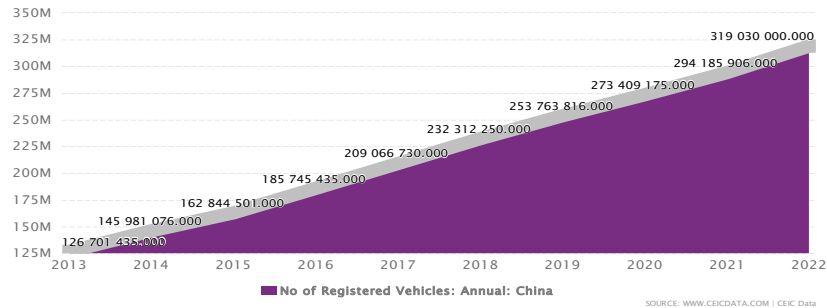
The biological activities of human beings can be considered as an action that enables them to perform displacement and in which the rules of physics prevail. However, human beings are the only beings that provide purposeful mobility and this mobility is also related to the social aspect of individuals. Human mobility is a social phenomenon and should be adopted as the field of study of sociology. With the development of technology, human mobility can be provided by means of faster, powerful, comfortable and equipped technical vehicles. The mobility of people through technical means has also changed the form of their interactions with each other. Communication has started to be provided with different rules and methods than face-to-face communication. Especially in cities where the population is densely populated, vehicular mobility has become more visible and complicated. In this study, by explaining human mobility in a sociological context through the eyes of Erving Goffman, attention is drawn to the sociology of traffic, which is considered to have not been given enough attention by sociologists in Turkey. In this context, according to the data obtained from the archives of the Council of Higher Education, master's and doctoral theses prepared in the context of traffic sociology in the sociology departments in Turkey are presented in general terms. Thus, it is aimed to raise awareness about traffic sociology in Turkey, to compile postgraduate studies in the field of traffic sociology and to provide resources for future studies in this field.

**Keywords:** Erving Goffman, Mobility, Postgraduate Theses, Sociology of Traffic, Transportation.

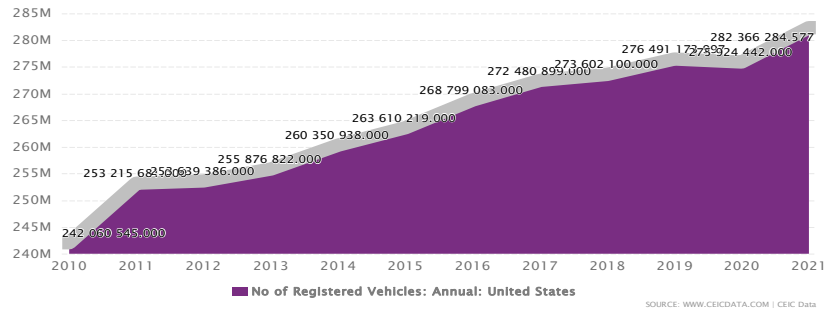
hedefleri arasındaki bağı temsil etmektedir. Bu ifadelerin Türk Dil Kurumu’ndaki tanımları “**Trafik:** Ulaşım yollarının yayalar ve her türlü taşıt tarafından kullanılması; gidiş geliş, seyrüsefer; Ulaşım yollarında bulunan taşıt ve yayaların tümü; Artmış, çoğalmış bir durum ‘telefon trafiği’; Önemli görevlerde bulunan kişilerin bir yere gidiş gelişi”; “**Hareketlilik:** Hareketli olma durumu; dalga, devingenlik”; “**Ulaşım:** Ulaşmak işi; Köyler, şehirler, ülkeler arasında bir yerden bir yere gidiş geliş; münakale, muvasala; Bir şeyi bir yerden başka bir yere aktarma” şeklinde yapılmıştır. Söz konusu tanımlamalar, genel anlamda insan kaynaklı yer değiştirme eylemi ile ilişkilendirilebilir.

Göç, fetih, ticaret, keşif, inanç, güvenlik vb. olgular insanoğlunun mekânsal hareketliliğinin bir sebebi veya sonucu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu hareketliliğin sonucunda ise birey ve toplumlar için yeni bir durum oluşmaktadır. Başka bir deyişle, hareketlilik doğanın ve yaşamın değişmesinin bir aracıdır. Dolayısıyla; olaylar, olgular, yapı, değişim, çatışma gibi toplumsal konulara odaklanan sosyolojinin bu konuların meydana gelişine aracılık eden ve bir süreci gerektiren hareketliliği dikkate alması önemlidir. Çünkü iki nokta arasında hareket halinde olan insan, güzergâh boyunca girdiği etkileşimler sonucunda başlama noktasında olduğundan farklı bir birey olarak karşımıza çıkmaktadır. Söz konusu hareketlilik, özellikle bir ulaşım aracı ile gerçekleştiriliyor ise etkileşimin formu da değişiklik göstermektedir.

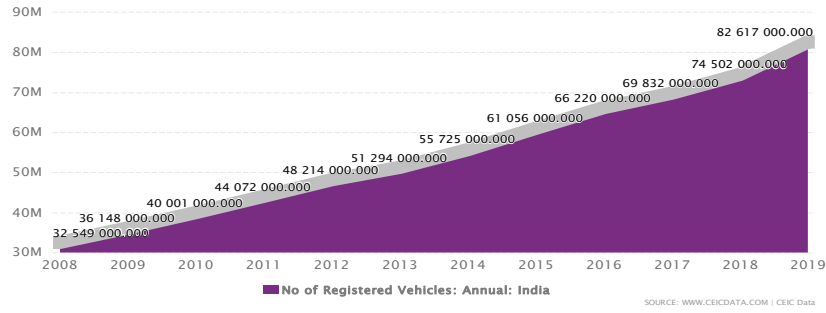
Günümüzde ulaşım araçlarının sayı ve çeşitliliğinin artması, kentleşme ve nüfus yoğunluğu, iş, eğitim, ticaret gibi faaliyetlere katılımın artması gibi nedenlerle insan hareketliliği daha görünür olmaktadır. Araçlı hareketliliğin yoğunluğu araç sayısı ve kat edilen mesafe ile somut hale getirilebilir. CEICDATA’dan (Number of Registered Vehicles, 2023) alınan verilere göre, Çin (2013-2022), Amerika Birleşik Devletleri (2010-2021), Hindistan (2008-2019) ve Rusya’da (2010-2021) kayıtlı araç sayıları aşağıdaki gibidir:



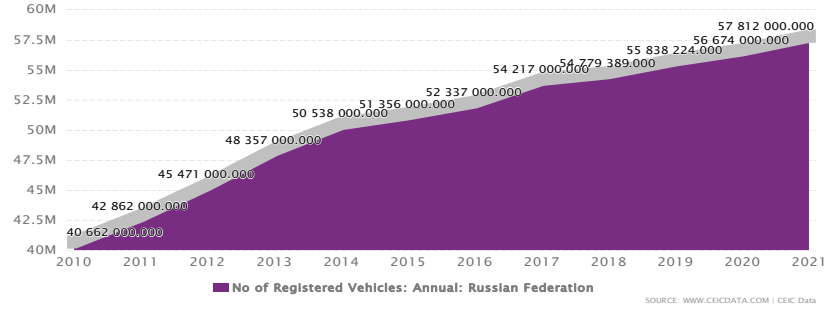
Şekil 1. Çin’de trafiğe kayıtlı araç sayısı



Şekil 2. ABD’de trafiğe kayıtlı araç sayısı



Şekil 3. Hindistan'da trafiğe kayıtlı araç sayısı



Şekil 4. Rusya'da trafiğe kayıtlı araç sayısı

Şekil 1, 2, 3 ve 4'e göre, nüfusun yoğun olduğu bu ülkelerde bazı yıllardaki yavaşlamalara rağmen kayıtlı araç sayılarında yıldan yıla artış gözlenmektedir. Türkiye'de ise, Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerinde trafiğe tescil edilen araç sayısını gösteren ve başlangıç tarihi 1966 yılı olan kayıtlara göre, Türkiye'de motorlu araç sayısı her geçen yıl artış göstermektedir.<sup>1</sup> 2017 ve 2018 yıllarında Türkiye'de yaşanan ekonomik dalgalanmadan dolayı trafiğe tescil edilen araç sayısında ciddi düşüşler yaşanmış olmasına rağmen araç sayısındaki artış her geçen yıl devam etmektedir.

Tablo 1

Türkiye'de Motorlu Araç Sayısını Gösterir Tablo

Yıllar	Toplam Araç Sayısı
2014	18.828.721
2015	19.994.472
2016	21.090.424
2017	22.218.945
2018	22.865.921
2019	23.156.975
2020	24.144.857
2021	25.249.119
2022	26.482.847
2023 (Eylül sonu itibariyle)	28.183.745

<sup>1</sup> Sürücü belgesi sayıları önemli bir veri kaynağı olmasına karşın, aktif sürücülük sayısının tespitinin zorluğu nedeniyle tabloya eklenmemiştir. Araç sayısı ise aktif trafik yaşantısına dair daha gerçekçi veriler ortaya koymaktadır. Ayrıca ayırt edici bir özelliği olmamasına karşın gereksiz uzunlukta veri paylaşımının engellenmesi adına tablo son 10 yıl baz alınarak sunulmuştur.

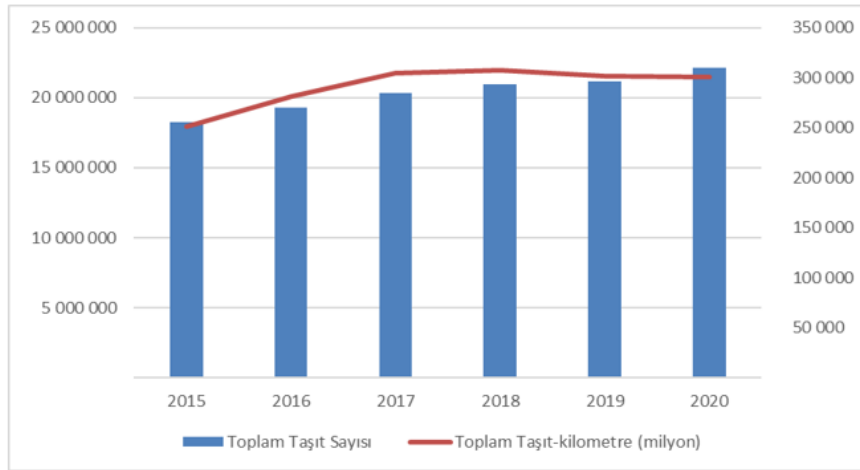
Ayrıca, Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) verilerine göre, Türkiye’de ulaşım türlerine göre yolcu taşımacılığının (2014-2022 yılları arası) yaklaşık %90’ının karayolları aracılığıyla sağlandığı görülmektedir:

**Tablo 2**

Ulaşım Türlerine Göre Yolcu Taşımacılığı

Yıllar	Karayolları (%)	Denizyolları (%)	Demiryolları (%)	Havayolları (%)
2014	89,8	0,6	1,1	8,5
2015	89,2	0,6	1,1	9,1
2016	89	0,6	1,1	9,4
2017	88,8	0,5	1	9,6
2018	88,8	0,6	1,2	9,4
2019	89,9	0,6	1,3	8,2
2020	93,6	0,4	0,5	5,5
2021	92,8	0,2	0,6	6,4
2022	91,2	0,5	1,5	6,8

Son olarak, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı’nın internet adresinde yayımlanan istatistiklere göre, Türkiye’de 2015-2020 yılları arasında motorlu kara taşıtlarının kat ettiği mesafeler aşağıdaki şekilde verilmiştir:



**Şekil 5.** Trafîğe Kayıtlı Motorlu Kara Taşıtlarının Katettiği Mesafe

Şekil ve tablolara bakıldığında, ekonomik daralmalar veya Covid-19 gibi mekânsal hareketliliğin kısıtlanmasına sebep olan faktörlerin etkisiyle verilerde dalgalanmalar yaşanmasına rağmen, genel olarak Türkiye’de karayolu araç sayısının ve buna bağlı olarak araçlı hareketliliğin artarak devam ettiği söylenebilir. Yolcu veya sürücü konumundaki fertler, toplu taşıma veya bireysel araçlarla uzun ve kısa mesafede hareketliliğe dâhil olmaktadır. Ayrıca, tüm bu gelişmeler trafiğe dair problemlerin gündemde daha fazla yer edinmesine neden olmaktadır. Bu nedenle çalışmada ilk olarak insan hareketliliğinin iki nokta arasındaki yer değiştirme eyleminden farklı bir olgu olduğuna dikkat çekilmiştir. Sonrasında, Goffman’ın gözünden bedensel hareketliliğin araçlı ve araçsız olmak üzere iki ayrı formuna yer verilerek araçlı hareketliliğe odaklanılmıştır. Son olarak ise, Türk sosyoloji literatüründe araçlı hareketliliğin sistematik bir görünümü olan trafiği konu edinen lisansüstü tez çalışmalarına genel hatlarıyla yer verilmiştir.

## Bedensel Hareketliliğin Sosyal Boyutu

Mekânsal hareketlilik, en basit haliyle, farklı iki nokta arasındaki mesafenin belirli bir zaman içerisinde katedilmesi olarak tanımlanabilir. Bu tanımlamanın formüle edilmiş versiyonu, fen bilimlerinin hareketlilik konusundaki çalışmalarına rehberlik etmektedir. Hareketliliğin fiziksel yorumu, nesne ile çevresel şartlar arasındaki ilişkinin ortaya çıkarılmasını sağlayabilir.

Hareketlilik doğal kaynakların kuvvetine bağlı olarak veya hayvanlarda olduğu gibi iradeye bağlı olmayan bir doğrultuda meydana gelebilir. Ancak, hareketliliği aklî melekelerle dayalı olarak belirli bir amaç doğrultusunda gerçekleştirebilen tek varlık insandır. Bu nedenle, hareketlilik eyleminin salt fizik kurallarıyla açıklanmaya çalışılması, bu hareketliliğin sosyal yönünün arka plana atılmasını gerektirmemektedir. Bu noktada ‘amaç’ ifadesi Simmel’den faydalanarak açıklanabilir. Simmel, amaç ifadesini şimdi ile sonrası arasındaki ilişkiyi kuran bir bağ olarak tanımlar. Mekânsal hareketlilikte ise, ‘şimdi’ bulunduğumuz noktayı ‘sonra’ ise ulaşılabilecek hedef noktayı temsil eder ve yukarıda bahsedilen fiziksel hareketliliğin ötesinde bir bakış açısıyla yaklaşımı gerektirir (Simmel, 2015, s. 285). Çünkü hareketlilik içerisinde kullanılan yol, araç, kurallar, ihlaller, nesnelere, çevre şartları vb. unsurlar insan faktörünün etkisi altındadır. Bu nedenle, mekânsal hareketliliğin insanın bir ürünü olarak düşünülmesi, mekânsal hareket ve sosyal yaşantı arasındaki ilişkinin ortaya çıkarılmasında yararlı olacaktır.

İnsan merkezli hareketlilik; bedenlerin, hayvanların, eşyaların, bilginin ve nesnelere yer değiştirme eylemi olarak farklı başlıklar altında değerlendirilebilir. Hareketliliğe dair tüm bu başlıklarda insan, eylemin öznesi veya nesnesi olmaktadır. İnsan bedensel olarak yer değiştirebildiği gibi günümüz anlamıyla posta, kargo, iletişim araçları, internet vb. kanallarla eşya, bilgi ve nesnelere mekânsal yer değiştirmesini sağlayabilmektedir (Urry, 2004, s. 28). Dolayısıyla, mekânsal hareketliliğin merkezinde insan bulunmaktadır.

Bu çalışmanın hareket noktası insan merkezli hareketliliğin bedensel olarak yer değiştirmesidir. Çünkü bedenin mekânsal hareketi insanlar arasında yüz yüze veya bir araç vasıtasıyla etkileşimi beraberinde getirmektedir ve hareketin nesnesi insan olmaktadır. Başka bir deyişle, yer değiştiren nesne insanın kendisidir.

## Goffman ve Mekânsal Hareketlilikte Karşılaşma Formları

Diğer yol kullanıcılarıyla karşılaşmalar yaşanması, bedensel yer değiştirmenin kaçınılmaz bir sonucudur. Çünkü, insanlar diğerleriyle karşılaşmaların yaşanacağı bir mekânı paylaşmak zorundadır (Goffman, 2017a, s.15).

İnsanların mekânsal hareketlilik anındaki karşılaşmaları bir vasıta aracılığıyla veya vasıtasız olarak gerçekleşmektedir. Vasıtalı veya vasıtasız hareketlilik, bünyesinde birtakım farklılıkları barındırır. Vasıtasız hareketlilik, basit bir ifadeyle, yürümek, koşmak, sürünmek gibi eylemleri kapsamaktadır. Goffman (2017b, s. 40) kamusal alanda tek başına veya birlikte hareket edenleri “katılım birimleri” olarak isimlendirir. Ona göre kamusal alanın temelinde bu birimler vardır. Birliktelikleri ortak bir var olma bilincine ve etkileşime dayalı bir ilişkiye bağlıdır. Toplumu meydana getiren katılım birimleri, sosyolojinin birbirinden farklı kuramlarına çalışma konusu yapılmıştır. Günümüz sosyolojisinin bulunduğu noktaya katılım birimlerinin yapısı, ilişkisi, çatışmaları vb. hususlara değinerek geldiği söylenebilir. Çünkü katılım birimleri toplumu oluşturmaktadır ve sosyolojinin araştırma nesnesi toplumdur (Urry, 2010, s. 188).

Bireysel karşılaşma ve etkileşimin bir başka formu ise, ulaşım araçları ile hareketliliğin sağlanmasıdır. Vasıta aracılığıyla hareketlilik; araba, uçak, bisiklet, tren vb. ulaşım araçlarını kullanarak mekânsal yer değişiminde bulunmaya karşılık gelmektedir. Goffman (2017b, s. 25), ulaşım aracı vasıtasıyla gerçekleşen etkileşimin aktörlerini “*araçsal birimler*” olarak tanımlamaktadır. Araçsal birimi “...*bir pilot yahut sürücü tarafından (genellikle de içeriden) idare edilen bir kabuk*” (2017b, s. 26) olarak ifade etmektedir.

Goffman, araçsal birimler ile katılım birimlerinin ortak hareketlilik alanını “*yol trafiği*” olarak isimlendirir. Ona göre, yol trafiği birbirini tanımayan bireylerin bağlayıcı kurallar çerçevesinde hareket etmelerini sağlayan bir ilişki biçimidir ve yaya yolu ile araç yolu olarak iki farklı hareket alanına sahiptir (2017b, s. 27). Ancak Goffman’a göre bireylerin araçsal birim ve katılım birimi olarak deneyimlediği karşılaşmalarda birtakım farklılıklar mevcuttur:

- *Araçsal birimlerde hareketlilik genel olarak bir yerden başka bir yere gitmeyi amaçlar. Katılım birimlerinde ise tüm insani faaliyetlere temel oluşturur.*
- *Katılım birimlerinde çarpışma riskleri ani ve kıvrak hareketlerle savuşturulabilir ve çarpışma olması durumunda genellikle çok büyük zararlar yaşanmaz. Araçsal birimlerde ise çarpışmadan kaçınma hareket kabiliyeti ve manevra alanı daha sınırlı olan bir durumda yapılmak zorundadır. Ayrıca çarpışma sonucunda ölümcül sonuçlar doğabilir.*
- *Katılım birimlerinin trafik sıkışıklığına sebep oldukları çok rastlanır bir durum değildir. Ancak araçsal birimler sıkışıklığa ve hareket etmektен yoksun kalmaya daha fazla maruz kalırlar ve bir araçsal birimde meydana gelecek sorun hızlı bir şekilde diğerlerine yansiyabilir.*
- *Ayrıca araçsal birimler arasındaki ilişki, katılım birimlerine nazaran daha çok rekabet içeren ve birbirine daha az tahammül edilen bir özelliğe sahiptir.*
- *Araçsal birimlerin belirli resmi kurallar çerçevesinde hareket etmeleri beklenir. Kurallara uymaları durumunda çarpışma veya geçişi engelleme gibi sorunlarla karşılaşılmaz. Ancak katılım birimleri yol trafiği içerisinde resmî kurallara tabi görünseler de aslında daha çok gayri resmi kurallara uyarlar (2017b, s. 26-29).*

Araçsal birimler ile katılım birimleri arasındaki söz konusu farklılıklar hareketlilik konusundaki çalışmalar açısından bizleri farklı stratejiler izlemeye sevk eder. Çünkü, sosyal yaşantımızın çözümlenmesinde kullanılan bakış açısı araçlı bir etkileşime uygulandığında bazı önemli ayrıntıların gözden kaçırılmasına neden olabilir. Bu nedenle, araç ile hareket halinde olanların etkileşim kurduğu trafik dünyası, kendisine uygun bir değerlendirme stratejisi gerektirir. Goffman’ın yukarıda geçen anlatımı bu gerekliliğin altyapısını oluşturmaktadır.

### **Araçsal Hareketliliğe Sosyolojik Perspektiften Bakış**

Goffman’ın araçsal birimlerin ve katılım birimlerinin hareketliliğine dair anlatısı trafik sosyolojisi için bir temel arz eder (Conley, 2012, s. 6). Goffman’ın aktardığı söz konusu farklılıklar, araçsal birimler ve katılım birimlerinin kendi dünyalarındaki ilişki biçimlerine de etki etmektedir. Başka bir deyişle, araçsal birimlerin kendi aralarındaki ilişki formu ile katılım birimlerinin kendi aralarındaki ilişki formu birbirinden ayrılmaktadır.

Araçsal birim olarak bireyler (sürücüler), kullandığı aracın fiziksel görüntüsü ve teknik özellikleriyle karşılıklı bir etkileşime girerler (Murdo, 2000, s. 185). Pervanchon’un (2000, s. 143) “*araba-beden*” olarak sunduğu bütünleştirici kavram, teknolojik bir aracın sevk ve idaresinden sorumlu olan sürücünün, aracıyla bütünleşmesini ifade etmektedir. Sürücüler, içinde buldukları aracın fiziki görüntüsü, gücü, rengi, donanımları gibi özelliklerini hareket etme ve diğerleriyle

karşılaşmalarda iletişim aracı olarak kullanabilirler. Ayrıca, aracının teknik özellikleri sürücüsünün organlarının uzantısı konumuna ulaşır. Hatta uzantısı olmakla kalmayıp, bir arabanın sahibi için “benliğin” ve “kimliğin” yansıtıldığı bir sembol haline gelebilir (Vannini, 2010, s. 115).

Dolayısıyla araçsal birimler olarak sürücüler, yüz yüze ilişkide olduğundan daha farklı kural, norm ve iletişim yollarına uyum gösterirler. Goffman (2017b, s. 31), bedenlerin “*niyet göstergesi*” aracılığıyla karşı tarafa yönünü, hızını, amacını belli ederek diğerleriyle uyumlu hareketi sağladıklarını belirtir. Yüz yüze ilişkilerde kullanılan jest, mimik, ses tonu, işaret ve beden dili niyet göstergesi olarak kullanılabilir. Araçsal birimlerle yaşanan karşılaşmalarda ise; yüzlerin görünürlüğünün kısıtlı olduğu, araba-bedenlerin fiziksel olarak karşılaştığı, korna ve far gibi sesli-ışıklı işaretlerin kullanıldığı, yol kullanıcıları için genel bağlayıcı niteliği olan resmî kuralların hâkim olduğu bir etkileşim dili kullanılır.

Araçsal birimler ile katılım birimlerinin ortak paydada buluştukları yönler de vardır. Araçsal birimlerin hareket halinde olduğu dünya, teknik anlamıyla, ‘trafik’ olarak ifade edilebilir. Netice itibarıyla aynı sosyal kaynaklardan beslenen bireylerin ürünü olan trafik, bu yönüyle sosyal yaşantımızla paralellik gösterir. Örneğin, katılım birimleri ve araçsal birimler birbirine uyum ve karşılıklı güven duyma (Goffman, 2017b, s. 28) konusunda ortak bir beklenti içerisinde hareket ederler. Bu beklenti birimlerin gerek resmî kurallar gerekse gayri resmî normlar bağlamında belirli bir düzen içerisinde hareket etmelerini gerekli kılar. Ancak, özellikle gündelik pratikler konusunda uygulayıcılarına farklı iletişim kanalları sunar. Yukarıdaki örnekte de olduğu gibi, yüz yüze ilişkideki etkileşimin trafikte farklı bir forma dönüşmesi, benzer kaynaklardan beslenen ancak farklı iç dinamiklere sahip bir sistemin varlığına işarettir. Farklı iç dinamiklere sahip bu iki dünya arasında karşılıklı bir etkileşim de mevcuttur. Örneğin, feminist çalışmalara da konu olan ve kadının ikincil konuma yerleştirildiği tutum ve davranışlar, yüz yüze ilişkilerde karşılaşılan bir durumdur. Ancak, özellikle günümüzde öğretmen, doktor, asker, avukat olarak varlıkları kabullenilen ve saygı gösterilen kadınlar, trafik yaşantısında statü sıkışması yaşayabilirler. Sahip oldukları statüler tek bir statü altında ‘kadın sürücü’ klişesiyle birleşerek “*mobildamga*”ya maruz kalmalarına sebep olabilir (Kavaz, 2022, s. 117). Görüldüğü gibi, trafikteki kadın olgusu kaynağını sosyal yaşantımızdan alan ancak araçsal etkileşimin bir sonucu olarak farklılaşan bir görünümle karşımıza çıkabilmektedir. Benzer bir şekilde trafik dünyasının sosyal yaşantıdaki ilişkileri etkilediği örnekler de mevcuttur. Bir kadının yarış arabası, kamyon, tır gibi kullanımı daha zor olan araç sürücüsü olduğu öğrenildiğinde, bu durum onları sosyal yaşantılarında olumlu bir konuma taşıyabilmektedir (Kavaz, 2022, s. 367).

Sonuç olarak bireylerin trafik içindeki ve dışındaki dünyaları birbirinden farklı ancak karşılıklı etkilemenin de olduğu bir niteliği taşımaktadır. Bu iki dünyanın çözümlemesinde farklı stratejilerin izlenmesinin faydalı olacağı söylenebilir. Rothe’a göre (1992, s. 187), “*trafiğin çalışılması, bir sosyal davranış ve sosyal etkileşim biçiminin sorgulanmasıdır.*” Bu nedenle, trafik dünyasının iç dinamiklerinin ortaya çıkarılmasına yönelik çalışmalar, sosyoloji literatürüne farklı bir çalışma imkânı sunarak onu zenginleştirecektir.

## **Türkiye’de Trafik Sosyolojisi Çalışmaları**

Sheller ve Urry (2000, s. 737), sosyal bilimlerde motorlu taşıtların sosyal hayata etkilerine olan ilgi eksikliğinin trafiğe ilişkin dar bir çalışma alanı sunduğunu aktarmıştır. Aradan geçen yaklaşık 23 yılda özellikle yurtdışında yapılan çalışmalarda bu ilginin daha fazla ve çeşitli alanlarda kendini gösterdiği söylenebilir. Literatürde göç sosyolojisi, kent sosyolojisi, turizm sosyolojisi vb. alanlarda

ulaşım, trafik, erişim terimleriyle değinilen insan hareketliliği, trafik sosyolojisi bağlamındaki çalışmalarda konunun öznesi olarak ön plana çıkarılmıştır.

Bu alanda yurtdışında yapılan çalışmaların tümüne değinmek olanaksızdır. Jensen’in (2006) Simmel ve Goffman gözüyle çağdaş şehir hareketliliğine yaklaştığı çalışma; Conley’in (2012) araba kullanmayı, bisiklete binmeyi ve yürümeyi sosyal çerçevede etkileşimli hareketlilikler olarak ele aldığı çalışma; Sheller’in (2004) arabaların sosyal yaşama etkisi ve otomobilin içindekilere tattırdığı vücut hissi, coğrafyaya bağlı farklı sürüş kültürleri, aile ve sosyal çevredeki rolüne ilişkin çalışması; Vannini’nin (2010) ulaşım konusunda sosyal ve kültürel açıdan yapılan ampirik çalışmaları detaylı bir şekilde sunduğu çalışması; Urry’nin (2010) insanların, nesnelere, imgelerin, bilgilerin ve atıkların hareketliliğini, aralarındaki ilişkileri ve sosyal sonuçlarını konu edinen çalışması; Cairns vd.’nin (2014) seyahat davranışları konusundaki çalışmalarda sosyolojik bağlamının önemine dikkat çekilerek literatürdeki örneklerle yer verdikleri çalışma; Yago’nun (1983) kentsel ulaşımın mekân ve sosyal açıdan kent üzerindeki etkilerini konu edinen çalışmaları sunduğu araştırma; Jorgensen’in (2006) Danimarka’nın trafik kültürüne sosyolojik bir gözle sunduğu çalışma ve Rothe’un (1992) trafikte karar verme sürecinde risk alma ve sosyal yaşam arasındaki ilişkiye dikkat çeken çalışması, yurtdışında trafik sosyolojisi bağlamında yapılmış araştırmalara sadece birkaç örnektir.

Trafik, birçok bilim dalıyla ilişkili olan bir çalışma alanıdır. Bu nedenle lisansüstü tez çalışmalarında farklı disiplinlerin trafiğe yönelik çalışmalara rehberlik ettiği söylenebilir. Ancak, bu çalışmada Türkiye’deki üniversitelerin sosyoloji bölümlerinde hazırlanan doktora ve yüksek lisans tez çalışmalarının trafik sosyolojisine olan ilgisi araştırılmıştır. Çalışmanın lisansüstü tezlere odaklanma sebebi makale, bildiri vb. çalışmaların daha çok bireysel kaynaklı çalışmalar olması ve Türkiye’de üniversitelerin kurumsal anlamda trafik sosyolojisine ilgisinin ortaya çıkarılmak istenmesidir. Bunun için, Yüksek Öğretim Kurumu’nun lisansüstü tez veri tabanı taranarak kısa bilgilendirmelerle aşağıda sunulmuştur.

YÖKTEZ veri tabanında gerçekleştirilen tarama neticesinde trafik sosyolojisi alanında Erjem (1996) ve Kavaz (2022) olmak üzere iki doktora tezi çalışması olduğu tespit edilmiştir.

Erjem’in (1996) “*Sosyolojik Açıdan Trafik, Trafik Sisteminin İşleyişi ve Trafik Kazaları*” isimli çalışması; Konya ilindeki sürücü, yaya, trafik polisleri, sürücü kursu yöneticisi ve eğitmenlerinden elde edilen veriler doğrultusunda hazırlanmıştır. Çalışmada trafik, sistem yaklaşımı içerisinde toplumsal sistemin bir alt sistemi olarak ele alınarak sosyal, kültürel ve demografik etkenlerin insan unsuru bağlamında trafik kazalarına etkisi sosyolojik açıdan araştırılmıştır. Çalışma, sosyolojik çerçevede trafiği konu edinen ilk doktora tezidir. Bu anlamda Türk sosyoloji literatürüne önemli bir katkıda bulunduğu söylenebilir. Çalışmada trafik sisteminde bütünleşme sorunu olduğu, yol kullanıcıları arasında sisteme ilişkin algı, kurallara uyma, denetim, problemlere çözüm üretimi vb. konularda uyumlu olmayan ve sistemin gerekliliklerini sağlamayan bir işleyişin var olduğu; yasaların yetersiz olduğuna dair bir algının bulunduğu; sürücü kurslarının uygulama eğitimi konusunda yetersiz olduklarının düşünüldüğü; trafik kazalarının meydana gelmesi ve trafik sisteminin işleyişinde yol kullanıcılarının sosyal, kültürel ve demografik faktörlerin etkili olduğu gibi sonuçlara ulaşılmıştır.

Kavaz’ın (2022) “*Toplumsal Bir Etkileşim Alanı Olarak Trafik ve Trafikte Kadın Sürücüler*” isimli çalışmasında ise karayolu trafiği bir etkileşim alanı olarak betimlenmiş ve trafik yaşantısında kabul görmeyen kadın sürücülerin durumu, Erving Goffman’ın damga kuramıyla açıklanmaya çalışılmıştır. Kadın sürücülerin yol kullanıcılarıyla yaşadıkları karşılaşmalarda izlenen stratejilerin ortaya çıkarılması sağlanmıştır. Bu amaçla kadın ve erkek sürücülerle nitel görüşmeler yapılmıştır.



Ayrıca trafik yaşantısında varlıkları istenilmeyen veya iletişimde bulunmaktan kaçınılanların durumunu tanımlayan “mobildamga” kavramı literatürün kullanımına sunulmuştur. Kavaz (2022, s. 97) mobildamga kavramını “Ulaşım amacıyla eylemde bulunan bireylerin, bu eylem esnasında girdikleri etkileşim sürecinde kullandıkları semboller ve geliştirdikleri stereotiplere bağlı olarak ortaya çıkan damga” olarak tanımlamıştır. Çalışma sonuçlarına göre, trafiğe katılım gösterme konusunda sürücülerin yakın çevrelerinin ve otomotiv dünyasına ilgilerinin etkili olduğu; trafikte erkek sürücüler tarafından kadın sürücülere yönelik mobildamganın uygulandığı; erkek sürücülerin yanı sıra kadın sürücülerin de diğer kadın sürücülere karşı mobildamgayı uygulayabildikleri; kadın sürücülerin mobildamgaya karşı temastan kaçınma, meydan okuma, aldatıcı görünüm sergileme gibi stratejiler izledikleri; erkek sürücülerin ise kadın sürücülerle karşılaşma anlarında temastan kaçınma, yardımsever görünüm sergileme veya dışlayıcı eylemlerde bulunma gibi stratejiler izleyebildikleri; izlenecek stratejinin belirlenmesinde bireysel farklılıkların etkili olduğu gibi sonuçlara ulaşılmıştır.

Bu iki çalışmanın haricinde gazetecilik anabilim dalında hazırlanmış olan ancak sosyolojik bir yaklaşımla sunulan Girgin’in (2022) “Gündelik Yaşamda Kamusal Kent Mekânlarındaki Sosyal Karşılaşmalarda Etkileşim Pratikleri: Ankara Şehiriçi Otobüslerinde Alan Araştırması” isimli doktora çalışması mevcuttur. Girgin’in çalışmasına Ankara’daki şehir içi otobüslerde şoför ve yolcular dâhil edilmiştir. Çalışmada şehir içi otobüslerde gerçekleşen etkileşimler, tercihler, alışkanlıklar ve toplumsal bir mekân olarak otobüsler fenomenolojik yaklaşımla ele alınmıştır. Elde edilen sonuçlarda şehir içi taşımacılığı yapan otobüslerde yolcuların yaş, kullanım amacı, iletişim becerisi, zaman yönetimi, tecrübe, toplumsal normlara uyum sağlama ve yaşam alanları gibi faktörlerin otobüs yolculuğunu etkilediği tespit edilmiştir.

Trafik sosyolojisi bağlamında hazırlanmış olan yüksek lisans çalışmalarının, doktora tezlerine nazaran sayıca daha fazla hazırlandığı tespit edilmiştir. Farklı bilim dallarında trafik odaklı çalışmalar yapılmış olmasına rağmen bu makalede sadece sosyoloji anabilim dalı kapsamında hazırlanmış olan yüksek lisans tezlerine yer verilmiştir.

Cevdet Özdemir’in (1995) “Aydın İlinde Trafik Kazası Yapan Sürücülerin Sosyolojik Yönden Değerlendirilmesi” isimli yüksek lisans tezi, trafik olgusunu sosyolojik bir yaklaşımla incelemektedir. Çalışma, trafik kazası yapan sürücülerin demografik ve sosyo-kültürel özellikleri ile trafik içerisindeki tutum ve davranışları arasındaki ilişkiyi konu edinmiştir. Araştırmada kadınların trafik kurallarına uyum göstermede erkeklere nazaran eğilimlerinin daha fazla olduğu; meslekî farklılıkların trafik kurallarına uymada etken olduğu ancak öğrenim düzeyinin artmasının olumlu etkisinin olmadığı; evli olmanın kurallara uyma konusunda pozitif bir etkiye sahip olduğu; yeni araçların ödünç verilme seviyesinin daha düşük olduğu ancak trafik kazasına karışma oranının daha fazla olduğu sonuçlarına ulaşılmıştır.

Aslan’ın (1998) “Kent Sosyolojisi Açısından Enformel Sektörlerin Dönüşümü: İstanbul’da Otopark Sektörü” isimli çalışmasında kentleşme sonucunda ortaya çıkan enformel sektörlerden otopark sektörünün İstanbul’a etkisi, sektör içi dinamikler, işletmeciler, ekonomik sonuçları vb. konular ele alınmıştır. Çalışma sonuçlarına göre, otopark sektörünün istihdam, kapitalizm ve kentleşmeye dair problemlerin ortaklaşa bir neticesi olarak ortaya çıktığı; otopark sorununun çözümü için kurumsallaşmanın gerçekleştirilmesi ve yönetsel iyileştirilmelerin yapılması gerektiği ifade edilmiştir.

Karaca’nın (2000) “Otomobilin Toplum Hayatına Sosyo-Kültürel Etkileri: Elazığ Örneği” çalışmasında Elazığ il merkezinde yaşayan otomobil sahiplerinin demografik özellikleri, sürücülük

tecrübeleri, sosyal yaşantıları ve fiziksel çevrelerinin otomobil kullanımı ile ilişkileri ele alınarak otomobilin toplumsal etkileri ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır. Karaca’nın elde ettiği sonuçlara göre otomobiller hareket imkânını artıran, statü göstergesi ve zevk kaynağı, ihtiyaç duyulan, ekonomik seviyeyle yakında ilişkili, müzik dinleme alışkanlığını artıran olumlu işlevlere sahiptir. Buna karşılık sosyal ilişkilerin geliştirilmesinde yeteri kadar etkisinin olmadığı, sportif faaliyetlerin yapılmasını engelleyebildiği, şehirlerarası seyahatte kullanmaktan kaçınıldığı, zaman ve kaynak tüketen, çevreye zarar veren, sağlığa olumsuz etkileri olan, kullanımına bağımlı kılan, erişiminde kadınların dezavantajlı konumda olduğuna dair olumsuz etkilere de ulaşılmıştır.

Er’in (2018) “*İstanbul’da Otomobil Hegemonyasına Karşı Bisikletin Ulaşım Aracı Olarak Kullanımı: 2015-2016 Yılı ‘Cyclist Türkiye’ Bisiklet Dergisi İçerik Analizi*” isimli çalışmasında ‘Cyclist Türkiye’ dergisinin metin analizi yapılmıştır. Er, çalışma sonucunda metinlerde kullanılan genel ifadenin bisikleti belirli sınıfların kullanımına özgü; spor, eğlence ve prestij aracı olarak gösterme yönünde olduğunu ve bu durumun bisikletin ekonomik ve çevreci yönünün önüne geçtiği gibi sonuçlara ulaşmıştır.

Abacık’ın (2019) “*Toplumsal Cinsiyet Sosyolojisi Bağlamında Trafikte Engelli Kadın Sürücü Olmak: Isparta Örneği*” çalışmasında, engellilerin toplumsal hayata katılımlarında karşılaştıkları engellerin kaldırılması çerçevesinde Isparta ilinde trafikte ortopedik engelli kadın sürücüler konu edinilmiştir. Toplumsal cinsiyet eşitsizlikleri noktasında engelli ve kadın olmanın eril bir alan olarak kabul edilen trafikteki deneyimleri, Bourdieu’nün ‘habitus’, ‘sermaye’ ve ‘alan’ kavramları çerçevesinde ortaya konmuştur. Araştırma sonucunda, trafikte hem kadın hem de engelli olmanın birtakım dezavantajlar getirdiği ancak bir yandan da yakın çevrelerinin desteğini aldıkları, kamusal alanda varlık göstermelerinin kendine güveni artırdığı gibi sonuçlara ulaşılmış ve elde edilen sonuçlar ayrıntılı bir şekilde maddeler halinde sıralanmıştır.

Laçın’ın (2021) “*Sürücü Kursları Eğitimi ile Trafik Kazaları Arasındaki İlişki: İstanbul Örneği*” isimli çalışmasında nitel araştırma yöntemi benimsenmiş ve sürücü kurslarında verilen eğitim ile trafik kazaları arasındaki ilişki araştırılmıştır. Çalışmada; sürücülükte teori ile pratik arasında farklılıklar olması, mevzuata ilişkin problemler yaşanması ve ekonomik beklentiye ilişkin birtakım nedenlerle sürücülük eğitimi ile trafik kazaları arasında ilişki kurulmuştur. Çalışmada sürücü kurslarında verilen eğitim düzeyinin henüz istenilen düzeyde olmadığı, verilen trafik eğitimi ile trafik kazaları arasında doğrudan bir ilişkinin olduğu, trafik eğitimi sistemindeki problemlerin farklı kaynaklardan beslendiği gibi sonuçlara ulaşılmış ve konunun çözümüne ilişkin öneriler sunulmuştur.

Aslan’ın (2022) “*Bourdieu Bağlamında Toplumsal Değişme: Yenikapı’daki Taksi Sürücülerini Üzerine Nitel Bir Araştırma*” isimli çalışmasında ticari taksi şoförlerinin meslekî doygunluğu, beklentileri, yaşam standartları vb. iç dünyalarına ilişkin görünümü, kuramsal olarak Bourdieu’dan faydalanılarak nitel araştırma yöntemiyle ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır. Aslan, taksi şoförlerinin yabancı dil problemi, mesleki deformasyon, değişime karşı uyum gösterememe, mekânsal değişimin etkisi, denetim, yolcularla iletişim ve güven problemi gibi başlıklarla sıralanabilecek birtakım problemler yaşadıkları ve genel olarak taksicilik mesleğinin olumsuz yönlerden değerlendirildiği sonucuna ulaşmıştır.

Koç’un (2022) “*Kent Yaşamında Marjinal Bir Alt Kültür: Tofaş Kuş Serisi Kullanıcıları (Sivas Örneği)*” çalışmasında, Sivas ilinde Tofaş markasının kuş serisi olarak tabir edilen Doğan, Kartal ve Şahin modellerini kullanan ve alt kültür grubu olarak tanımlanan sürücülerin iç dünyası sembolik etkileşim kuramı çerçevesinde karma araştırma yöntemi ile ele alınmıştır. Koç, elde ettiği sonuçları

özetlemesinde söz konusu araç kullanıcılarının kendini ifade etmede zorluk çeken bireyler olduğu tespit etmiştir. Bireyler, kendini yeniden kimliklendirme anlamında Tofaş kuş serisi araçları kullanmaktadırlar. Araçlara yaptıkları modifiyeler ise, yine kendilerini ifade etmenin bir aracı olarak kullanılmaktadır. Son olarak, Tofaş marka aracın kullanımının özel bir amaca hizmet ettiği ifade edilmiştir.

Seyrek'in (2022) "*Yeni Bir Kentsel Hareketlilik Modu ve Neoliberal Öznenin Kendisine Yatırım Aracı Olarak Paylaşımlı E-Scooter Sistemleri: İstanbul Örneği*" isimli çalışmasında ise, özellikle kısa mesafeler arasında ulaşımı sağlamak için kullanılan paylaşımlı e-scooter hizmetlerinin yaygınlaşma süreci ve toplumsal yönleri saha araştırması gerçekleştirilerek hareketlilik ve neoliberalleşme bağlamında değerlendirilmiştir. Çalışma sonucunda paylaşımlı e-scooter hizmetlerinin yüksek ücretli olduğu, kullanıcılarının genel olarak gelir seviyesi ve teknolojik okuryazarlığının ortalamasının üzerinde olan kişiler olduğu, dolayısıyla erişimde eşitsizliğin meydana geldiği, kentleşmeye bağlı problemlerin çözümü ve zaman yönetimi noktasında bireysel tercihlerin bir sonucu olduğu belirtilmiştir. Ek olarak, paylaşımlı e-scooter kullanımının güvenlik, maliyet ve erişim sınırlaması gibi konular açısından eleştiri nedeni olduklarını ifade etmiştir.

Türkiye'deki üniversitelerin sosyoloji anabilim dallarında trafik sosyolojisi bağlamında hazırlanmış olan lisansüstü tez çalışmalarının sayısal olarak henüz istenilen seviyede olmadığı söylenebilir. Örneğin, Erjem'den (1996) yaklaşık 26 yıl sonra sadece Kavaz'ın (2022) trafik sosyolojisi alanında doktora tez çalışması yapmış olması, sosyolojinin bu alandaki ilgisizliğinin bir göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Türkiye'de trafikle ilişkili sosyoloji tez çalışmalarının kural ihlalleri, kazalar, toplumsal cinsiyet eşitsizlikleri, eğitim veya araç cinsine odaklı yapıldığı söylenebilir. Bu tez çalışmalarının, genel olarak, trafikte meydana gelen problemlere odaklı spesifik konular üzerine yoğunlaştığı ifade edilebilir. Türkiye'de meydana gelen trafik kazaları, kural ihlalleri ve trafik yoğunluğunun etkileri göz önüne alındığında, tez çalışmalarındaki bu eğilimin sebebi daha net anlaşılacaktır. Çalışmalar, trafiği olgusunu sosyolojik bağlamında ele alarak Türkiye'de sosyolojisi literatürüne büyük katkıda bulunmuşlardır. Ancak, Türkiye'de trafik sosyolojisi tez çalışmalarının azlığı, bu alandaki ilgi eksikliğini ortaya koymaktadır. Ek olarak, söz konusu tez çalışmalarının karayolu trafiğine odaklandıkları söylenebilir. Fakat, insanın mekânsal hareketliliği havayolu, denizyolu, demiryolu ve hatta gezegenler arası olmak üzere çok boyutlu bir faaliyettir. Dolayısıyla, yukarıdaki çalışmaların yanı sıra diğer ulaşım yollarında meydana gelen trafiğin de sosyolojik perspektifle ele alınması literatüre önemli katkılar sağlayacaktır.

## Sonuç

Bünyesinde hareketliliği barındıran göç, kent, turizm, toplumsal değişim gibi konulara yönelik sosyolojik çalışmalarda olgu ve olayların, başlangıç ve bitiş noktası açısından ele alınmaya daha yatkın olduğu söylenebilir. Fakat, öncesi-sonrası dikotomisi içerisinde yapılan değerlendirmelerde değişimin, hareketliliğin ve yer değiştirme eyleminin bir süreç olduğu; bu sürecin kendine özgü dinamikleri ve etkileri olduğu göz ardı edilebilmektedir. Bu nedenle de değişime etki eden faktörlerin tüm yönleriyle ele alınması zorlaşmaktadır.

Türkiye'de sosyoloji anabilim dallarında trafik sosyolojisine ilginin artırılması; insan hareketliliğini ayrı bir araştırma konusu olarak mercek altına alması; hareketliliğin, değişimin bir parçası olduğunun benimsenmesi; trafiğe yönelik çalışmalarda yüz yüze ilişkide olduğundan farklı bir bakış açısıyla yaklaşılması tavsiye edilmektedir. Bu sayede Türk sosyoloji literatüründe hareketlilik, ulaşım, trafik konulu çalışmalarda verimin artması; ulusal ve uluslararası düzeyde

literatüre katkıda bulunulması; trafiğin toplumsal değişime etki eden faktörlerden biri olarak görünür kılınması; teknoloji ve toplum arasındaki ilişkinin daha iyi anlaşılması gibi birtakım kazanımlar elde edilebilecektir. Ayrıca, Türkiye’de trafiğe ilişkin kaza, kural ihlalleri, erişimde eşitsizlikler, seyahat davranışları, otomotiv dünyası, yoğunluk ve sıkışıklık vb. konuların toplumsal yönlerinin ortaya çıkarılarak trafiğe dair sorunların çözülmesi ve sistemin iyileştirilmesinde rol alınması sağlanacaktır. Tüm bunlara ek olarak, hazırlanacak trafik sosyolojisi çalışmalarında hareketliliğin sadece bedensel hareketlilik ile sınırlandırılmayarak Urry’nin (2004, s. 28) ifadesiyle insan, eşya, nesne, sanal görüntü, bilgi, iletişim gibi geniş kapsamlı düşünülmesi daha zengin bir içerik sağlayacaktır.

**Çıkar Çatışması:** Yazar, çıkar çatışması bildirmemiştir.

**Finansal Destek:** Yazar, bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

**Conflict of Interest:** The author have no conflict of interest to declare.

**Grant Support:** The author declared that this study has received no financial support.

## Kaynakça/References

- Abacık, G.C. (2019). *Toplumsal Cinsiyet Sosyolojisi Bağlamında Trafikte Engelli Kadın Sürücü Olmak: Isparta Örneği* (Yüksek Lisans Tezi). YÖKTEZ veri tabanından erişildi (614479).
- Aslan, Ş. (1998). *Kent sosyolojisi açısından Enformel Sektörlerin Dönüşümü: İstanbul'da Otopark Sektörü* (Yüksek Lisans Tezi). YÖKTEZ veri tabanından erişildi (71837).
- Aslan, Ş. (2022). *Bourdieu Bağlamında Toplumsal Değişme: Yenikapı'daki Taksi Sürücüleri Üzerine Nitel Bir Araştırma* (Yüksek Lisans Tezi). YÖKTEZ veri tabanından erişildi (765626).
- Cairns, S., Harmer, C., Hopkin, J., & Skippon, S. (2014). Sociological perspectives on travel and mobilities: A review. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 63, 107-117. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.01.010>.
- Conley, J. (2012). A sociology of traffic: driving, cycling, walking. *Technologies of Mobility in the Americas*, 29, 220-236.
- Er, Ö. (2018). *İstanbul'da Otomobil Hegemonyasına Karşı Bisikletin Ulaşım Aracı Olarak Kullanımı: 2015-2016 Yılı 'Cyclist Türkiye' Bisiklet Dergisi İçerik Analizi* (Yüksek Lisans Tezi). YÖKTEZ veri tabanından erişildi (491498).
- Erjem, Y. (1996). *Sosyolojik Açıdan Trafik, Trafik Sisteminin İşleyişi ve Trafik Kazaları* (Doktora Tezi). YÖKTEZ veri tabanından erişildi (52810).
- Girgin, A. M. (2022). *Gündelik Yaşamda Kamusal Kent Mekânlarındaki Sosyal Karşılaşmalarda Etkileşim Pratikleri: Ankara Şehirliği Otobüslerinde Alan Araştırması* (Doktora Tezi). YÖKTEZ veri tabanından erişildi (718949).
- Goffman, E. (2017a). *Etkileşim Ritüelleri: Yüz Yüze Davranış Üzerine Denemeler*. (Adem Bölükbaşı, Çev.). Ankara: Heretik Yayınları.
- Goffman, E. (2017b). *Kamusal Alanda İlişkiler: Toplu Yaşamın Mikro İncelemeleri*. (M. Fatih Karakaya, Çev.). Ankara: Heretik Yayınları.
- <https://cevreselgostergeler.csb.gov.tr/trafige-kayitli-motorlu-kara-tasitlarinin-katettiği-mesafe-i-110735> Erişim: 09.12.2023
- <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=ulastirma-ve-haberlesme-112&dil=1> Erişim:21.11.2023
- <https://sozluk.gov.tr/> Erişim: 21.11.2023
- <https://www.ceicdata.com/en/indicator/number-of-registered-vehicles> Erişim: 09.12.2023
- <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Yayinlar/YayinPdf/KarayoluUlasimIstatistikleri2022.pdf> Erişim: 09.12.2023
- Jensen, O. B. (2006). 'Facework', Flow and the City: Simmel, Goffman, and Mobility in the Contemporary City. *Mobilities*, 1(2), 143-165. Doi: <https://doi.org/10.1080/17450100600726506>.
- Jørgensen, A. J. (2006). Traffic Culture: Law, morality and actual behaviour. *In Selected Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University* (Vol. 1, No. 1). Erişim adresi: <https://journals.aau.dk/index.php/utd/article/download/3713/3206>
- Karaca, M. (2000). *Otomobilin Toplum Hayatına Sosyo-Kültürel Etkileri: Elazığ Örneği* (Yüksek Lisans Tezi). YÖKTEZ veri tabanından erişildi (102049).

- Kavaz, İ. (2022). *Toplumsal Bir Etkileşim Alanı Olarak Trafik ve Trafikte Kadın Sürücüler* (Doktora Tezi). YÖKTEZ veri tabanından erişildi (741973.).
- Koç, A. (2022). *Kent Yaşamında Marjinal Bir Alt Kültür: Tofaş Kuş Serisi Kullanıcıları (Sivas Örneği)* (Yüksek Lisans Tezi). YÖKTEZ veri tabanından erişildi (757030.).
- Laçın, D., Y. (2021). *Sürücü Kursları Eğitimi ile Trafik Kazaları Arasındaki İlişki: İstanbul Örneği* (Yüksek Lisans Tezi). YÖKTEZ veri tabanından erişildi (722632.).
- Law, R. (1999). Beyond 'Women and Transport': Towards New Geographies of Gender and Daily Mobility. *Progress in Human Geography*, 23(4), 567-588. Doi: <https://doi.org/10.1191/030913299666161864>
- Murdo, Mc. G. (2000). Kenti Sürmek. (Kemal Atakay, Çev.). *Cogito*, 24, 183-201.
- Pervanchon, M. (2000). Beden İçin Başka Bir Yer ve Başka Bir Zaman. (Şule Demirkol, Çev.). *Cogito*, 24, 141-150.
- Rothe, J. P. (1992). Traffic Sociology: Social Patterns of Risk. *International Journal of Adolescent Medicine and Health*, 5(3-4), 187-198. Doi: <https://doi.org/10.1515/IJAMH.1992.5.3-4.187>.
- Seyrek, İ. (2022). *Yeni Bir Kentsel Hareketlilik Modu ve Neoliberal Öznenin Kendisine Yatırım Aracı Olarak Paylaşımlı E-Scooter Sistemleri: İstanbul Örneği* (Yüksek Lisans Tezi). YÖKTEZ veri tabanından erişildi (726024.).
- Sheller, M. (2004). Automotive Emotions: Feeling the Car. *Theory, Culture and Society*, 21(4-5), 221-242. Doi: <https://doi.org/10.1177/0263276404046068>.
- Sheller, M., ve Urry, J. (2000). The City and The Car. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(4), 737-757. Doi: <https://doi.org/10.1111/1468-2427.00276>.
- Simmel, G. (2015). *Bireysellik ve Kültür*. (Tuncay Birkan, Çev.). İstanbul: Metis Yayınları. (1971).
- Urry, J. (2004). Connections. *Environment and Planning D: Society and Space*, 22(1), 27-37. Doi: <https://doi.org/10.1068/d322t>.
- Urry, J. (2010). Mobile Sociology. *The British Journal of Sociology*, 61, 347-366. Doi: <https://doi.org/10.1111/j.1468-4446.2009.01249.x>.
- Vannini, P. (2010). Mobile Cultures: From The Sociology of Transportation To The Study of Mobilities. *Sociology Compass*, 4(2), 111-121. Doi: <https://doi.org/10.1111/j.1751-9020.2009.00268.x>.
- Yago, G. (1983). The Sociology of Transportation. *Annual Review of Sociology*, 9(1), 171-190. Doi: <https://doi.org/10.1146/annurev.so.09.080183.001131>.