

“Erkek gibi Sürmek”: Düzce’de Ev Kadınlarının Araba Kullanma Deneyimleri

“Driving Like a Man”: Car Driving Experiences of Housewives in Düzce

Büşra Öztürk¹ , Emel Coşkun² 

¹Yüksek Lisans Öğrencisi, Düzce Üniversitesi, Sosyoloji Bölümü, Düzce, Türkiye

²Doç.Dr, Düzce Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Sosyoloji Bölümü, Düzce, Türkiye

ÖZ

Türkiye’de farklı toplumsal kesimlerden kadınlar arasında araba kullanımı artmaktadır. Erkek egemen bir alan olarak kadınların, trafiğe katılımı da toplumsal cinsiyet rolleri tarafından şekillenmektedir. Kadınların trafikteki deneyimleri çoğu zaman olumsuz kalıpyargılar ve tutumlardan etkilenmekte ve kadınlar trafikte farklı şiddet biçimlerine uğramaktadırlar. Bu makale, Düzce’de otomobil kullanan çocuklu ev kadınlarının trafikte araba kullanma deneyimlerini toplumsal cinsiyet perspektifinden incelemektedir. 2022 yılı yaz aylarında (Temmuz ve Ağustos) on ev kadını ve iki direksiyon eğitmeni ile yapılan derinlemesine görüşmelere dayanan bu araştırmanın odağı, ev kadınlarının otomobil kullanma motivasyonlarının, öğrenme süreçlerinin ve trafikteki deneyimlerinin toplumsal cinsiyet tarafından nasıl etkilendiğidir. Kadınların trafikteki deneyimlerine dair kalıpyargılara karşı bir anlayış geliştirmeyi amaçlayan bu çalışmanın bulguları; kadınların araba kullanmaya başlamalarının toplumsal cinsiyet rollerinin bir devamı olarak şekillendiğini, trafikte de toplumsal cinsiyete dair kalıpyargıların sürüş deneyimlerini etkilediğini ve trafikte cinsiyetçi davranışlara karşı “hayatta kalabilmek için” “erkek gibi” araba sürmeye çalıştıklarını ortaya koymaktadır. Her ne kadar toplumsal cinsiyet rolleri kadınların otomobil kullanımında belirleyici olsa da aynı zamanda otomobil kullanımı kadınlara bir özgürlük alanı da açmaktadır.

ABSTRACT

The rate of driving a car among women from different social groups in Türkiye is increasing. As a male-dominated field, women’s participation in traffic is also shaped by gender roles. Women’s experiences in traffic are affected by negative stereotypes and attitudes, and women are often exposed to different forms of violence. This article analyses the driving experiences of housewives with children in Düzce from a gendered perspective. Based on in-depth interviews with ten housewives and two driving instructors in the summer months of 2022 (July and August), this research focuses on how housewives’ motivations for driving, their learning processes and their experiences in traffic are affected by gender relations. The findings of this study, which aims to develop an understanding against stereotypes about women’s experiences in traffic, reveal that women’s starting to drive is shaped as a continuation of gender roles, that gender stereotypes also affect their driving experiences in traffic, and that they try to drive ‘like men’ in order to ‘survive’ against sexist behaviours in the traffic. Although gender roles are a determinant in women’s car driving, it also gives a certain space of freedom for women.

Anahtar Kelimeler: Toplumsal cinsiyet, trafik, trafik sosyolojisi, trafikte cinsiyetçilik, kadın sürücü

Keywords: Gender, traffic, sociology of traffic, sexism in traffic, female driver

Corresponding Author: Büşra Öztürk **E-mail:** busraariozturk81@gmail.com

Submitted: 16.07.2024 • **Revision Requested:** 17.09.2024 • **Last Revision Received:** 23.10.2024 • **Accepted:** 24.10.2024



This article is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License (CC BY-NC 4.0)

Giriş

Kadın sürücülerin araba kullanma ve trafik deneyimleri erkeklere oranla çok uzun bir geçmişe sahip değildir. Özellikle Türkiye gibi ataerkil toplumsal ilişkilerin baskın olduğu ülkelerde, kadınların trafik deneyiminin erkeklere oranla çok daha geç başladığı ve kendilerine trafikte yer edinebilmek için mücadele etmek zorunda kaldığı bilinmektedir (Yılmaz, 2020, s.10). Nitekim, gündelik yaşamda pek çok alanda gözlemlenebilen toplumsal cinsiyet eşitsizliğinin yansımaları, trafikte çıplak gözle görülebilmektedir. Trafikteki çoğu erkek sürücünün kadın sürücülere yönelik olumsuz toplumsal cinsiyet kalıpyargılarına sahip olduğu, negatif bir “kadın sürücü” ya da “bayan şoför” tanımını ürettiği ve trafikteki tutumları ile bu tanıma pekiştirdiği bilinmektedir (Beyaz Özbey, 2021; Gedik vd., 2021; Gül, 2019; Karan vd., 2021). Bu tanımlar çoğu zaman yavaş gitmekle, ürkek olmakla ya da “rasyonel olmayan” sürüş biçimleriyle kadınları damgalamaktadır (Yıldız ve Güneş Yüce, 2022). ‘Doğal’ olduğu varsayılan geleneksel toplumsal cinsiyet rollerine yaslanan ve kamusal / özel alan ikiliğinden beslenen bu kalıpyargılar erkek (ve kimi zaman kadın) sürücülerin trafikteki tutumları ile pekişmektedir. Nitekim erkeklerin trafikte araba kullanımına odaklanan çalışmalar, trafiği hegemonik erkekliğin üretildiği, sembolik iktidarın kurulduğu ve sembolik şiddetin uygulandığı alanlardan birisi olarak işaretlemektedir (Karan vd. 2021).

Araba kullanan kadın sayısının her geçen gün artmasına rağmen farklı toplumsal kesimlerde kadınların trafik deneyimleri yeterince görünür değildir. TÜİK verilerine göre, 2010 yılında her beş sürücüden birisi kadın iken son on yılda bu oran her üç sürücüden bire ulaşmıştır (TÜİK, 2022a). Bu artışta etkili olan faktörler arasında, kadınların istihdama artan katılımı ve dolayısıyla ekonomik olarak daha fazla kaynağa sahip olması gibi gelişmelerin yanı sıra sosyo-kültürel faktörler ve otomobilin daha erişilebilir olması da sıralanmaktadır (Pekel, 2019: 31; Yılmaz, 2020). Kadınların istihdama katılımından daha fazla oranda trafiğe katılması ücretli iş dışında yer alan ev kadınlarının da trafiğe katılımlarının arttığına işaret etmektedir. Nitekim Türkiye’de, kadınları otomobil kullanmaya yönelten faktörler arasında, hanenin ve kadınların ekonomik gelirlerinin artması, hane üyelerinin ihtiyaçlarını en verimli şekilde karşılama isteği gösterilmektedir (Beyaz Özbey, 2021; Köse, 2014: 35). Kadınların trafikte erkekler tarafından kabul görmelerinin en büyük nedenlerinden biri de yine, çocuklarının ve evin ihtiyaçları gibi toplumsal cinsiyet sorumluluklarını yerine getirmeleridir (Yıldız ve Güneş Yüce, 2022: 128). Genelde alışveriş merkezlerine gitmek ya da çocuklarını araba ile okula/kursa götürmek gibi geleneksel rollerinin bir uzantısı olarak kadınlar trafikte yer almaktadır (Connell, 2022: 198).

Bu çalışma da Düzce’de çocuklu ev kadınlarının araba kullanımı ve trafikteki deneyimlerini toplumsal cinsiyet perspektifinden incelemektedir. 1999 Marmara ve Düzce depremlerinden sonra daha geniş bir alana yayılan kentte araba kullanımı yüksektir. Toplu ulaşımın yetersizliğinden de kaynaklı olarak kentteki her iki kişiden birisinin motorlu taşıt kaydı bulunmaktadır. Bu araştırmanın temel sorusu, çocuklu ev kadınlarının araba kullanma deneyimlerinin toplumsal cinsiyet tarafından nasıl şekillendiği ve trafikte karşılaştıkları cinsiyetçi ayrımcılığa ya da şiddete karşı ne tür yöntemler geliştirdikleridir. Araştırmanın temel amacı, Düzce’deki ev kadınlarının araç kullanma süreçlerinde yaşadıkları deneyimleri ve bu deneyimlerin arka planındaki toplumsal cinsiyet kalıpyargılarını anlamaktır. Bu doğrultuda, kadınların trafikteki konumlarını ve zorluklarını belirlemek ve kadınların trafikte karşılaştıkları ayrımcılık ve şiddet deneyimlerini değerlendirmek bu amaçlar arasındadır. Bu araştırma, toplumsal cinsiyet eşitsizliği bağlamında kadınların trafikteki deneyimlerini anlamak ve bu deneyimlerin toplum üzerindeki etkilerini vurgulamak açısından önemlidir. Araştırmanın bulguları, kadınların trafikte maruz kaldıkları cinsiyetçi tutumları ve davranışları açığa çıkararak, toplumsal cinsiyet eşitliği için farkındalık yaratmayı amaçlamaktadır.

Bu çalışmada nitel yöntem benimsenmiş ve Düzce’de 2022 yılı yaz aylarında (Temmuz ve Ağustos) on ev kadını ve kentteki sürücü kurslarından iki erkek direksiyon eğitmeni ile yapılan yarı yapılandırılmış soru rehberi eşliğinde derinlemesine görüşmelere dayanmaktadır. Kartopu tekniği ile ulaşılan örneklem 30-50 yaş aralığında, çocuklu ve en az beş yıldır araba kullanan ev kadınlarını kapsamaktadır.

Bu araştırma, alan yazın çalışmaları, yöntem, bulgular ve sonuç kısmı olarak dört bölümden oluşmaktadır. Araştırmanın bu bölümünde toplumsal cinsiyet kavramı ve özel/kamusal alan ikiliğine dair ilgili literatür incelenecek ve daha sonra trafikte toplumsal cinsiyete dayalı “rasyonel olmayan”, “yavaş”, “kuralcı”, “panik” gibi kalıpyargılar, toplumsal cinsiyet rollerinin ve beklentilerinin trafik ortamına yansımaları aktarılacaktır. Buna paralel olarak Türkiye’de kadın sürücülerin sayıları verilere göre aktarılarak, ortaya çıkan sonuçların sebepleri sunulacaktır.

Toplumsal cinsiyet ve kamusal/özel alan ayrımı

Doğuştan atanan kadın ve erkek biyolojik cinsiyetleri toplumsallaşma sürecinde gelişen cinsiyetçi iş bölümü, kültür ve psikoloji gibi alanlarda iki cins tamamen ayrı roller biçmektedir (Connell, 2022). Toplumsal cinsiyet aynı zamanda kadın ve erkek olarak insanları iki temel kategoriye ayıran toplumsal düzenin örgütleyici kuralı olarak da tanımlanmaktadır (Lorber, 2018). Bu toplumsal örgütlenmede erkeğin genellikle daha imtiyazlı konumu eşitsizliğin de kaynağıdır. Nitekim Savran, toplumsal cinsiyeti “hem ayrımcı, eşitsiz ve baskıya dayalı ataerkil bir toplum düzeninin adı” olarak hem de bu eşitsiz ilişkinin taraflarına ve onların davranışsal özelliklerine işaret eden bir kavram olarak tanımlamaktadır (2004: 235). Biyolojik temelli olduğu düşünülen cinsiyet ile toplumsal olarak inşa edilen cinsiyet arasındaki bağın zayıflığına rağmen toplumsal cinsiyet biyolojik cinsiyete yaslanarak üretilmektedir. Toplumsal cinsiyetin inşa sürecinde kadınlık/erkeklik toplumsal kimliklerini kuran kültürel simgeler, temsiller,

üretile kavrmlar ve toplumsal kurumlar başlıca bileşenlerdir (Scott, 2007). Toplumsal cinsiyete dayalı davranışlar ve pratikler, grup normları ve beklentileri, sosyal etkileşimin kurumsallaşmış biçimleri, örgütsel politikalar ve yasalar gibi faktörler bu süreçteki bileşenlere örnek olarak verilebilir. Lorber'a (2018) göre toplumsal cinsiyet, ekonomi, aile ve siyaset gibi başlıca toplumsal kurumların bir parçası haline getirilen, bireylerin beklenti biçimlerini kuran, günlük hayatın işleyişini düzenleyen çok kapsamlı bir toplumsal kurum ve aynı zaman kendi başına bir varlıktır. İnsanlar bu toplumsal cinsiyet rollerini kendilerine uyarlayabilir, direnerek ya da aktif bir biçimde toplumsal cinsiyet norm ve beklentilerine karşı durabilirler ancak toplumsal cinsiyetlendirme çoğunlukla üzerinde fazla düşünmeden ya da görünürlük kazanmadan ilerler (Scott, 2018). Dolayısıyla toplumsal cinsiyet kavramı aynı zamanda kadınların ataerkil toplumsal ilişkilerdeki ikincil konumlarıyla mücadele etmelerini de ifade etmektedir.

İkili cinsiyet rejimi dışında kalan cinsiyet kimliğini deneyimleyen bireyler de erkeksi ya da kadınsı performanslarına (Butler, 2015) bağlı olarak ataerkil toplumsal ilişkilerden benzer şekillerde etkilenmektedir. Toplumsal cinsiyetin edimsel ya da performatif olduğunu savunan Butler, erkek ya da kadın olarak toplumsal cinsiyet 'görünüm'ünün genellikle yanlış bir şekilde içsel ve özsel gerçekliğin işareti olarak kabul edildiğine dikkat çeker (2015: 32). Toplumsal cinsiyetin, bireyleri bu ikilikler üzerinden kurgulanan cinsel kimliklerden biri ya da diğeri olmaya zorlayan toplumsal normlar tarafından harekete geçirildiğine işaret eden Butler, bu yüzden toplumsal cinsiyetin yeniden üretiminin daima iktidarla bir pazarlık sonucu şekillendiğini vurgulamaktadır (a.g.e.). Bireylere dayatılan normların tekrarlandığı ya da yeniden şekillendiği bu pazarlıkta ortaya çıkan performanslar da toplumsal cinsiyete dayalı gerçekliği yeni çizgiler boyunca yeniden oluşturma olasılığını taşımaktadır.

Öncül feminist çalışmalar, geleneksel toplumsal cinsiyet rollerinin yeniden üretildiği ve pekiştirildiği birincil mekanizma olarak aileyi, başka bir deyişle duygusal ilişkilerin ve yakınlaşmanın yaşandığı, yeniden üretimin gerçekleştiği özel alanı işaret etmektedir (bkz. Friedan, 1983; Oakley, 1974). Kadının kamusal alana katılımı aile içerisinde yeniden üretilen ve pekiştirilen geleneksel roller tarafından şekillenmektedir. Bu roller ve beklentiler kadınların belirli alanlardan ya da mesleklerden uzaklaştırarak mekânsal ayrılmaya da sebep olabilmektedir. Trafik, hiç şüphesiz bu ayrışmasının gözlemlendiği alanlardan birisidir. Keza araba kullanımı fiziksel olarak kullanıcıya hız, güç ve bağımsızlık sağlayan işlevleri doğrultusunda, kamusal alanın bir parçası olarak ve çoğu zaman erkeklikle ilişkilendirilmektedir (Yüksel, 2006: 115-116; Karan vd. 2021). Balkmar ve Mellstörn motorlu taşıt kullanımının tarihsel olarak vahşi, evcilleştirilemez hayvanları evcilleştirme ya da kontrol etme gibi çabalarından dolayı erkeklikle ilişkilendirildiğine dikkat çekmektedir (2018, akt. Gedik vd., 2021: 149). Diğer makinelerle benzer şekilde kamusal alanda araba, kamyon, otobüs kullanımı ya da araba tamirciliği, doğrudan sokağın kendisi gibi öncelikle erkeklere aittir (Connell, 2022: 198). Araba kullanımı erkeğin bağımsızlaştığı, sosyalleştiği, erkekliğinin sergilendiği ve kimliğini inşa ettiği fiziksel bir mekân temsil etmektedir (Karan vd. 2021: 388). Nitekim özel alanda konumlandırılan ve bu konumlanışın sosyal düzen için gerekli olduğu ileri sürülen kadının kamusal alana girişi, varsayılan "doğal hiyerarşi"ye bir tehdit olarak da görülmektedir (Günindi-Ersöz, 2015: 85-86).

Kadınların sürücü olarak, kendilerine ait olmayan trafiğe katılımı toplumsal cinsiyet rolleri tarafından şekillenmektedir. Geleneksel roller kimi zaman kadının araba kullanımını ve trafiğe katılımını kısıtlayarak kimi zaman ise teşvik ederek, bu rolleri yeniden üretmekte ve yaygınlaştırmaktadır (Yıldız ve Yüce, 2022). Örneğin kadınlar ev işlerini, çocuk bakımını ve yeniden üretim faaliyetlerini daha verimli gerçekleştirebilmek için araba kullanabilmektedir. Kadınların artan sayısına rağmen, trafik aynı zamanda kadınlara dair kalıp yargıların en çok üretildiği ve en fazla ayrımcılığa uğradıkları alanlardan birisidir.

Trafikte kadınlar: "rasyonel olmayan", "yavaş", "kuralcı" ve "panik" sürücüler

Kadınların trafikte artan varlığı, bu alandaki cinsiyetçiliği de daha görünür kılmaktadır. Cinsiyetçilik, en temelde bireyin toplumsal cinsiyetine dayalı olarak varsayılan roller, sorumluluklar ve önyargılar doğrultusunda sergilenen ayrımcılıktır (Zaikman ve Marks, 2014, akt. Karadoğan ve Bıçaksız, 2020: 152). Önyargılı tutumlar ve eylemleri içeren cinsiyetçilik, her iki cinsiyete yönelik olmakla birlikte çoğunlukla kadınlara karşı olumsuz tutum ve davranışlar olarak ortaya çıkmaktadır. Nitekim trafikteki kadınlara yönelik söylemler ve genellemeler, kadınlarla ilgili yerleşik cinsiyetçi düşüncelerin varlığını göstermektedir (Gül, 2019: 445; Karadoğan ve Bıçaksız, 2020). Örneğin Yıldız ve Güneş Yüce'nin (2020) medya temsillerine dair çalışması hem haber başlıklarında hem de haber içeriklerinde yalnızca kadınların sürücü oldukları kazalarda ya da olaylarda sürücünün cinsiyetinin belirtildiğini göstermektedir.

Araba kullanmanın erkeklere özgü bir iş olarak görülmesi ve sürücülüğün erkeklik kimliğiyle özdeşleştirilmesi, trafikte sürücü olarak yer alan kadınlara karşı olumsuz tutum ve algılara neden olmaktadır (Beyaz Özbey, 2021). Pek çok erkek sürücü, belirli özellikler çerçevesinde ve mevcut toplumsal cinsiyet algıları üzerinden kadın sürücü tanımlarını üretmektedirler (Gedik vd., 2021). Nitekim geleneksel toplumsal cinsiyet rollerine referansla, kadınlar duygusal ve "rasyonel olmayan" araba kullanma pratikleriyle ilişkilendirilirken, erkekler hız, güç ve "rasyonellik"le özdeşleştirilmektedir. Çalışmalar, pek çok erkeğin kadınları otomotiv bilgisi konusunda eksik gördüğünü fakat bu düşüncenin sebebinin aslında kadınların tarihsel ikincil konumlarından ve önyargılardan beslendiğini ortaya koymaktadır (Gedik vd., 2021).

Kadın ve erkeklerin araba kullanma pratiklerine dair çalışmalar, toplumsal cinsiyet rollerinin araba kullanım davranışlarına

etkisini de göstermektedir. Örneğin bazı veriler trafikte erkeklerin daha özgüvenli, kadınların ise daha güvenli bir sürüş yaptıklarına işaret etmektedir (Covington, 2022). Kadınların trafikte daha temkinli ve yavaş araba sürmeleri, genellikle tecrübe yetersizliği ve kaza yapma korkusuyla ilişkilendirilmektedir (Gül, 2019). Ayrıca, erkek egemenliğindeki trafikte kadınlara atfedilen “dikkatli”, “kuralcı”, “yavaş” ve “panik” gibi cinsiyetçi kalıpyargılar, kadınlar üzerinde baskı yaratmakta ve araba kullanımını etkilemektedir (A.g.e.). İronik olarak kadın sürücülerin erkeklerle oranla kurallara daha fazla uyuyor olmaları kendisi gibi herkesin kurallara uymadan hareket edeceğini düşünerek araba kullanan erkek sürücülerin, daha fazla kaza yapmasına sebep olabilmektedir (Delice, 2012, s.81). Erkeklerin kuralsız davranışlarına örnek olarak aşgari takip mesafesini korumamak, sinyal vermemek, risk almak, virajlara hızlı girmek, hız limitlerine uymamak ya da hatalı sollamak gibi trafikte sıkça yapılan ve norm olarak benimsenen davranışlar gösterebilir. Trafik kurallarını saymayan bu davranışlar aynı zamanda kaza riskini artıran sapkın sürücü davranışları olarak da nitelendirilmektedir. Mevcut çalışmalar bu sapkın davranışların kaza riskiyle doğrudan ilişkili olduğuna işaret etmektedir (Lawton ve Parker, 1998; Elander, West ve French, 1993; Sümer ve Özkan, 2002 akt. Karan vd. 2021, s.392).

Çoğu zaman kazaların sebepleri sapkın sürücü davranışları olsa da erkek egemen bir alan olan trafikte kadınların da hegemonik erkekliğin yeniden üretildiği bu davranış biçimlerini kabul etmesi ve ona göre davranması beklenmektedir (Abacık ve Sallan Gül, 2021). Örneğin, Toyotacluptr adlı web sitesi gibi sürücü platformlarının içeriği, araba kullanmanın erkek işi olduğuna dair yaygın inanışa ve trafikte kadın sürücülere karşı tahammülsüzlüğe işaret etmektedir (2012 akt. Delice, 2012). Çoğu zaman güç, hız veya kontrol gibi özellikleriyle ön plana çıkarılan araba reklamları da kadın ve erkek sürücülere ilişkin ön yargıları yansıtmakta ve pekiştirmektedir. Güçsüz, narin, duygusal ve dolayısıyla rasyonel olmayan gibi geleneksel toplumsal cinsiyete dayalı özelliklerle tanımlanan kadın, trafikte de bu kalıpyargılarla mücadele etmek zorundadır (Yılmaz, 2020, s.10). Bu davranış biçimleri Bourdieu’nun kavramsallaştırmasıyla “sembolik şiddet” olarak yorumlanmaktadır (Karan vd., 2021). Yine Bourdieu’nün perspektifinden (1999: 26-27) bu şiddeti doğuran sebepler olarak, erkeklerin kolektif bir şekilde temsil eylemleriyle ve kendini takdim stratejileriyle trafikteki toplumsal konumlarını görünür hale getirirken, toplumsal uzamdaki bu konumlarını manipüle ettikleri ve bu yolla iktidarını pekiştirmeye çalıştıkları şeklinde yorumlanabilir.

Trafikte erkeğin egemenlik alanı olarak içselleştirilmiş konumu ve tahakkümün bir yansıması olarak kadınların neden iyi süremeyeceği ve neleri iyi yapamadığı üzerinden tanımlanan, kadınların eleştirildiği, küçümsendiği bir alanda hegemonik erkeklik yeniden üretilmektedir (Karan vd. 2021, s.394). Sadece kadınlar değil trafikte erkeksi performans sergile(ye)meyen diğer bireyler de trafikteki sembolik şiddetin hedefi olabilmektedir. Connell’e göre, hegemonik erkeklik, sadece kadınlar üzerindeki hakimiyetle değil, aynı zamanda ikincil konuma itilmiş çeşitli erkeklik biçimleriyle de inşa edilmektedir (2022, s. 268). Bu hiyerarşik yapı içinde toplumda hegemonik erkeklik normlarına uymayan erkekler hegemonik erkeklik karşısında ikincil konuma itilir. Güç, hız ve kontrol ile ilişkilendirilen erkeksi araba kullanma performansı erkeklerin trafikteki deneyimlerini de şekillendirir ve diğer erkeklerin gözetimi altında kendisini onaylama ihtiyacı duyar. Erkekler, daha yavaş ya da daha dikkatli sürüş yaptıklarında bu tutum, "erkeklığe" aykırı bir davranış olarak görülebilir. Toplumsal cinsiyet normlarının yeniden üretildiği trafikte erkeğin iktidar alanını paylaşmaya çalışan kadınlar, trafikte ezeli “acemi” sürücüler olarak sürekli denetlenmekte ve erkeklerden “akıl almak” zorunda bırakılmaktadır (Karan vd. 2021, s.409). Sadece kadınlar değil kadınsı davranışlar sergileyen araba sürüş biçimleri de trafikten dışlanmaktadır. Kadınlara atfedilen trafikteki davranış ve sürüş biçimlerinin tam zıddını temsil eden “erkek gibi sürmek” de kadın veya erkek çoğu sürücü arasında makbul görülen trafik davranışlarına işaret etmektedir. Nitekim erkeklerin düşmanca tutumlarına karşı kadınlar da trafikteki iktidarı erkeklere teslim etme, bu önyargıları kabul etme, hatta bunları içselleştirerek erkek gibi sürmeye çalışmakta ve kendilerini tamamen görünmez kılma çabasına girebilmektedir (Halberstam, 1998; Özbay, 2013; Özbay ve Soydan, 2003; Savcı, 2012 akt. Karan vd. 2021, s.391).

Trafikte kadınlara yönelik bu cinsiyetçi algılar çoğu zaman düşmanca tutumlara yol açarken kimi zaman da erkek korumacılığını teşvik etmektedir. Örneğin araştırmalar bu cinsiyetçi söylemlerin aynı zamanda trafikte kadın sürücülere yönelik toleransa yol açabildiğini de göstermektedir (Karadoğan ve Bıçaksız, 2020). Nitekim, kadınların daha kırılğan algılamalarına paralel olarak, trafikte bazı erkek sürücüler kadın sürücülere karşı koruyucu tutumlar geliştirebilmektedir (A.g.e.). Yardım istemeden dahi çoğu kadın sürücünün erkekler tarafından yönlendirilmesi bunun en tipik örneğidir. Bu tutumlar erkeklerin kadınlar üzerindeki hâkimiyetine dayanan koruyucu, himaye edici anlayışın bir diğer yansımasıdır. Başka bir deyişle kadınlar erkeklerin iktidarının hakim olduğu yollarda, o alana ait olmayan ya da istenmeyen bir “misafir” gibi görülmektedir. Özellikle trafiğin arttığı sabah ve akşam saatlerinde ya da şehirlerarası yollarda bir an önce ayakaltından çekilmesi, yolları erkeklere boşaltması beklenen kadınlar trafikte hem bu kalıpyargılarla hem de uğradıkları sembolik ve diğer şiddet biçimleriyle mücadele etmek zorunda kalmaktadır. Bu mücadelede artan kadın sürücülerin sayısı ve görünürlüğü de önemlidir.

Türkiye’de kadınların artan araba kullanımı

Türkiye’de hem araba sayısı hem de kadın sürücülerin sayısı son on yılda hızlı bir şekilde artmaktadır. 2000 yılında yaklaşık 4,5 milyon olan araba sayısı, 2015 yılında iki kat artmış ve 2021 yılında yaklaşık 13,7 milyona ulaşmıştır (TÜİK, 2022b). Buna paralel olarak, Türkiye’deki kadın sürücülerin sayısı da artmaktadır. TÜİK verilere göre, 2010 yılında kadın sürücüler tüm sürücüler içinde yüzde 19’luk pay alırken, bu oran 2021 yılı sonu itibarıyla yüzde 28,2’ye ulaşmıştır (TÜİK, 2022). Başka bir deyişle her

üç sürücüden birisi kadındır. Kadınların araba sahipliğine dair güvenilir veri olmamakla birlikte, genellikle arabalar hanedeki erkeklerin mülkiyetinde olduğundan, kadınların araba sahipliğinin sürücü sayısından daha az olduğu tahmin edilebilir.

Hem araba hem de kadın sürücülerin sayısının artmasında bir dizi faktöre işaret edilmektedir. Otobanlar, büyük kavşaklar, şehir dışına yapılan büyük alışveriş merkezleri ya da sosyal tesisler gibi otomobil merkezli inşa edilen kentlerin ve otomobillerin birbirini hızlandıran dönüştürücü etkisi bilinmektedir (Köse, 2014: 33-34). Kapitalist üretim tarzıyla birlikte kentlerin büyümesi, ev ve iş yerlerinin birbirinden ayrılması, kent merkezi ve iş merkezlerinin yaşam alanlarından uzaklaşması gibi gelişmeler özellikle işçi sınıfı ve orta sınıfın hayatında ulaşımı zorunlu hale getirmiştir (A.g.e). Özellikle büyük şehirlerde şehir dışına yapılan konutlar, çalışma yaşamına katılım biçimleri gibi kent yaşamının beraberinde getirdiği mekânsal ayrımlar sadece ücretli çalışanlar için değil geleneksel toplumsal cinsiyet rolleri çerçevesinde ev kadınları için de otomobili zorunlu bir ulaşım aracına dönüştürmüştür (Yılmaz, 2020; Pekel, 2019: 31). Teknolojik gelişmeler ve düşen maliyetlerle beraber otomobil sadece üst gelir gruplarının kullanabildiği bir araç olmaktan çıkmıştır (Güneş, 2012: 216). Zincir marketlerde dahi satılan küçük elektrikli arabalar bu yaygınlaşmanın göstergelerinden birisi olarak değerlendirilebilir. Otomobil, kapitalist üretimin ev dışında örgütlenmesi ile ortaya çıkan ev-iş arasındaki ulaşım sorunlarına bir çözüm olarak görülmesinin yanı sıra, özel mülkiyetin sembolik göndermeler yaptığı özgürlük, hız ve rekabet gibi özellikleri de kendinde toplayarak kapitalist üretim ve tüketim ilişkilerine katkıda bulunmaktadır (Köse, 2014, s. 33). Hiç şüphesiz otomobiller sadece ulaşım sağlama işlevlerinin ötesinde, kullanıcılarına hareket özgürlüğü, toplumsal statü sağlayan ya da sosyo-ekonomik durumu yansıtan bir işlev de görmektedir (Yüksel, 2006; Güneş, 2012). Bu işlevleri otomobil kullanımını günümüzde çekici kılmaktadır.

Türkiye’de kadınları araba kullanmaya yönelten faktörler arasında, hanenin ve kadınların ekonomik gelirlerinin artması, hane üyelerinin ihtiyaçlarını en verimli şekilde karşılama isteği gösterilmektedir. (Beyaz Özbey, 2021; Köse, 2014: 35). Nitekim, kadınların trafikte erkekler tarafından kabul görmelerinin en büyük nedenlerinden biri de yine çocuklarının ve evin ihtiyaçları gibi toplumsal cinsiyet sorumluluklarını yerine getirmeleridir (Yıldız ve Güneş Yüce, 2022: 128). Genelde alışveriş merkezlerine gitmek ya da çocuklarını araba ile okula/kursa götürmek gibi geleneksel rollerinin bir uzantısı olarak kadınlar trafikte yer almaktadır (Connell, 2022: 198).

Özetle, mevcut çalışmalar kadınların kent içi ulaşım gereksinimlerinin erkeklerden farklı olduğuna, kadınların araba kullanma motivasyonlarının ve pratiklerinin farklılığına, özellikle ücretli çalışma dışında yer alan ev kadınlarının ev işlerinin ve yeniden üretim faaliyetlerinin bir devamı olarak araba kullanımının arttığına işaret etmektedir. Peki, kadınların ait olmadıkları varsayılan ve çeşitli kalıpyargılar eşliğinde onlara “soğuk” bir atmosfer sunan trafikteki deneyimleri nasıl şekillenmektedir? Araba kullanan ev kadınları ile yapılan derinlemesine görüşmelere dayanan bu araştırmanın bulgularını sunmadan önce bir sonraki başlıkta araştırma yöntemi açıklanmaktadır.

Yöntem

Bu bölümde araştırmanın modeli, yeri, çalışma grubu, veri toplama teknikleri ve analiz sürecine ilişkin bilgiler aktarılmıştır.

Araştırmanın Modeli

Kadınların trafikteki deneyim, davranış ve tutumlarının daha iyi anlaşılması için bu çalışmada nitel bir yaklaşım benimsenmiştir. Kadınlarla yapılan pek çok çalışmada olduğu gibi, kadın sürücülerin trafikte katılma motivasyonları, trafikteki deneyimleri ve cinsiyetçilikle mücadele etmeye karşı geliştirdikleri yöntemler, şüphesiz gündelik ve somut deneyimleri ile daha iyi anlaşılabilir. Derinlemesine görüşmeler ile neden ve niçin sorularının yanıtını öğrenebilmek için bu çalışmada da nitel yaklaşım benimsenmiştir (Neuman, 2014: 224). Araştırmanın temel sorusu, trafikte katılan kadın sürücülerin, geleneksel toplumsal cinsiyet rollerinden nasıl etkilendiği ve trafikte karşılaştıkları cinsiyetçiliğe karşı ne tür yöntemler geliştirdikleridir.

Bu çalışma kapsamında, bir olguya derinlemesine ve ayrıntılı anlam kazandırmak ve incelemek amacıyla nitel araştırma yöntemi ve bu araştırma yöntemine ait bir desen olan fenomenoloji kullanılmıştır. Fenomenoloji, yaşadığımız dünyada günlük yaşamımızda çeşitli biçimlerde karşımıza çıkan, farkında olduğumuz ancak, ayrıntılı bir anlayışa sahip olmadığımız olgulara odaklanmaktadır (Yıldırım ve Şimşek, 2018).

Trafikte araba kullanan ev kadınlarının görüşme sırasında sorulan sorulara verdikleri cevaplardan yola çıkılarak trafikte ki deneyimleri, trafikte var olabilmek adına araba kullanmaya yükledikleri anlamlar, toplumsal cinsiyet rollerinin trafikte araç kullanmaya yansıyan görüntüsü ve trafikte sürücü olabilmek adına karşılaştıkları şiddet, ayrımcılık gibi konulardaki olguları ayrıntılı bir şekilde ortaya koymak için fenomenoloji deseni benimsenmiştir.

Araştırma yeri ve çalışma grubu

Bu araştırma 2022-2023 yılında Düzce’de aktif olarak en az beş yıldır trafikte araba kullanan kadın sürücülerini kapsamaktadır. Düzce’de yaşayan evli ve çocuklu on ev kadını ile görüşmeler yapılmıştır. Görüşmeler randevu şeklinde ayarlanmış ve görüşmecilerin belirlediği mekanlar tercih edilerek sürdürülmüştür. Araştırmacılarından birisinin de benzer yaşlarda, araba kullanan

ve çocuklu bir ev kadını veya öğrenci olması, mevcut sosyal ilişkileri üzerinden kartopu yöntemiyle örneklemeye ulaşmasını kolaylaştırmıştır. Bu araştırmada özellikle ev kadınlarının seçilmesinin sebebi, geleneksel toplumsal cinsiyet rollerinin kadınların trafiğe katılımını ve araba kullanımını nasıl etkilediğini, özel alanda konumlandırılan ve çoğu zaman kamusal alana erişimi kısıtlı olan ev kadınları üzerinden daha çarpıcı bir biçimde ortaya koymaktır. Örneklem kapsamında görüşülen kadın sürücüler, en az bir yıldır aktif araba kullanan, 30-50 yaş aralığında ve çocuklu ev kadınlarıdır. Görüşmeciler arasında bir doktora öğrencisi, bir lisans mezunu, bir önlisans mezunu, dört lise mezunu ve üç ortaokul mezunu bulunmaktadır. Görüşülen kadınların eşlerinin eğitim durumu da kendilerine benzerdir ve birinin eşi kamuda, dördü kendi iş yerinde, beş tanesi özel sektörde çalışmaktadır. Görüşülen ev kadınlarının hepsi evde ücretsiz olarak çalışmakta ve eşlerinin gelirleriyle hanenin geçimi sağlanmaktadır. Ayrıca görüşmecilerin yaşadıkları yerler kent içi ve kent dışı olarak değişiklik göstermektedir.

Araştırmanın Veri Toplama Teknikleri ve Analiz Süreci

Katılımcılarla görüşmeler, 2022 yaz aylarında ve yarı yapılandırılmış soru rehberi eşliğinde yapılmıştır. Yarı yapılandırılmış görüşme tekniğinde, hazırlanan soru rehberi görüşmenin seyrine, katılımcıların verdikleri yanıtlara ve odaklanılan konulara göre esnek bir görüşme aracı sunmaktadır (Yıldırım ve Şimşek, 2018, s.147-148). Bu araştırma için etik kurul onayı alınmıştır. Toplam on kadın ile yapılan derinlemesine görüşmelerden oluşturulan veriler tematik olarak analiz edilmiştir. Araştırma verilerinin çözümlenmesinde betimsel analiz tekniği kullanılmıştır. Betimsel analiz, elde edilen bulguların daha önceden belirlenen temalara göre özetlenip yorumlandığı, görüşülen bireylerin görüşlerini çarpıcı bir biçimde yansıtmak amacıyla sık sık doğrudan alıntılarının kullanıldığı ve elde edilen sonuçların neden sonuç ilişkileri çerçevesinde mantıklı ve anlaşılır bir biçimde yorumlandığı analiz tekniğidir (Yıldırım ve Şimşek, 2018, s.239). Yapılan görüşmelerde katılımcıların izni dahilinde ses kayıt cihazı kullanılmıştır ve ses kayıtları deşifre edilerek kodlanmaya hazır hale getirilmiştir. Yapılan bireysel görüşmeler, görüşmecilerin onayı ile ses kaydına alınmış, deşifre edilmiş ve elde edilen verilerin içerik analizleri yapılarak temalar halinde düzenlenmiştir.

Bulgular

Çalışmada elde edilen bulgular mevcut literatür eşliğinde tematik alt başlıklarda sunulmaktadır.

Araba: Özgürlük mü yoksa artan geleneksel rolleri pekiştiren araç mı?

Ankara ve İstanbul gibi iki metropol kentin arasında konumlanan Düzce, merkezdeki 250 bini aşkın nüfusu ile küçük çaplı bir kenttir. 1999 yılında iki büyük depremle sarsılan Düzce kentinin yerleşim alanları deprem sonrasında başta Kalıcı konutlar olmak üzere merkezden çevreye doğru genişlemiştir. Düzce’ye 2000 yılında il statüsü verilmesine ve kalkınmada öncelikli iller kapsamına alınmasına rağmen uzun yıllar altyapı, kentin yenilenmesi ve ekonomik etkinlikler anlamında toparlanamamıştır (Kümbetoğlu vd. 2007: 545). Altyapı sorunlarının bir devamı olarak kentte toplu ulaşım hala bir sorun oluşturmaktadır. Nitekim 130 binden fazla aracın trafiğe kayıtlı olduğu ilde neredeyse iki kişiye bir araç düşmektedir ve her iki araçtan birisi binek otomobildir (TÜİK, 2023). Kentteki yüksek araba kullanımı sadece merkezde sayıları onu geçen sürücü kursundan da anlaşılmaktadır. Mevcut çalışmalara paralel olarak (Yılmaz, 2020; Pekel, 2019) kentteki yerleşim yerleri ile iş, alışveriş, kamu kurumları ve kültür-sanat faaliyetlerinin yoğunlaştığı merkezin mekânsal olarak birbirinden uzaklığı hem kadın hem de erkekler için otomobil kullanımını zorunlu hale getirmiştir.

Düzce merkezde sayıları ondan fazla sürücü kursunun en büyük müşteri kitlesi kadınlardır. Nitekim Düzce’deki büyük bir sürücü kursunun yöneticisi olan Semih (50), her ay yaklaşık yetmiş kişilik grubun kurs aldığını ve bu grupların yarısından fazlasını kadınlardan oluştuğunu belirtmektedir. Ayrıca, bu başvuruların da yaklaşık üçte birinin ev kadınları olduğunu söylemektedir. Kentteki bir başka sürücü kursunun yöneticisi olan Özgür’ de (32) son iki yıldır başvuruların yaklaşık yarısının kadınlardan meydana geldiğini belirtmiştir. Düzce’de ev kadınlarının artan düzeyde trafiğe katılması, kadınların trafikteki varlığını ve dolayısıyla kamusal alana katılımını artırmaktadır. Katılımcılara ait bazı bilgiler Tablo 1’de verilmiştir.

Görüşülenlerin hemen hepsi sürücü ehliyetlerini evlendikten sonra, özellikle de çocuklar doğduktan sonra aldıklarını belirtmişlerdir. Örneğin Esra (36) küçük çocuklarıyla toplu taşıma kullanımının zorluğundan bahsetmiş ve hastane gibi zorunlu ihtiyaçlarını karşılamada dahi eşine bağımlı kaldığı için ehliyet aldığını söylemiştir. Aynı şekilde Enise (37) için de ehliyet almada en büyük gerekçe çocuklarını spor kurslarına götürebilmektir. Yaptığımız görüşmeler kadınların araba kullanımının artması ile artan ev içi bakım sorumluluklarının ve toplu taşımada karşılaştıkları zorlukların önemli olduğunu göstermektedir. Nitekim otomobil kullanmadan önce ev dışındaki alışveriş ya da çocukları okula götürmek gibi işlerde eşlerine bağımlı olduklarını söyleyen kadınlar, bu işleri kendi başlarına yapabilmek için araba kullanmaya başladıklarını ifade etmişlerdir. Özellikle küçük yaşta ya da yakın bakım gerektiren çocukları olan kadınlar için araba kullanmak eşlerini “rahatsız etmeden” ev içi sorumluluklarını yerine getirmek anlamına gelmektedir. Örneğin 20 yaşında engelli bir oğlu olan ve 13 yıldır araba kullanan Hülya, kendisini araba kullanmaya başlamasını şöyle aktarmıştır:

Tablo 1. Araştırmaya Katılan Kadınların Demografik Özellikleri

İsim	Yaş	Çocuk Sayısı	Eğitimi	Aktif Araba Kullanım
Hülya	47	2	Ortaokul	13 Yıl
Hilal	33	2	Lise	15 Yıl
Esra	36	2	Lisans	10 Yıl
Enise	37	2	Ortaokul	7 Yıl
Nuray	43	3	Ortaokul	5 Yıl
Arzu	48	2	Lise	10 Yıl
Şeyma	33	2	Doktora Öğrencisi	15 Yıl
Yasemin	30	2	Önlisans	5 Yıl
Tuğçe	31	2	Lise	5 Yıl
Ayşe	33	2	Lise	10 Yıl

Benim için araç kullanmak hem özgürlük hem rahatlık. Kadının eşine ihtiyaç duymaması için her şeyini kendi halledebilmesi için gerekli. Önceden bir yere giderken eşimi çağırıyordum beni bırakın diye. Ama kendim kullanmaya başlayınca istediğim yere gidebiliyordum. Çok büyük bir özgürlük. Herhangi planım için kimseyi beklemek zorunda değilim. Kendim yapıyorum. Saatlerimi başkasına göre planlamak zorunda değilim. Kaç sene çocuğumu okula hastaneye taşıdım. Benim için bu çok büyük avantaj çünkü oğlum rahatsız (Hülya, 47).

Diğer görüşülenler de benzer deneyimlerinden bahsetmişlerdir. Lise mezunu ve iki çocuklu Hilal de ev içindeki tüm sorumluluklarını otomobille yerine getirdiğini şöyle ifade etmektedir:

Evlendikten sonra aldım ve on yıldır çocuklarımı taşıyorum. Yani evin bütün ihtiyaçları bende, marketi olsun, pazarı olsun çocukları getir götür olsun. . . hepsi bende. Genelde o şekilde bu işler için kullanıyorum. Sabah kalkıyorum çocukları okula bırakıyorum. Gün içerisinde öğretmen arıyorsa eşim işteyse ihtiyaç olursa okula gidip geliyorum. Çıkışta alıyorum çocukları kursa getiriyorum. Kurstan eve akşamları bir yere gidersek çıkıyorum öyle. Ya da birini bir yere getireceğim annemi babaannemi falan hep bende (Hilal, 33).

Görüşülen kadınlar otomobil sürüş ehliyeti alma sürecinde, eşlerinin kendilerini araç kullanmaya teşvik ettiğini ve öğrenmelerine destek olduğunu söylemişlerdir. Nitekim araç kullanarak evin ihtiyaçlarını tek başlarına karşılamaya başlayan kadınlar, bu iş yükünü üstlendikleri için eşlerinden takdir gördüklerini ifade etmişlerdir. Bu durum aynı zamanda erkeklerin çocuk bakımı gibi sorumluluklardan, en azından ulaşım anlamında kurtulması anlamına da gelmektedir. Esra bu durumu şöyle ifade etmiştir:

Yükünü aldım diye mutlu. Beni şuraya götür, buraya getir, olayları bitti. Çocukları hiç düşünmez mesela. . . hastanesi, okulu, kursu, eskiden arardım şimdi aramıyorum belki o yüzden destekliyordur (Esra, 36).

Erkeklerin iş yükünü alan kadınlar, otomobil kullanarak kendi zamanlarını da daha verimli kullanma, yönetme ve mobil olabilmek fırsatına sahip olmaktadır. Kendine ait özel otomobilleri olan beş kadın, bu durumun büyük özgürlük olduğunu, gittikleri yerden ne zaman ayrılacaklarına kendilerinin karar verebildiklerini ve dolayısıyla daha mutlu olduklarını belirtmişlerdir. Örneğin Hilal kendine ait aracı ile bu süreci nasıl daha kolay ve özgür yönetebildiğini şu şekilde anlatmaktadır:

Onu hiç rahatsız etmediğim için çok mutlu. Zaten mesela tek araba bir yere gittiğimizde o kalkmak istiyor ben oturmak istiyordum mecbur ona uyup kalkıyordum ama şimdi onda da araç var bende de, o istediği zaman kalkar gider ben istediğim zaman. Herkes özgür birbirine bağımlı değil. Benim de özgürlüğüm var kısıtlamıyor beni. (Hilal, 33)

Her ay yüzlerce kişi ile çalışan sürücü kurslarının eğitmenleri de bu tanıklıkları doğrulamaktadır. Aynı zamanda deneyimli bir sürüş eğitmeni olan Semih (50) genellikle kadınların çocuklarını okula ya da kurslara götürebilmek için ehliyet almak istediklerini, erkeklerin ise işe gidip gelmek ya da ticari araba kullanabilmek için kayıt yaptırdıklarını söylemiştir. Görüşülen direksiyon eğitmenleri, daha fazla ev kadını araba kullanmaya başladıkça, komşularını ve arkadaşlarını da teşvik ettiğinden bahsetmiştir.

Görüşmeler, kadınların geleneksel toplumsal cinsiyet rollerini daha verimli ve bağımsız bir şekilde yerine getirebilmek için otomobil kullanmaya başladıklarını göstermektedir. Dolayısıyla kadınlar araçlara daha çok işlevsel bir anlam yüklemektedir.

Bu bulgu sadece Düzce'de değil Türkiye'de de artan kadın sürücü sayısının da kısmen geleneksel toplumsal cinsiyet rolleri ile açıklanabileceğine işaret etmektedir. Otomobiller ve kültürü erkeklerin özel alanı, kimliklerini inşa ettikleri bir alan olarak ortaya çıkmaktadır. Nitekim önceki çalışmalara paralel olarak (Yıldız ve Güneş Yüce, 2022, s. 128) bu çalışma da kadınların trafikte varlığının en önemli sebebinin daha iyi bir eş ve anne olabilme çabası olduğuna işaret etmektedir.

Kadınların otomobil kullanmayı öğrenme süreci ve erkek şiddeti

Kadınların trafikte yaygın olarak yer almaya başlamasının tarihsel geçmişi çok yenidir (Beyaz Özbey, 2021). Dolayısıyla kadınların trafik deneyimleri ve bu alandaki tecrübeleri erkeklere oranla daha geç başlamıştır. Bireysel tarihlerinden de kadınların daha geç yaşta otomobil kullanmaya başladıkları anlaşılmaktadır. Nitekim ortalama 30 yaşlarındaki çoğu kadın görüşülen çocukları doğduktan sonra araba kullanmaya başladıklarını söylemiştir. Bu da Türkiye'de 20'li yaşlarda hatta lise yıllarında araba kullanmayı öğrenen çoğu erkek için oldukça ileri bir yaştır.

Trafikte araba kullanabilmek ve ehliyet almak için belirli bir öğrenme süreci ve deneyim gerekmektedir. Türkiye'de sınava girerek ehliyet almak isteyenler için 2013 yılında bir sürücü kursuna kayıt zorunluluğu getirilmiştir. Bu kurslarda yaklaşık 30-35 saat teorik ve en az 14 saat uygulamalı direksiyon eğitimi verilmektedir. Ancak görüştüğümüz kadınlara öğrenme ve ilk otomobil kullanma deneyimleri sorulduğunda, katılımcıların tümü araba kullanmayı ilk olarak ailedeki bir erkekten öğrendiklerini ifade etmişlerdir. Kadınların araba sürme konusundaki deneyim eksiklikleri ve erkeklerin 'öteki' olarak tanımladıkları kadınların bu deneyimsizlikleri üzerinden kurdukları sembolik iktidarı kadınlar üzerinde baskı kurmaktadır (Karan vd. 2021, s.409). Yaptığımız görüşmeler her ne kadar kadınların erkekler tarafından otomobil kullanmaya teşvik edildiğini gösterse de erkeklerin kendi iktidar alanı olarak gördükleri trafiğe çıkma ve otomobil kullanma bilgisini kadınlarla paylaşma konusunda tahammülsüz olduklarına ve şiddet içeren bir öğretme sürecine işaret etmektedir. Örneğin yedi yıldır araba kullanan ve 14 yıldır evli olan iki çocuk annesi Enise, bu süreci şu şekilde aktarmaktadır:

Eşim çok rahat öğretti bana sağ olsun. O öğretmese, hocanın öğretmesiyle belki alamayabilirdim ehliyeti yani. Stres oluyordum tabi. Kızmadı bağırılmazdı ama işte böyle en basit hatayı yaptığımda anında böyle anadan babadan çıkardık yani valla. . . (Enise, 37).

Enise kurstan alacağı eğitimin yetersiz kalacağını düşünerek ilk olarak eşinden araba kullanmayı öğrendiğini, her ne kadar eşinin bu süreçte yardımcı ve rahat olduğunu belirtse de hata yapmaktan korktuğunu çünkü hata yaptığında eşinin bağıracağını, sözlü olarak şiddet uyguladığını belirtmiştir. Enise gibi araba sürmeyi eşlerinden öğrenen kadınlar, öğrenme sırasında yaşadıkları benzer şiddeti ve cesaret kırıcı süreci dile getirmektedir.

Eşimden öğrendim. Ama hiç hoş değildi. Yani hiçbir ev hanımına tavsiye etmem. . . Diyorlar ya hani kocadan hoca olmaz hakikaten öyle bişey. Başkasından öğreneceksin. Ya da kursa falan gidip göreceksin. Kocayla olacak bir iş değil, gerçekten çok zordu ama ona rağmen yaptım çok şükür. Büyük bir şey başardım yani ben kendimi öyle görüyorum. Sürekli sen yapamazsın diyordu bana mesela. Kötü davranmıyordun, öle şiddet falan yok ama kızardı. Biraz o eski kafalı bir insan, tutucu biraz yani aileden de bir şey görmeyince hep kendi çabasıyla alınca [arabaya] bir şey olmasını istemiyor. Malı kıymetliydi yani kaza falan olursa yaptırılmaya uğraşacak masraf olacak yani külfet olacak diye düşündüğünden öle davranıyordu (Nuray, 43).

İki çocuklu, 7 yıldır araba kullanan Arzu da eşi yanında olmadığı zaman çok daha rahat otomobil kullandığını şöyle anlatmaktadır:

Araba kullanmayı eşimden öğrendim. Ama kocadan hoca kesinlikle olmazmış onu çok iyi öğrendim. Kızıyordu hep. Kendi bu konuda çok profesyonel olduğu için her şeyime karışıyor. Yok sağa baktın, yok sola baktın, yok aynaya ters baktın, koltuğunu öteye it önünde arabayı görmüyor musun, farı, sinyali her şeye karışır. Özellikle acemiyken eşim yanımda olmadığımda daha rahat kullanıyordum. O konuşunca ben de acemiyim çok strese giriyordum, geriliyordum (Arzu, 48).

Küçük yaşlardan itibaren araba kullanmaya yönlendirilen ve bu alanda merakı gelişen erkeklerin, kadınların otomobil öğrenme süreçlerindeki tahammülsüzlüğü, ilk defa sürücü koltuğuna oturan kadınlardan da benzer merak, titizlik ve detaylı bilgi sahipliği beklentisi ile açıklanabilir. Öte yandan kadınları fiziksel olarak ev içerisindeki geleneksel rollerinin dışına çıkararak ve erkek ile benzer becerileri geliştirmeye iten otomobil kullanımı, erkek iktidarının paylaştığı bir alana dönüştüğü için de erkekler tarafından bir direniş içerdiği şeklinde yorumlanabilir. Bir yandan otomobil kullanmaya teşvik eden, diğer yandan sözlü şiddet uygulayan erkekler, bu alandaki üstünlüklerini tam olarak paylaşmak istememektedir. Nitekim görüştüğümüz ev kadınları özellikle eşleri ile birlikte yolculuk yaptıkları zaman araba kullanmamayı, tercih etmediklerini söylediler. Görüşmecilerden on yıldır aktif sürücü olan Esra, bu süreci şu şekilde ifade etmiştir:

Yani genelde birlikte bir yere giderken eşim kullanır. Hatta çoğu zaman zaten otomatikman o geçiyor direksiyona. Çünkü yanında ben kullanırken rahat hissetmiyorum. Yani düşünün bayan arkadaşlarım şoför Nebahat derken onun yanında rahat değilim. Çünkü hep bir müdahale işte soldan gir, şuraya park et, vitesi boşa al, adama yol ver. En çok da hangi yolu kullanmam gerektiğine karışıyor. O yüzden kullanırken yaptığım her şeyde acaba ne düşünüyor diyorum rahat olamıyorum, o yüzden kendi kullansın. (Esra, 36)

Aynı deneyimlerden bahseden Yasemin (30) de eşinin yanında araba kullanırken sıklıkla eşinin müdahalesine maruz kaldığını, bu yüzden de genellikle eşinin direksiyona geçmesini tercih ettiğini söylemiştir.

Erkeklerin eşlerine müdahalesi sadece otomobil sürerken değil, sürücü kursuna kayıt olurken de sürmektedir. Sürücü kursu yöneticisi Semih (50) direksiyon eğitimi alırken de eğitimci seçiminde kadınların kendi tercihlerini yapamadıklarını bu konuda çoğunlukla erkeklerin söz sahibi olduğunu belirtmiştir. Nitekim eş veya aile (baba) baskısı varsa kadınların kadın eğitmen tercih ettiğini, eğer eşleri yanında yoksa genelde erkek eğitmen tercih ettiklerini söylemiştir. Ayrıca bazı kadınların eşleri refakatinde kursa başvuruya geldiklerini söyleyen Semih, erkeklerin eğitim sırasında kadınların yanlarında olmak istediklerini belirtmiş, fakat bu sürecin yasal olarak mümkün olmadığını söyleyerek onları ikna etmeye çalıştıklarından bahsetmiştir. Dolayısıyla kadınların öğrenme süreçlerindeki tercihleri de genelde erkekler tarafından belirlenmektedir.

Görüştüğümüz kadınlar geleneksel rollerini daha iyi yerine getirebilmek için başladıkları araba kullanmayı öğrenme sürecinde, erkeklerin direnişi ve şiddeti ile karşılaştıklarını ifade etmişlerdir. Kadınlar bu öğrenme sürecinde hem erkeklerin sözel şiddetine (bağırma, aşağılama vs.) hem de fiziksel müdahalelerine maruz kalmaktadır. Ancak eşlerinden şiddet görmelerine rağmen katılımcılar öğrenmekten vazgeçemediklerini aksine daha çok hırslandıklarını ifade etmişlerdir. Kadınların araba kullanmasına yönelik erkeklerin tahammülsüzlüğü evde başlamakta ve trafikte devam etmektedir.

Trafikte “bayan sürücü” olmak: Şiddet ve ötekileştirme

Kamusal bir alan olarak trafik sıklıkla erkek sürücülerle, erkeklige atfedilen roller ve davranış kalıpları ile tanımlanmaktadır. Toplumsal cinsiyete bağlı olarak edinilen rol ve statüler, trafikte de bireylerin davranış ve tutumlarını belirlemektedir. Toplumdan topluma değişebilen bu davranış kalıplarından birisi erkek ile özdeşleşen güç ve otorite kavramlarıdır (Bourdieu, 2015, s.22). Erkeklerin adeta “doğuştan” sürücü oldukları düşüncesi, trafikte erkeklerin güç ve iktidarına dayalı bir hiyerarşi yaratmakta ve araba kullanmayı erkeklikle özdeşleştirmektedir. Krahe ve Fenske (2002) erkeksi rollerin aşırı benimsenmesine bağlı olarak gözlenen “maço” kişilik özelliklerinin agresif sürücü davranışlarıyla ilişkili olduğuna işaret etmektedir. Nitekim erkeklerin araba kullanımında daha iyi olarak nitelendirilmesinin nedeni olarak, agresif ve riskli kullanımları gösterilmektedir (Yıldız ve Güneş Yüce, 2022). Hem eşlerinden araba kullanmayı öğrenme sürecinde hem de trafiğe girişte, kadınların otomobil kullanma biçimleri agresif ya da başka bir deyişle “erkeksi” özellikler taşıyabilmektedir.

Trafik aynı zamanda kamusal bir alan olarak diğer sürücülerle etkileşimi de beraberinde getirmektedir. Erkeklerin kadınlara göre çok daha eskiye dayanan trafik deneyimleri ve trafiğin eril kurallarla yönetilmesi kadınların bu alana girişini de etkilemektedir. Mevcut çalışmalara paralel olarak (bkz. Yılmaz, 2020) bu çalışmada, kadınların ilk trafiğe giriş sürecinden itibaren cinsiyetçi ve ayrımcı davranışlarla karşılaştıklarını göstermektedir. Kadın sürücüler trafikte erkekler tarafından yolda sıkıştırılma, korna ve selektör ile paniğe yol açma, sinyal vermeden sollama, görmezden gelme ya da önemsememe gibi davranış ve tutumlarla sıklıkla karşılaştıklarını ifade etmişlerdir. Örneğin Enise, “bayan sürücü” olarak trafikte erkeklerin sıklıkla üstüne araba kıldığını, arkadan “korna bastığını” ya da sıkıştırdığını söylemiştir. Amerika’da büyüyen ve 18 yaşından beri otomobil kullanma pratiği olan Şeyma (33) ise Düzce trafiğinde karşılaştığı şiddet biçimlerini şu şekilde ifade etmektedir:

Mesela ben burada kadınlarla hiçbir sorun yaşamadım. Birkaç kere adamlarla yaşadım. Bir kere ışıklarda durdum. Kuralı doğru uyguladığım için kızdılar bana. Yan yola girdim ışık kırmızı, ok sürekli yanıyor. Sürekli yandığı için durdum, önümdeki araba gitmeye karar verdi ben ise kırmızı sürekli yanıyor diye durdum. Çünkü ana yol işliyor. Arkadaki taksi yol dar olmasına rağmen yandan yandan geçmeye çalışıyor. Ama yer yok geçmesi imkânsız. Kornaya basıyor dibime kadar girdi arabaya degecek. Bir de bakıyorum küfür ediyor, görebiliyorum. Kardeşim de yanımda, abla gitsen mi falan dedi. Yok dedim gitmiycem, ben doğrusunu yapıyorum. Şimdi polis falan görür, gerçi görse nolacak onun da umrunda değil. Ama geçmedim. Sonra adam baya bir sinirlenince indirdim camı aşağı, nerdeyse bütün vücudum camdan dışarı çıkacak, adama söyledim ışığı görmüyor musun diye. Etraftaki insanlar bana baktı, o kadar sinirlendim. Sonra ışık yanınca ilerledim.

On yıldır aktif olarak araba kullanan 2 çocuk annesi Esra (36) da benzer şekilde trafikte sürekli korna seslerine maruz kaldığını belirtmiştir. Ayrıca erkekler tarafından deneyimsiz gözüyle bakıldığını ve sürekli olarak park ederken ya da geri geri giderken “zorunlu” olarak erkeklerden yardım aldığını ve bu durumdan rahatsız olduğunu söylemiştir. Erkeklerin kadın sürücülere yönelik cinsiyetçilikten kaynaklı korumacılığı özellikle park yaparken ortaya çıkmaktadır. Bu alanda “beceriksiz” ve “sakar” olarak görülen kadınlar park ederken genelde sokaktaki erkeklerin müdahalesi ile karşılaşmakta ve yardım almak zorunda bırakılmaktadır. Bazen de kadın olmak trafikte muhtemel bir kavgayı sonlandırmaktadır. Yaklaşık 10 yıldır araba kullanan Arzu (48) trafikte yaşadığı gerginliği şu şekilde aktarmıştır:

Bir gün araba kullanıyorum ara yoldan çıkarken ben önlerine kırdım diye beni geçmek istediler, bu arada aracın içinde dört tane adam var. Bana yol vermediler ben de geçtim bir şekilde sonra işte adamların dördü de indi arabadan, bana doğru geliyorlar ellerinde levyeler var. Benim aracın camlarda da filmler var beni görmemişler. İşte bana doğru geliyorlar sen ne yapıyorsun falan... Ben camı az bir şey açınca aa kadınmış deyip gerisin geriye döndüler (gülüyor). (Arzu, 48)

Trafikteki bu cinsiyetçiliğin ve şiddetin sebebi en yalın haliyle kadınların bu alana ait görülmemesidir. Kamusal alanda kendini

var etmeye çalışan kadınlar, bazen bu alanda görülmemekten dolayı da rahatsızlık duymaktadır. Görüşmecilerden dokuz yıldır aktif olarak araba kullanan Nuray, trafikte yaşadığı onu en çok rahatsız eden deneyiminden şu şekilde bahsetmiştir:

Yani bayan olarak rahatsız olduğum olaylar oldu. . . Kervan diye bir yol var arkadaşımından dönerken orayı kullanıyordum, tam iş çıkış saatine denk geldim yol kalabalık. Kavşaktan ana yola çıkamıyorum o kadar kalabalık. Yavaş yavaş çıkarken bir araca yol verir misin diye el kaldırdım, erkekti sürücüsü. Adam bana güldü geçti ve yol vermedi. Sen buradan zor çıkarsın der gibiydi. Erkek milleti işte. Ondan sonra trafikte daha da hırslandım. Bazen de sollamak için yarışıyorlar seninle yavaş gidiyorsun diye. Ama ben arabada çocuk olduğu için daha dikkatli ve yavaş kullanıyorum. (Nuray, 43)

Kadınlar trafikte varlıklarını artırmış olsalar da kendilerinin bu alanda görünmez olduklarını erkeklerin onları dikkate almadıklarını düşünmektedirler. Hilal de trafikte ciddiye alınmaktan şikayetçi:

En büyük sıkıntım erkeklerin beni dikkate almamaları oluyor. Bazen önüme atlıyorlar, ben de öfkemi kontrol edemeyip kornaya basıyorum, bana böyle git başımdan der gibi el kol hareketi yapıyorlar, sen kimsin der gibi. En çok buna sinirleniyorum. Bir kere de merkezde dar bir sokaktan dönüş yapıyorum böyle bir adamın arabasına böyle çok hafif dokundum yani minik bir dokunuştum. Adam arabadan indi çıldırmış gibiydi, böyle iş adamı gibiydi belli takım elbiseli falandı. Ama neler söyledi bana size kim ehliyet veriyor, sizi kim trafiğe salıyor, size verenin falan küfürler savurdu. Ben sakinleştirmeye çalışıyorum azarlıyorum beni yürü git falan diye. Niye küt diye duruyormuşum dikkat etmiyormuşum. Sonra ben de indim benimle nasıl konuşuyorsun falan diye ben de sinirlendim. Tekrar elini kaldırdı küfürler savurdu. Polisi arayacaktım ama adam bastı gitti yakalayamadık. Zaten eşim der hep sakın karşı tarafla muhatap olma ya polis çağır ya da beni ara gelirim ben der. O yüzden hiçbir kazamda karşı tarafla muhatap olmam hemen babamı ya da eşimi ararım. (Hilal, 33)

Trafikte yavaş otomobil kullanmakla eleştirilen kadınların (Gül, 2019) erkeklere göre daha temkinli ve güvenli araba kullanmaktadır. Bu durum kısmen toplumsal cinsiyet rollerinden kaynaklanmaktadır. Özellikle çocuklu kadınlar trafiğe çıktıklarında her zaman arka koltukta olan çocukla ilgilenmeleri gerektiğini ve bu durumun yavaş gitmelerine, bazen de uygun olmayan yerlere park edebilmelerine neden olabildiğini söylemişlerdir. Yasemin deneyimini şu şekilde anlatmaktadır:

Çocuklarla zor oluyor bazen özellikle oğlum bu konuda benimle çok fazla inatlaşabiliyor. . . . Bazen okul çıkışında arkadaşlarıyla bir sıkıntı yaşıyorsa veya o günü iyi geçmediyse onu bana yansıtıyor. . . işte arabayı durdur diyor, sağa çek gitmiyeceksin diyor, işte beni çekeştirebiliyor, şalım çekebiliyor, üzerimdekileri falan çekebiliyor. O zaman birazcık beni zorluyor tabi bende biraz müdahale etme gereği duyuyorum dikkatim dağılıbiliyor. Bu zamana kadar öyle bir kazadır falan kazaya teşebbüs tarzında bir şey yaşamadık ama tehlike arz edebiliyor tabi. (Yasemin, 30)

Kadınlar trafikte sadece yavaş araba kullanmakla değil, tüm hatalı sürücülerin kadın olduğu varsayımını ile de etiketlenmelere maruz kalmaktadırlar. Görüşmecilerden on üç senedir aktif olarak araba kullanan Hülya deneyimlerini şu şekilde aktarıyor:

Bazen kadın olmanın etiketlenmelerine maruz kalıyorum eşim bile mesela otobanda sol şeritten giden bir araba vardı sağdan gitmiyor diye bak bu kadındır kesin dedi ama aracı geçtik baktık ki erkek yani. Kadın olarak düşündüğü için muhtemelen arkada olmak ona zor geliyor yol hakkı sanki onun ya öle düşünüyor. Yanlış bir hata yapan birini gördüklerinde hemen yapıştırıyorlar kadın diye. (Hülya, 47)

Trafikte erkek sürücülerin kadın sürücülere yönelik aşağılama, şiddet ve tacizi de bu önyargılarla şekillenmektedir. Otomobil kullanımının erkeklere yakıştırılan ve erkeksi bir eylem olarak görülmesi kadınların iyi otomobil kullanmadığı, trafikte sürekli hata yaptığı gibi önyargıları beslemektedir. Her ne kadar kadınlara yönelik önyargı, ötekileştirme ve damgalama pratikleri devam etse de, trafiğe çıkış tarihi erkeklere göre oldukça yeni olan kadınların artan sayılarına paralel olarak, bu alandaki deneyimlerinin ve görünürlüklerinin zamanla artacağı da öngörülebilir. Kadın sürücüler toplumsal cinsiyete dayalı ayrımcı ve şiddet içeren bu davranışlarla baş edebilmek için “erkek gibi” araba kullandıklarını söylemişlerdir.

“Erkek gibi sürmek”

Araba, erkekler arası sürüş ile ilgili rekabetlerin yaşandığı, erkeklik performanslarını sergiledikleri, erkekliğin kendine ait kimliğini inşa ettikleri bir araçtır (Karan, vd. 2021). Trafikte hegemonik erkeklik yol bulma, uzun yolda dayanıklılık, hızlı araç kullanma, cesaret, üstünlük, hakimiyet gibi kavramlarla tanımlanmaktadır (Karan vd. 2021, s.409) Dolayısıyla, trafikte kendilerine yer edinmeye çalışan kadınlar bu alanda var olabilmek için erkekler ile özdeşleşen bu kavramlara sığınmaktadırlar. Görüşülenlere trafikte karşılaştıkları ayrımcılık ve şiddetle mücadele etmek için ne tür yöntemler geliştirdiklerini sorduk. Verilen yanıtlar genellikle kadınların, trafikteki erkek davranışlarını taklit ederek bu tacizle mücadele ettiklerine işaret etmektedir. Örneğin Enise sert bir şekilde araba kullanmak zorunda kaldığını şöyle aktarmıştır:

Tabi ki kullanıyorum, sıkıntı yok alıştım. Niye alıştım çünkü ben de çok sıkıntılar yaşadım. Baktım ki bu erkek milletinden başka türlü kurtulamıyorsun onlar gibi davranmaya başladım. Nasıl böyle önüme kırıyorlar arabayı, ben de onların önüne kırıyorum. İşte sinirlenince hemen kornaya basıyorum. Solluyorum falan. Çarparsak da ya o suçlu ya da ben hiç fark etmez. . . . Erkek gibi araba kullandım. Yani mecbur kaldım. (Enise, 37)

Trafikte erkeklerin ayrımcı tutumlarına maruz kaldığını söyleyen iki çocuk annesi ve doktora öğrencisi Şeyma ise yurtdışı deneyimi ile karşılaştırarak Düzce'de karşılaştığı zorlukları şöyle anlatmaktadır:

Erkekler çok agresif araba kullanıyor. Bir kere biriyle ağız dalaşına bile girdim, beni dövcek sandım. Sonra dedim ki eşime bana bir beysbol sopası, bir levye arabada bulundur... Ben Amerika'da alışmışım orada herkes kornayla anlaşıyor ya da küfür ediyorsa bile arabasında küfür ediyor ama kimse arabasından çıkıp kavga etmiyor. Mesela ben Amerika'da bu şekilde ne yapıyorsun (el hareketi ile gösteriyor) diyebiliyorum ama burada bunu el hareketi olarak algılıyorlar. Burada bir kere yaptım adam camı indirip bana el kol hareketi yapma dedi. El kol hareketi yapmadım beyefendi dedim yoldan geçmeye çalışıyorum sadece. Baktım daha da çıkıyor, terbiyesizlik yapma dedim. Buradaki şartlara ayak uydurmak için ben de onlar gibi birazcık sesimi yükseltmek zorunda kalıyorum... Seni "erkek gibi" dedikleri araba kullanmaya mecbur bırakıyorlar. . . işte agresif araba kullanmak ya da o sana söylendiğinde senin de söylenip sesini ona duyurman. . . (Şeyma, 33)

Çoğu otomobil kullanmayı eşlerinden öğrenen kadın sürücüler hem öğrenme süreçlerinde hem de trafikte karşılaştıkları cinsiyetçi tavırlar ve yaşadıkları sorunlar sonucunda davranış geliştirmektedir. Başka bir deyişle, kadın sürücüler trafikte erkeklerden görülen ve edinilen davranış kalıplarını benimsemek zorunda kalmaktadır. Araba kullanmayı eşinden öğrenen Esra bu deneyimini şöyle açıklamaktadır:

Eşim bana hep erkek gibi araba kullanmayı öğretiyor sana derdi. Mesela geri geri gitmekte zorlanıyordum aynalara bakmakta falan. Sonra bana elini yan koltuğun arkasına koyacaksın, erkek gibi hafif kendini kaldırıp arka camdan geri geri gideceksin derdi. Her geri geri giderken erkek gibi diyorum kendime. Şu an gerçekten erkek gibi araba kullanıyorum. Direksiyonu tek elle tutuyorum mesela. Ya da koltuğu öne çektiğimde eşim kullanırken kızılıyordu bu kadar öne çekme erkek gibi kullan diye. Boy farkımız olmasına rağmen onu mesela eşimle aynı seviyede kullanmaya başladım. Ya da böyle yolda giderken makas falan atıyorum. . . (Esra, 36).

Görüşülenler, sürücü koltuğuna oturunca gündelik hayatta kullanmadıkları argo kelimelere, küfürlü konuşmaya ya da agresif davranışlara trafikte başvurduklarını söylemişlerdir. Örneğin Enise bu tarz davranış biçimlerini direksiyon dersi aldığı kadın eğitmenen öğrendiğini belirtmiştir.

Hart hurt vurdu kırdı. Bağır çağır çık camdan küfret falan. Öyledir herhalde. Hocam bana ilk şey öğretmişti, bizim yolumuzu kesmişti, soğancı kamyonu. . . Böyle yan taraftan atladı. . . kornaya bastı o derece. Hocam uzun kornanın dedi küfür dedi, bana ilk o öğretti bana. Bak eşim bile öğretmedi. Duygu hoca öğretti, kulakları çınlasın direksiyon eğitimi hocası. O öyle öğretmişti ben de az bişi olduğu zaman kornaya basıyorum. Kornam bozulsa trafiğe çıkmıyorum yani o derece (gülüyor). (Enise, 37).

Kadınlar çoğu zaman otomobilin ön yan camlarına siyah film çekerek trafikte cinsiyetleri ile görünmez olmaya çalışmakta ya da "bayan sürücü" olarak önyargılardan kaçmaya çalışmaktadır. Nitekim görüşülenlerin önemli bir kısmı siyah film camlı araba kullandıklarını, bu sayede kadın olarak trafikte görünürlüklerini azalttıklarını ima etmişlerdir. Trafikte kadınların fark edilmemek ya da kadın oldukları için önyargılardan kurtulmak için benimsedikleri bir diğer taktik "erkek gibi sürmek"tir. Nitekim araba kullanmayı eşinden ya da bir erkekten öğrenen kadınlar, trafikteki hatalı sürücülere karşı öfkelenmek, kornaya basmak veya küfür etmek gibi agresif davranış kalıplarını benimsemek zorunda kalmaktadır. Kadınların tanıklıkları, otomobil kullanmayı öğrenme ve trafik deneyimlerinin erkeklerden gördükleri ve uyguladıkları pratiklerle şekillendiğini göstermektedir. Bu davranışlar agresif özellikler gösterirken kendi deyişleriyle "erkek gibi araba kullanmak" olarak tanımlanmaktadır.

Kadınların trafikte karşılaştıkları taciz ve zorluklarla mücadele ederken "erkeksi" davranışları benimsemeleri, kendilerini ait hissetmedikleri bir ortamda var olma mücadelesinin bir parçası olarak tanımlanabilir. Trafikte kadın olmanın toplumsal karşılığı "acemi" ve "zayıf" olma ile özdeş görülmektedir. Bu nedenle, görüşülenler için trafiğe çıkmak, erkeğe ait olarak görülen bu alanın kurallarını kabul etmek anlamına da gelmektedir. Sonuç olarak kadınlar trafikteki erkek egemenliğini ve toplumsal cinsiyete dayalı şiddet biçimlerini eleştirseler de bu söylemleri ve davranış biçimlerini kendileri de trafikte yeniden üretebilmektedir. Tüm bu olumsuz özelliklerinin yanı sıra, kadınlar açısından araba kullanımının özgürleştirici bir işlevi de bulunmaktadır.

Otomobille gelen özgürlük

Otomobil kullanma sebepleri ve pratikleri geleneksel toplumsal cinsiyet rollerinden etkilense de otomobil kullanmak kadınlara bir özgürlük alanı sağlamaktadır. Kadını özel alanda tanımlayan ve kamusal alandaki ilişkilerinde erkeğe bağımlı kılan geleneksel toplumsal cinsiyet rolleri otomobil kullanma becerisi ile kısmen değişmektedir. Nitekim kamusal alanda hareket serbestliği sağlayan otomobil, kadınların bireysel olarak kamusal alana girişini ve etkileşimini artıran bir araç rolü görmektedir. Beş yıldır aktif olarak araba kullanan Yasemin bu deneyimi şöyle aktarmaktadır:

Sosyalleşmek adına bana oldukça iyi geliyor. Bence özgürlük... yani şöyle düşünüyorum, kıyaslama yapıyorum. . . daha öncesinde sürekli eşime bağlı olarak, onu bekleyerek bir yerlere gitmek durumunda kalıyordum. İşte o da bazen işini bölüp beni istediğim yere getirme durumunda kalıyordu bu da ister istemez çoğu zaman benim bir yerlere gitmemi, bir faaliyete katılmamı çok engelliyordu. (Yasemin, 30)

Özellikle toplu ulaşımın yetersiz olduğu, bazı mahallelere saatte bir otobüsle ulaşımın mümkün olduğu Düzce'de otomobil

kullanmak kadınlar için büyük bir özgürlük sağlamaktadır. Otomobil kullanan kadınlar istedikleri saatte istedikleri yere bireysel bir şekilde gidebilme özgürlüğüne kavuşmaktadır. Bireyselliğin, özgürlüğün ve gücün simgesi olarak algılanan otomobil kadınların sosyalleşmelerini artıran bir araç da olmaktadır. Örneğin ulaşım kısıtlamasından dolayı katılmadıkları sosyal aktivitelere katılmaları mümkün olmaktadır. Kadınların genellikle arabaları ile katıldıkları sosyal etkinlikler arasında arkadaşları ile toplanma, kültürel etkinlik olarak akraba ziyaretleri gibi aktiviteler yer almaktadır. Otomobilin sunduğu özgürlüğü “saatler sana bağlı” olarak tarif eden iki çocuk annesi Hilal şöyle açıklamaktadır:

Aracım olmasa ölürlüm herhalde. Geçenlerde şehir dışına çıktım küçük bir kazam oldu gelince arabayı servise verdim. Burada bir hafta arabam yoktu. Otobüslerle panik atağım tuttu yani. Hem maddi açıdan da külfetli oldu, iki otobüs değiştiriyorum çünkü. Ama araba olunca bazen 6-7 kere git gelimi yapabiliyorum. İşte eve, okula, anneme, çarşıya git gel. Otobüsle bunların hangisini yapabilirim aynı gün içerisinde. Zaten saatleri otobüsün pek uymuyor sana, aracın olduğu zaman özgür takılıyorsun, saatler sana bağlı. Otobüsler zaten iş çıkışları hep dolu geliyor çoğu almıyorlar seni. (Hilal, 33)

Otomobilin dışarıya kapalı alanı, kilitlenebilir kapıları ve çoğu zaman siyah filmle kaplanan camları kısmen özel bir alanda, güvenli bir ulaşım imkânı da sunmaktadır. Özellikle gece geç saatlerde dışarıda olmaktan çekinen kadınlar kendi arabaları ile korunaklı bir alanda yolculuk edebildiklerini söylemektedir. Arzu, kendi otomobilinin belediye otobüslerinden de daha güvenli olduğunu şöyle anlatmaktadır:

Kendi aracımı geceleri kullanıyorum, sıkıntı olmuyor. Taksi falan olsa belki ama toplu taşımayı asla kullanmam geceleri. Taksi de bildik bir duraktan bildik bir taksici ile olabilir. Geceleri otobüslerde kimin olduğu belli olmuyor. Serserisi hepsi otobüslerde oluyor aracımın giderken bu problemleri yaşamıyorum mesela o yüzden daha rahatım. (Arzu, 48)

Araba kullanmayı öğrenerek ve ehliyet alarak sevdiği bir şeyi yapmanın ve bu sayede bağımsız olmanın deneyimini yıllar önce koluna bir altın bilezik takmak olarak belirten Nuray (43) da otomobil kullanmanın kendisi için çok önemli olduğunu söylemiştir. Kadınların benzer tanıklıkları kamusal alana katılımlarını arttırdığına ve özgürleştiklerine işaret etmektedir. Zaman ve mekândan bağımsız olarak otomobil sayesinde hareket serbestliğine sahip olmak hiç şüphesiz kadınların kamusal alana katılımını arttırmaktadır.

Sonuç

Düzce gibi toplu ulaşımın yetersiz olduğu küçük bir kentte çoğunluğu erken orta yaşlarında olan ve en az bir çocuğu olan ev kadınlarıyla yapılan bu çalışma, kadınların otomobil kullanma motivasyonlarını ve deneyimlerini toplumsal cinsiyet perspektifinden incelemektedir. Bu araştırma, kadınların otomobil kullanma deneyimlerinin erkeklere göre çok daha ileri yaşlarda başladığını ve bu ihtiyacın özellikle toplumsal cinsiyete dayalı roller ve sorumluluklar çerçevesinde ortaya çıktığını göstermektedir. Genç yaşlardaki geleneksel rolleri kadınları araba kullanmaktan uzaklaştırırken daha ileri yaşlarda bu rollerin teşvik edici olduğu (Yıldız ve Yüce, 2022) bu araştırmanın da işaret ettiği önemli sonuçlardan birisidir. Araştırma, kadınların geleneksel toplumsal cinsiyet rollerini daha verimli ve bağımsız bir şekilde yerine getirebilmek için otomobil kullanmaya başladıklarını göstermektedir. Nitekim görüşülen kadınlar hane içerisindeki yeniden üretim faaliyetlerini daha iyi yerine getirebilmek için eşleri tarafından otomobil kullanmaya teşvik edilmektedir. Araba kullanımı aynı zamanda erkeklerin sorumlu oldukları kamusal alandaki işleri ve ilişkileri de kadına devretmektedir. Bu anlamda araba kullanımı ile erkeğin yükünü de üstlenen ev kadınlarının, geleneksel rolleri çerçevesinde sorumlulukları daha da artmaktadır. Dolayısıyla otomobil, toplumsal cinsiyet ve geleneksel rolleri pekiştiren bir araç haline gelmektedir.

Kadınların, araba sürmeyi öğrenme süreci ve trafikteki deneyimleri de eşitsiz toplumsal cinsiyet rollerinden ve erkek şiddetinden etkilenmektedir. Kadınlar özel alandaki rollerinden dolayı trafikte de erkek şiddetine ve denetime maruz kalmaktadır. Nitekim bu araştırmanın bulguları kadınların hem araba kullanmayı öğrenme sürecinde eşlerinin şiddetine uğradıklarına hem de trafikte yaşadıkları cinsiyetçi tutumlara işaret etmektedir. Öğrenme sürecinde eşlerinden çoğu zaman hakaret ve azarlama şeklinde psikolojik şiddet gören kadınlar trafikte de diğer erkeklerin cinsiyetçi tutumları ve Bourdieu’nin kavramsallaştırmasıyla sembolik şiddet ile karşılaşmaktadır. Bu şiddet biçimleri erkeklerin trafikte işgal ettikleri ve içselleştirdikleri, dolayısıyla bu alana ait olmayan kadınların (diğer ötekileri) girişini kontrol ederek hegemonik erkekliği yeniden ürettikleri konularıyla yakından ilişkilidir. Kadınların bu erkek egemen alana girişi, varlığı ve kimi zaman yaptıkları hataları erkeklerin kolektif bir şekilde tahammülsüzlükleri ile manipüle edilmektedir. Kadınlara yönelik bu yaygın kalıpyargılar çerçevesinde bu araştırma verileri kadınların sıklıkla, özellikle de yoğun trafiğin olduğu saatlerde trafikte erkeklerin baskı ve tacizle karşılaştığına işaret etmektedir.

Bu araştırmanın bulguları da önceki çalışmalara paralel olarak (Karan vd., 2021) trafikteki cinsiyetçi tutum ve tacizlerle mücadele etmek için kadınların çoğu zaman “erkeksi” ya da “erkek gibi” olarak tanımladıkları şekilde araba kullanmaya çalıştıklarını göstermektedir. Hatta kadınların arabalarının camlarına siyah film çektirmek ya da erkek sürücülerle karşılaşmamak için araba içerisinden çıkmamak gibi yöntemlerle trafikte kimliklerini gizleme çabasına girdikleri anlaşılmaktadır. Şüphesiz kadınların bu görünmezlik çabası ya da erkeksi tutumları, trafikteki varlıklarını olumsuz etkilemekte (örneğin var olan kadın sürücü sayısının

görünmemesine yol açmakta) ve cinsiyetçi önyargıları yeniden üretmektedir. Kadınların bu erkeksi tutum ve davranışları “ait olmadıkları” bir alanda tutunma mücadelelerinin bir parçası haline de gelebilmektedir. Öte yandan bazı kadınların ise “erkek gibi” araba kullanmayı taklit ederek bu önyargılara direndikleri anlaşılmaktadır. Bu taktiklerle kadınlar kimi zaman erkek olduğu izlenimini yaratarak sorun yaşamamaya ve bu erkek egemen alana eşit olarak katılmaya çalışırken kimi zaman da aktif olarak cinsiyetçi tutumlara direnmektedirler. Lorber (2018) ve Scott'ın (2018) işaret ettiği gibi, kadınların kamusal bir alan olarak trafikte var olma mücadelesi toplumsal cinsiyet rollerini kendilerine uyarlama, bu rollere pasif olarak direnme ya da aktif bir biçimde cinsiyetçi beklentilere karşı durmak gibi farklı taktikleri ve etkileşimleri kapsamaktadır.

Bu araştırma bulguları, “erkek gibi sürmek” kavramının kadın sürücüler üzerinde dolaylı bir baskı oluşturduğunu ve kadınların trafikte kendilerini erkek sürücülerle kıyaslamaya ve ispat etmeye zorladığını göstermektedir. Bu söylem, riskli ve kural dışı araba kullanmayı kadınların arasında da meşrulaştırmaktadır. Bu söylem bir yandan toplumsal cinsiyet rollerini pekiştiren bir baskı unsuru olarak ortaya çıkarken diğer yandan sadece kadınlar değil toplumsal olarak kadını görülen davranışlar sergileyen erkekler ve non-binary bireylere yönelik sembolik şiddete de dönüşebilmektedir.”

Otomobil bir yandan bireysel özgürlük, hareketlilik ve bağımsızlık sağlarken diğer yandan toplumsal cinsiyet kalıplarını ve geleneksel rolleri pekiştirme potansiyeline sahiptir. Bu ikilem, arabaların sadece bir ulaşım aracı olmadığını, aynı zamanda toplumsal cinsiyet rollerinin şekillendiği bir sembol olarak gösterilebilir. Bununla birlikte, trafikte karşılaştıkları zorluklara rağmen otomobil kullanımı, özellikle Düzce gibi küçük ve ulaşımın yetersiz olduğu bir kentte ev kadınlarına önemli bir özgüven ve özgürlük alanı sağlamaktadır. Tüm gün çocuklarının bakımını ve evin işlerini üstlenseler de görüşülen ev kadınları, araba kullanmaya başladıktan sonra elde ettikleri hareket özgürlüğü sayesinde daha fazla sosyalleşmekte ve kamusal alana katılabilmektedir. Son olarak, trafik, kadınların karşılaştıkları erkek şiddeti ve toplumsal baskılara karşı toplumsal cinsiyet kalıplarını kırma mücadelesinde önemli bir direniş alanı da yaratabilmektedir.

Etik Kurul Onayı: Çalışma için Düzce Üniversitesi Bilimsel Araştırma ve Yayın Etik Kurulundan onay alınmıştır. (Karar No:2024/106 Karar Tarihi: 25.04.2024).

Bilgilendirilmiş Onam: Çalışma için tüm katılımcılardan bilgilendirilmiş onam alınmıştır.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Yazar Katkıları: Çalışma Konsepti/Tasarım- B.Ö., E.C.; Veri Toplama- B.Ö., E.C.; Veri Analizi/Yorumlama- B.Ö., E.C.; Yazı Taslağı- B.Ö., E.C.; İçeriğin Eleştirel İncelemesi- B.Ö., E.C.; Son Onay ve Sorumluluk- B.Ö., E.C.

Çıkar Çatışması: Yazarlar çıkar çatışması bildirmemiştir.

Finansal Destek: Yazarlar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir

Ethics Committee Approval: Approval for the study was received from Düzce University Scientific Research and Publication Ethics Committee (Decision No: 2024/106 Decision Date: 25.04.2024).

Informed Consent: Informed consent was obtained from all participants for the study.

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Author Contributions Conception/Design of Study- B.Ö., E.C.; Data Acquisition- B.Ö., E.C.; Data Analysis/Interpretation- B.Ö., E.C.; Drafting Manuscript- B.Ö., E.C.; Critical Revision of Manuscript- B.Ö., E.C.; Final Approval and Accountability- B.Ö., E.C.

Conflict of Interest: The authors have no conflict of interest to declare

Grant Support: The authors declare that this study has received no financial support.

KAYNAKLAR / REFERENCES

- Abacı, G.C. ve Sallan Gül, S. (2021). *Engelli Kadın Sürücülerin Deneyiminde Trafikte Eril Tahakkümü Bourdieucu Bir analizle Anlama Çabası*. Fe Dergi: Feminist Eleştiri, 13(1), 86-100.
- Beyaz Özbey, İ. (2021). *Erzurum'da Kadın Sürücü Olmak: Gerilimler, Aşınan Sınırlar ve Değişen Toplumsal Yüzler Bağlamında Kadınların Sürücülük Deneyimleri*. Sosyal Bilimler Dergisi, 32(1), 321-333.
- Bourdieu, P. (2015). *Eril Tahakküm*. (Çev. Bediz Yılmaz). İstanbul: Bağlam Yayınları
- Bourdieu, P. (1999). Toplumsal Uzam ve Sembolik İktidar. *Cogito* 18: 16-32.
- Butler, J. (2015). *Notes Toward a Performative Theory of Assembly*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Connell, R. W. (2022). *Toplumsal Cinsiyet Ve İktidar*. (5. Basım). İstanbul: Ayrıntı Yayınları
- Covington, Taylor. “Men are more confident drivers, but data shows women are safer” *The Zebra*. (2022). <https://www.thezebra.com/resources/driving/gender-driving-confidence-survey/>
- Delice, M. (2012). *Kadın Sürücülerin Trafik Kazaları Üzerindeki Etkilerinin İncelenmesi*. Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, 12(49), 63-87.
- Friedan, B. (1983). *Kadınlığın Gizemi, Kadınlar için Yeni bir Dönem Başlatan Kitap*. İstanbul: E Yayınları.

- Gedik, E., Pehlivanlı Kadayıfçı, E., Turgut, S.T. ve Bulut, M. (2021). *Sosyal Medyada Toplumsal Cinsiyet Temelli Trafik Söylemi*. *Sosyoloji Dergisi*, 41(42), 145-161.
- Gül, H. (2019). *Kamusal alanda Toplumsal Cinsiyet Görünümleri- Kadın Sürücülere İlişkin Kalıp Yargılar- Gaziantep Örneği*. *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, (90), 442-253.
- Güneş, s. (2012). *Türk Toplumunu Ve Otomobil*. SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, (25), 213-230.
- Günindi Ersöz, A. (2015). *Özel Alan/ Kamusal Alan Dikomotisi: Kadınlığın “Doğası” Ve Kamusal Alandan Dışlanmışlığı*. *Sosyoloji Araştırma Dergisi*, 18(1), 80-102.
- Karadoğan, F. ve Bıçaksız, P. (2020). *Trafikte Cinsiyet Ölçeğinin Geliştirilmesi: Geçerlilik ve Güvenirlik Çalışması*. *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 24(Aralık Özel Sayı), 151-165.
- Karan, O. Kocamüminler, A. ve Tanman, Ş. (2021). *Hegemonik Erkeklik Trafikte: Üniversiteli Gençlerin Sürücü Davranışlarına İlişkisel Bir Bakış*. *Hacettepe Üniversitesi İletişim Fakültesi Kültürel Çalışmalar Dergisi*, 8(2), 388-414.
- Köse, E. (2014). Cinsiyet, Teknoloji ve Kent: Otomobilin Muğlak Heteronormativizmi. *Fe Dergi: Feminist Eleştiri*, 6(1), 32-42.
- Krahê, B. Ve Fenske, I. (2002). Predicting Aggressive Behavior: The role of macho Personality, age, and Power of car. *Aggressive Behavior*, 28, 21-29. doi:10.1002/ab.90003
- Kümbetoğlu, B., User, İ. ve Yazar, B. (2007) “Depremden 5 Yıl Sonra Düzce İlinde Değişen Toplumsal, Ekonomik ve Kişisel Yaşam”. TÜBİTAK-SOBAG Proje No:106K114. İstanbul, 2007.
- Lorber, J. (2018). The social construction of gender. *Inequality in the 21st Century İçinde*, (ss.347-352). London: Routledge.
- Neuman, W.L. (2014). *Toplumsal Araştırma Yöntemleri: Nicel Ve Nitel Yaklaşımlar I-II*. (Çev.: Sedef Özge). Ankara: Yayınodası Yayıncılık.
- Oakley, A. (1974). *Housewife*. Harmondsworth: Penguin
- Pekel, E. (2019). *Toplumsal Cinsiyet Roller ve Kadının Çalışma Hayatındaki Konumu*. *Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(1), 30-39.
- Savran, G. (2004). *Beden, emek, tarih: diyalektik bir feminizm için*. İstanbul: Kanat Kitap.
- Scott, J. W. (2007) Toplumsal Cinsiyet: Faydalı Bir Tarihsel Analiz Kategorisi. Çev: D. Demirler ve F. Dinçer. *Kültür ve Siyasette Feminist Yaklaşımlar*, 12: 112-138.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2022a). Toplumsal Cinsiyet Göstergeleri. Cinsiyete Göre Sürücü Belgesi Sahipliği, 2010-2021. Kasım 10, 2022 tarihinde <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=nufus-ve-demografi-109&dil=1> adresinden alındı.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2022b). Motorlu Kara Taşıt Sayısı, 2010-2021. Aralık 29, 2022 tarihinde <https://data.tuik.gov.tr/Search/Search?text=ta%C5%9F%C4%B1t> adresinden alındı.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2023). Motorlu Kara Taşıtları Sayısı, Mayıs 2023 Bülteni. Erişim: 08.12.2023. Online: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Motorlu-Kara-Tasitlari-Mayis-2023-49426>
- Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2018). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri, (11. Basım)*. Ankara: Seçkin Akademik ve Mesleki Yayınlar.
- Yılmaz, C.İ. (2020). *Maganda- Trafikte Kadına Yönelik Tacizin Sosyolojik Analizi (1. Basım)*. İstanbul: Kitapyurdu Yayıncılık.
- 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.
- Yüksel, N. (2006). *Otomobil Reklamlarında Yerleşik Toplumsal Cinsiyet Kalıpları: Türkiye’de Yayınlanan Televizyon Reklamları Üzerine Bir Çalışma*. *Selçuk İletişim Dergisi*, 4(2), 115-124.

Atıf Biçimi / How to Cite This Article

Öztürk, B., & Coşkun, E. (2024). “Driving like a man”: Car driving experiences of housewives in Düzce. *İstanbul Üniversitesi Kadın Araştırmaları Dergisi - Istanbul University Journal of Women’s Studies*, 29, 48–61.