



T.C.
FIRAT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SOSYOLOJİ ANABİLİM DALI

OTOMOBİLİN TOPLUM HAYATINA SOSYO-KÜLTÜREL
ETKİLERİ: ELAZIĞ ÖRNEĞİ

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

Bu tez, 03/07/2000 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oybirliği ile kabul edilmiştir.

BAŞKAN

Prof. Dr. Halil NARMAN

(Danışman)

ÜYE

Prof. Dr. Mahmut ATAY

ÜYE

Yrd. Doç. Dr. Abdullah DİKİCİ

Yukarıdaki jüri üyelerinin imzaları tasdik olunur.

Doç. Dr. İbrahim YILMAZÇELİK
F. Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü.

TC. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ



T.C.
FIRAT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SOSYOLOJİ ANABİLİM DALI

**OTOMOBİLİN TOPLUM HAYATINA SOSYO-
KÜLTÜREL ETKİLERİ: ELAZIĞ ÖRNEĞİ**

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

102045

DANIŞMAN
PROF.DR.HALİL NARMAN

HAZIRLAYAN
MEHMET KARACA

ELAZIĞ
2000

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

OTOMOBİLİN TOPLUM HAYATINA SOSYO-KÜLTÜREL ETKİLERİ: ELAZIĞ ÖRNEĞİ

Fırat Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Sosyoloji Ana Bilim Dalı

2000, Sayfa: XI-222

Bu çalışma "Otomobilin Toplum Hayatına Sosyo-Kültürel Etkileri" konulu bir alan araştırmasıdır.

Bu çalışma, otomobilin fert ve toplum hayatında olumlu ve olumsuz, önemli bir takım etkilerinin olduğu varsayımı üzerine kurulmuştur.

Bu çalışma, sosyolojik olarak üzerinde pek durulmayan bir alanla ilgili olması yönünden orijinal bir nitelik taşımaktadır.

Araştırmada, otomobil sahiplerinin yaş, cinsiyet, meslek, gelir düzeyi, öğrenim durumu gibi genel özelliklerinin yanında, sürücülük tecrübeleri, sosyal yaşantıları ve fiziksel çevreleri gibi bir takım değişkenlerin otomobilli hayattaki etkileri araştırılmıştır.

Araştırmada, Elazığ il merkezinde oturan ve kendi otomobillerini kullanan 150 otomobil sahibine, 75 sorudan oluşan bir anket uygulanmıştır. Elde edilen veriler bir takım gözlem verileri ile de desteklenerek analiz edilmiştir.

Araştırmanın sonucunda; ele alınan değişkenlerin, otomobil sahiplerinin otomobile bağlı olarak ortaya çıkan bireysel, toplumsal ve ailevi problemleri ile, otomobile dair değerlendirmelerinin oluşumunda etkin olduğu tespit edilmiştir.

Sonuç olarak, otomobilin pek çok avantajının yanında, önemli ölçüde olumsuz etkileri de beraberinde getirdiği görülmüştür. Bununla birlikte, otomobilin sosyal hayatımızda vazgeçilmez bir yere sahip olduğu gerçeği önemle tespit edilmiştir.

ANAHTAR KELİMELER: Otomobilli yaşam, Otomobilin sosyal hayattaki fonksiyonları, Otomobil merkezli ulaşım, Alternatif ulaşım türleri, Otomobil kaynaklı problemler

ABSTRACT

Master Thesis

SOCIO-CULTURAL IMPACT OF CARS UPON SOCIAL LIFE: A CASE STUDY OF ELAZIĞ

Mehmet Karaca

**Firat University
Institute of Social Sciences
Department of Sociology**

2000, Page: XI+222

This dissertation bases on scrutunisation of socio-cultural impact of cars upon social life in Elaziğ case. The study revolved around a field study and the hypothesis of cars have positive and negative impacts on social life at two levels namely: individual and society. This research is an original study due to insufficient number of studies in this field.

The data for this research emanated from questionnaire, interviews and observations. A sample of 150 car-owners was drawn in Elaziğ.

The responses of informants are examined through scrutunisation of variables such as age, gender, occupation, economic status, education level, driving experience, social life, physical environment.

The findings revealed that cars have many advantages along side with their disadvantages but cars have unavoidable place in our social life.

KEY WORDS: Automobiled society, Functions of automobile on social life, Automobile based transportation, Alternative transportations, Automobiled society problems.

ÖN SÖZ

Kültürümüzün, yol,yolculuk, ayrılık, vuslat, hasret ve ulaşım araçları gibi öğelerine yüklenen manalar müzik, edebiyat ve resim gibi güzel sanatlarımızda hak ettiği yeri bulurken; bilimde, hele hele sosyal bilimlerde ele alınmamaları büyük bir eksiklik oluşturacaktır. Özellikle de sosyoloji biliminin, toplumsal hayatı derinden etkileyen bu tür konuları incelemekten uzak kalması hiç düşünülemez. Hayatımızdaki önemine rağmen ulaşım ve ulaşım vasıtaları ne yazık ki, bu güne kadar sosyolojik açıdan hak ettikleri yere bir türlü gelememişlerdir. Gerçi, bir kısım sosyologlar, bir tür "ulaşım sosyolojisi" formüle etmeye çalışmışlarsa da bu konuda henüz dünya çapında elde edilmiş herhangi bir başarıya rastlanmamaktadır. Ancak, kültürümüzün daha iyi anlaşılabilmesi için yol, ulaşım, ulaşım araçları ve bunlarla bağlantılı olguların da öteki sosyolojik olgulara yakın ölçüde ele alınıp incelenmesi gerektiğine inanmaktayız.

Bu düşüncelerden hareketle "OTOMOBİLİN TOPLUM HAYATINA SOSYO-KÜLTÜREL-ETKİLERİ:ELAZIĞ ÖRNEĞİ" adıyla yapılan bu araştırmada, sosyal hayatımızda otomobilin yeri, fonksiyonları ve etkilerinin araştırılması amaçlanmıştır. Elazığ'da, otomobil sahibi olan kişilerin; bireysel, toplumsal, mesleki ve kurumsal bazdaki farklı yönleri ele alınmış ve bu konularda birtakım değerlendirmeler yapılmıştır. Bunun yanında, ilk bölümde otomobil merkezli ulaşım ve otomobilin toplumsal, bireysel ve ekolojik etkileri ile ilgili olarak teorik bir çerçeve sunulmaya çalışılmıştır.

Bu araştırmanın ortaya çıkması ve gelişip olgunlaşmasında pek çok kimsenin değerli katkıları olmuştur. Öncelikle, yüksek lisans tez konusunun seçiminden, tezin sonuçlanmasına kadar ki bütün aşamalarda sürekli olarak yardımlarını gördüğüm tez danışmanım, Prof. Dr. Halil NARMAN'a teşekkürlerimi sunarım.

Çalışmalarımız esnasında yol gösterici yardımlarından faydalandığım bölümümüz Öğretim görevlilerinden, Prof.Dr.Mahmut Atay'a, Doç. Dr. Y. Cemalettin Çopuroğlu'na, Yrd. Doç Dr. Mehtap Yeşilorman'a ve çalışma boyunca destek ve katkıda bulunan eşim Muazzez Karaca'ya da ayrıca teşekkür ederim

İÇİNDEKİLER



ONAY FORMU

ÖZET	I
ABSTRACT	II
ÖNSÖZ	III
İÇİNDEKİLER	IV
TABLolar LİSTESİ	VIII
KISALTMALAR	XI
I.BÖLÜM	1
GİRİŞ	1
1.Araştırmanın Konusu.....	3
2.Araştırmanın Amacı.....	4
3.Araştırmanın Teorik Çerçevesi.....	5
3.1.Ulaşımın Tarihi Seyri.....	5
3.1.1.İnsanın Yol Macerasının Başlaması.....	5
3.1.2.Tekerleğin İcadı ve İlk Arabalar	6
3.1.3.Otomobilin İcadı ve Tarihi.....	7
3.2.Otomobilin Üstlendiği Fonksiyonlar.....	8
3.2.1.Bir İhtiyaç Olarak Otomobil.....	10
3.2.2.Mesafeleri Yakınlaştırmada Otomobilin Rolü	12
3.2.3.Şehirleşme ve Mekanın Biçimlendirilmesinde Otomobilin Rolü.....	13
3.3.Otomobil-Sosyal Statü İlişkisi.....	16
3.4.Otomobil ve Ulaşımın Tüketim Boyutu.....	18
3.4.1.Dünya Genelinde Otomobil Sayısı.....	19
3.4.2.Türkiye ve Elazığ'da Otomobil Sayısı.....	22
3.4.3.Enerji ve Kaynakların Tükenmesi.....	24
3.4.4.Bireysel Tüketimin Verimsizliği.....	29
3.4.5.Otomobilin Aile Bütçesine Maliyeti.....	30
3.5.Otomobilli Ulaşımın Sağlıklı Yaşam ve Ekolojiye Etkileri.....	34
3.5.1.Çevrede Oluşan Bozulmalar.....	35
3.5.2.Otomobilin İnsan Sağlığına Etkileri.....	37
3.5.2.1.Bedensel Sağlığa Etkileri.....	39
3.5.2.2.İnsan Psikolojisine Etkileri.....	41

3.5.2.3.Otomobile Bağımlılık ve Bireycilik.....	43
3.5.3.Trafik Kazaları.....	45
3.5.4.Sürücü Eğitimi.....	51
3.5.5.Konaklama ve Yol Güvenliği.....	54
3.6.Otomobilli Ulaşımın Yol Açtığı Sosyal Eşitsizlikler.....	58
3.6.1.Otomobil Karşısında Yoksulların Durumu.....	58
3.6.2.Otomobilli Ulaşımında Kadının Yeri.....	60
3.6.3.Otomobil Mekanında Özürlüler.....	61
3.6.4.Çocuk ve Yaşlıların Durumu.....	61
3.7.Otomobilli Ulaşımı Hakim Kılan Unsurlar.....	62
3.7.1.Otomobilleşmeyi Kötükleyen Güçler.....	63
3.7.1.1.Hız,Güç ve Hareketlilikle Gelen Özgürlük Düşüncesi.....	64
3.7.1.2.Bireyciliğin Ön Plana Çıkması.....	65
3.7.1.3.Zevk ve Cinselliğin Etkisi.....	66
3.7.1.4.Aile Mahremiyetini Koruma Düşüncesi.....	68
3.7.2.Otomobil Mekanı.....	69
3.7.2.1.Otomobilin Özel Dünyası.....	70
3.7.2.2.Mekansızlık yada Mekanın Tekdüzeliği.....	71
3.7.2.3.Yayılan ve Genişleyen Kentler.....	72
3.8.Ulaşım Politikaları.....	73
3.8.1.Otomobil ve Karayolunun Teşvik Edilmesi.....	73
3.8.2.Otomobil-Sanayi Kompleksi İlişkileri.....	74
3.8.3.Otomobil Hakimiyetine Karşı Alınan Tavrılar.....	75
3.9.Otomobilli Ulaşımında Yapılacak Değişiklik ve Alternatifler.....	76
3.9.1.Yasal Değişiklikler.....	78
3.9.2.Teknolojik Onarımın Arttırılması.....	79
3.9.3.Yakın Ulaşımın Kolaylaştırılması.....	80
3.9.4.Alternatif Ulaşımın Kolaylaştırılması.....	81
3.9.5.Yayalaşmanın Yaygınlaştırılması.....	84
II. BÖLÜM	85
ARAŞTIRMANIN METODU	85
1.Araştırma Yerinin Seçilmesi.....	85
2.Araştırmanın Evren ve Örneklemi.....	86
3.Araştırmanın Sınırları.....	86

4.Bilgi Toplama Araçları.....	88
5.Analiz Teknikleri.....	89
III:BÖLÜM.....	91
BULGULAR VE DEĞERLENDİRME	91
1.Otomobil Sahiplerinin Genel Özellikleri	91
1.1. Cinsiyet Durumları.....	91
1.2. Yaş Durumları.....	92
1.3. Medeni Durumları.....	94
1.4. Öğrenim Durumları.....	94
1.5. Meslek Durumları.....	96
1.6. Mesken Durumları.....	97
1.7. Coğrafi Köken.....	99
1.8. Çocuk Sayıları.....	100
2.Otomobilin Değerlendirilme Biçimi	101
2.1. Otomobilin Fonksiyonuna Bakış.....	101
2.2. Otomobilde Aranılan Özellikler.....	104
2.3. Otomobil-Sosyal Statü İlişkisi.....	110
3.Otomobilin Sosyal Hayata Etkileri	111
3.1. Otomobilin Tüketim Boyutu.....	111
3.1.1. Otomobilin Ediniliş Biçimi.....	111
3.1.2. Otomobilin Aile Bütçesine Maliyeti.....	115
3.1.3. Otomobil-Zaman ve Enerji Kazancı.....	118
3.2. Otomobilin Sağlıklı Yaşam ve Ekolojiye Etkileri.....	120
3.2.1. Çevrede Oluşan Bozulmaların Değerlendirilmesi.....	120
3.2.2. Otomobilin Bedensel Sağlığa Etkilerinin Değerlendirilmesi.....	126
3.2.3. Otomobilin İnsan Psikolojisine Etkilerinin Değerlendirilmesi.....	128
3.2.4. Otomobile Bağımlılık ve Bireyselleşmenin Değerlendirilmesi.....	131
3.2.5. Trafik Kazalarının Değerlendirilmesi.....	137
3.2.6. Sürücü Eğitiminin Değerlendirilmesi.....	147
3.2.7. Konaklama ve Yol Güvenliğinin Değerlendirilmesi.....	154
3.3. Otomobilli Ulaşımın Yol Açtığı Sosyal Eşitsizlikler.....	158
3.3.1. Çocuk, Yaşlı ve Özürlülerin Durumunun Değerlendirilmesi.....	159
3.3.2. Otomobil Karşısında Kadının Durumunun Değerlendirilmesi.....	162
3.4. Otomobilin Aile Yaşantısındaki Yerinin Değerlendirilmesi.....	167

4. Otomobilleşmeyi Hızlandıran Faktörler.....	170
4.1. Hız, Güç ve Hareketlilikle Gelen Özgürlük Düşüncesi.....	170
4.2. Bireyciliğin Ön Plana Çıkması.....	171
4.3. Zevk ve Cinselliğin Etkisi.....	172
4.4. Aile Mahremiyetini Koruma Düşüncesi.....	173
4.5. Reklamın Etkisi ve Modanın Takip Edilmesi.....	174
5. Alternatif Ulaşım Modelleri Hakkında Görüşler	176
5.1. Yakın Ulaşımın Kolaylaştırılması.....	176
5.2. Alternatif Ulaşımın Kolaylaştırılması.....	177
5.3. Yayalaşmanın Yaygınlaştırılması.....	181
5.4. Mekansal Düzenlemeler.....	182
IV. BÖLÜM.....	185
SONUÇ VE ÖNERİLER	185
BİBLİYOGRAFYA	212
EKLER	215
1. ANKET FORMU.....	215
2. ÖZGEÇMİŞ.....	222

TABLOLAR LİSTESİ

SAYFA NO:

TABLO ADI

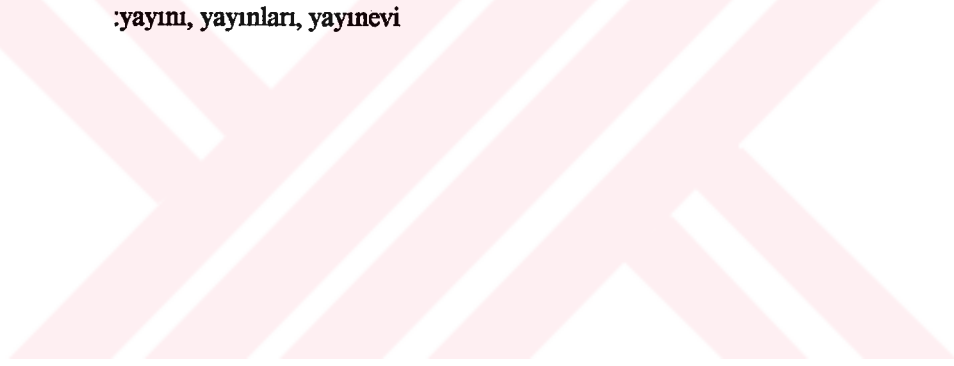
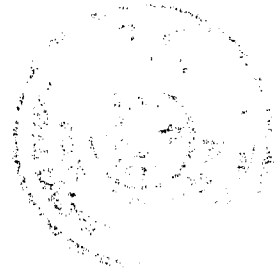
1 Dünya Genelinde Otomobil Yoğunluğu ve Mevcut Otomobil Sayısı'nın Bölgelere Göre Dağılımı 1990.....	20
2 Seçilmiş ülkeler bazında 1998-1999 yılları ilk 6 aylık motorlu araç ve otomobil üretim adetleri.....	21
3 Seçilmiş ülkeler bazında 1998-1999 yılları, ilk 6 aylık motorlu araç ve otomobil üretimindeki değişim oranları.....	22
4 1993 - 1999 yılları Ocak-Ekim dönemindeki, Türkiye otomobil satışları.....	23
5 Otomobil Sahiplerinin Cinsiyet Durumuna Göre Dağılımı.....	92
6 Otomobil Sahiplerinin Yaş Durumuna Göre Dağılımı.....	93
7 Otomobil Sahiplerinin Medeni Durumlarına Göre Dağılımı.....	94
8 Otomobil Sahiplerinin Öğrenim Durumlarına Göre Dağılımı.....	95
9 Otomobil Sahiplerinin Mesleklerine Göre Dağılımı.....	96
10 Otomobil Sahiplerinin Oturulan Evin Durumuna Göre Dağılımı.....	98
11 Otomobil Sahiplerinin Doğum Yerlerine Göre Dağılımı.....	99
12 Otomobil Sahiplerinin Çocuk Sayılarına İlişkin Dağılım.....	100
13.Otomobil Sahiplerinin, Otomobil Edindikten Sonra Yaşadıkları Değişiklikler.....	102
14.Otomobil Sahiplerinin Bir Otomobilde Aradıkları Özellikler.....	104
15 Şehirler Arası Seyahatlerde Hangi Araçların Tercih Edildiklerine Dair Dağılım....	106
16 Otomobil Sahiplerinin Otomobillerinde Mutlaka Bulundurdukları Nesnelere.....	108
17 Otomobil Sahiplerinin Pahalı Bir Otomobilin Sahibini Algılayış Şekilleri.....	109
18.Otomobil Edindikten Sonra Saygınlıkta Oluşan Değişikliğe Dair Dağılım.....	110
19 Otomobil Edinirken Alınan Destek Türlerinin Dağılımı.....	112
20.Otomobil Sahiplerinin Gelir Düzeylerine Göre, Otomobil Edinmek İçin Aldıkları Destek Türleri.....	113
21.Otomobil Sahiplerinin Mesleklerine Göre, Otomobil Edinmek İçin Aldıkları Destek Türleri.....	114
22.Otomobile Yapılan Aylık Harcamaların Çocuklara Yapılan Harcamalarla Karşılaştırılması.....	116
23.Otomobile Yapılan Aylık Harcamaların Mutfak ve Temizlik Harcamalarıyla Karşılaştırılması	117
24 Otomobilin Zaman Kazandırıp Kazandırmadığına Dair Düşüncelerin Dağılımı.....	118
25 Otomobilin Sürücü Enerjisine Etkisi Hakkındaki Düşüncelerin Dağılımı.....	119

26 Otomobil Sahiplerinin, Atıklar Konusunda Çevreye Karşı Tutumları.....	120
27 Otomobile Ait Atıklar Konusundaki Tutumların Dağılımı.....	122
28 Otomobil Sahiplerinin Diğer İnsanlara Karşı Tutumlarının Dağılımı.....	123
29 Elazığ'da, Çevre Kirliliği ve Gürültü Oluşturan Faktörler Hakkındaki Düşüncelerin Dağılımı.....	123
30 Elazığ'daki Çevre Düzenlemesi ve Çocuk Parkları Hakkındaki Fikirlerin Dağılımı.....	125
31Bireylerin Yaşadıkları, Otomobil Kaynaklı Sağlık Problemlerinin Dağılımı.....	126
32 Otomobil Kullanmanın Ruh Dünyasına Etkilerine Dair Düşüncelerin Dağılımı	128
33 Trafik Tıkanıklığı ve Yorucu Seyahatler Sonrasında Gösterilen Tepkiler.....	130
34 Otomobil Sahiplerinin Boş Zamanlarında Tercih Ettikleri Etkinliklerin Dağılımı..	132
35 Otomobil Sahiplerinin, Otomobilsiz Kaldıklarında Gösterdikleri Tepkilerin Dağılımı.....	133
36 Otomobil Sahiplerinin, Otomobil Kullanımında Sergiledikleri Tutumların Dağılımı.....	134
37 Toplu Ulaşımın Cazip Olması Halinde Otomobile Karşı İzlenecek Tutumlar.....	136
38 Otomobil Sahiplerinin, Şehirlerarası Yollardaki Ortalama Hızları.....	139
39.Otomobil Sahiplerinin Aşırı Hız Yapmalarınınin Sebepleri.....	140
40 Otomobil Sahiplerine Göre, En Çok Aşırı Hız Yapan Araçların Dağılımı.....	142
41 Otomobil Sahiplerine Göre, En Önemli Kaza Sebeplerinin Dağılımı.....	143
42 Araçlarda Oluşan Ufak Arızalara Karşı Duyarlılık Durumu.....	145
43 Araçta Bulunması Gereken Gereçlere Karşı Duyarlılık Durumu.....	146
44.Otomobil Sahiplerinin, Ehliyetlerini Nasıl Aldıklarına dair Dağılım.....	148
45.Otomobil Sahiplerinin, Kendilerini Sürücülükte Ne Ölçüde Yeterli Gördüklerine Dair Dağılım.....	150
46 Sürücü Kurslarında Verilen Eğitimin Yeterliliğine Dair Görüşlerinin Dağılımı.....	152
47.Otomobil Sahiplerinin Seyahatlerde Dinlenmek İçin İzledikleri Tutumların Dağılımı.....	154
48.Otomobil Sahiplerinin, Trafikte Kazalara Karşı Duydukları Güvene Dair Dağılım.....	155
49.Kara Yollarımızın Ne Derece Güvenli Olduğuna Dair Görüşlerin Dağılımı.....	156
50.Otomobil Sahiplerinin, Yol ve Can Güvenliği İçin Önerdikleri Çözümlerin Dağılımı.....	157

51 Çocuk, Yaşlı ve Özürlülerin Ulaşım Durumu Hakkındaki Düşüncelerin Dağılımı.....	160
52 Otomobil Sahiplerinin Çocuklarının, Yararlandıkları Ulaşım Araçlarının Dağılımı.....	162
53.Kadınların Otomobillerden Ne Derece Yararlanabildiklerine Dair Düşüncelerin Dağılımı.....	163
54 Otomobil Sahiplerinin Eşlerinin, Otomobil Kullanma Durumları.....	164
55 Kadının Sürücülüğü ve Otomobil Sahipliğine Dair Görüşlerin Dağılımı.....	165
56 Kadın Sürücülerin Trafikte Tehlike Oluşturduklarına Olan İncanın Gerekçelerine Dair Dağılım.....	166
57 Otomobil Sahiplerinin, Aile Hayatlarında Otomobille Gelen Değişikliklere Dair Görüşleri.....	168
58Otomobil Sahiplerine Göre, Otomobilleşmeyi Hızlandıran Faktörler.....	171
59 Otomobil Sahiplerinin Bir Şehir Planında Aradıkları Özellikler.....	177
60 Otomobil Sahiplerinin, Bisiklet Kullanımı Hakkındaki Görüşlerinin Dağılımı.....	179
61.Ulaşım Alternatif Çözümler Konusunda Otomobil Sahiplerinin Düşünceleri.....	180
62 Otomobil Sahiplerinin, Elazığ'da Yaşanan Trafik Problemlerine Dair Görüşlerinin Dağılımı.....	182

KISALTMALAR

age	:adı geçen eser
agm	:adı geçen makale
Ank.	:Ankara
bkz.	:bakınız
C	:cilt
Çev.	:çeviren
İst.	:İstanbul
S	:sayı
s.	:sayfa
ss.	:sayfalar arası
SBE	:Sosyal Bilimler Enstitüsü
TBMM	:Türkiye Büyük Millet Meclisi
Üniv.	:üniversite, üniversitesi
vb.	:ve benzeri
vd.	:ve diğerleri
vs.	:ve saire
Yay.	:yayını, yayınları, yayınevi



I. BÖLÜM

GİRİŞ

Toplumsal hayatımızda önemli bir role sahip kültürel öğelerden biri olan ulaşım ve ulaşım araçları, günümüz toplumlarında hemen her kesin günlük yaşantısını az ya da çok etkilemektedir. Toplumsal hayatın sürdürülmesinde etkili olan birçok unsurun yanı sıra ulaşım araçları, özellikle de otomobil vazgeçilmez bir konuma sahip bulunmaktadır. Üretimine başlandığı günden bu güne otomobil, toplumların yaşamında giderek artan ölçüde etkili olmaya devam etmiştir. Otomobilin toplum yaşamındaki etkisinin artması ve kullanım alanının yaygınlaşması, öteki ulaşım tarzlarının yetersiz kalması ve geliştirilmemesi konusunda önemli bir etkiye sahip olmuştur. Bu gün, artık otomobilsiz bir ulaşım tarzının mümkün olup olmayacağı konusu tartışılabilir. Ancak, alternatif ulaşım tarzlarının gerekliliği kadar, otomobilden vazgeçmenin imkansızlığı da su götürmez bir gerçektir. Bu konuda fikir beyan edenler, genel olarak, otomobile bağımlılığımızın tamamen bertaraf edilemeyeceği ancak azaltılabileceği görüşünde birleşmektedir. Yani, birçok olumsuz etkisi sebebiyle otomobilin verimsiz bir ulaşım aracı olduğu, ancak, birçok faydası nedeniyle de otomobilden tamamıyla vazgeçilemeyeceği fikri kuvvetli bir kanaat olarak ortaya konulmaktadır.

Günlük hayatın vazgeçilmez unsurlarından olan otomobilin, en önemli boyutlarından birisini, onun toplumsal hayatta üstlendiği fonksiyonlar oluşturmaktadır. Hayatımızı kolaylaştırmada en çok kullandığımız araçlardan olan otomobilin, sosyal yaşantımızda pek çok fonksiyonları bulunmaktadır. Bu fonksiyonların yerine getirilmesi, otomobilden beklenen en önemli iş olmaktadır. Otomobil kullanımının ve otomobile bağımlılığın bu ölçüde artışında, mekansal düzenlemelerin ve otomobil merkezli ulaşım sistemlerinin alt yapısının etkisi göz ardı edilemez. Bu ulaşım sistemlerinin gelişmişlik derecelerinin, toplumdan topluma değişme göstereceği muhakkaktır. Kimi toplumlarda otomobil merkezli ulaşım sistemleri, hayatın hareket alanlarını daha küçük çapta etkileme gücüne sahip olabilirken; bazı toplumların daha geniş bir faaliyet alanına müdahale etme potansiyeline sahip bulunmaktadır.

Otomobil merkezli ulaşım sistemlerinin etkinliğinin, bir çok sosyal alanda kendisini hissettirmesi mümkündür. Otomobilin etkisini belirgin olarak hissettirdiği başlıca yaşam alanlarını; aile, eğitim ve boş zamanlar şeklinde kategorize etmek mümkündür.

Otomobil merkezli ulaşım sistemleri değişik açılardan eleştiri konusu olmuştur. Bu tartışmaların odağını ise, ağırlıklı olarak otomobil kaynaklı kirlilik ile otomobilin ihtiyaç duyduğu enerji kaynağı olan petrolün kıt miktarda oluşu oluşturmaktadır. Özellikle, petrolün sahip olduğu stratejik konum ve çevre dostu temiz bir enerji kaynağının bulunması konusundaki arayış ve projeler daha uzun süre tartışılacağı benzetilmektedir.

Öncelikle, otomobilli yaşam sırasında karşı karşıya kalınan problem ve beklentilerin neler olduğunun tespit edilmesi gerekmektedir. Otomobille seyahat edenlerin karşı karşıya kaldıkları sorunların, onların kişisel hayatlarına bağlı olarak değişim göstermesi mümkün olduğu gibi, mekansal düzenlemelerinde, karşılaşılan problemlerin çeşitliliğinde belirleyici bir rol alması mümkündür. Kişisel problemler olarak karşılaşılan sorunların varlığında, alınan sürücü eğitiminin ve sürücülükte geçen sürenin etkisi olabileceği gibi, kişinin bireysel özelliklerinin etkisi de bulunabilmektedir.

Hayati bir konu olan oto sürücülüğünde, tecrübe, karşılıklı anlayış ve ahlaki yapının oluşması bir zorunluluk olarak kabul edilebilir. Sürücülerde olması beklenen tecrübe ve anlayış düzeyinin toplumsal boyutlarının olması da mümkündür. Bu boyutlar sürücünün toplumsal sorumluluklarıyla ilgili olduğu kadar, meselenin toplumdaki benimsenme seviyesiyle de yakından alakalıdır. Kaldı ki sürücü eğitim kurslarının sahip oldukları pozisyon, toplumun bu konudaki tutumunu açıkça ortaya koymaktadır.

Dolayısıyla, sürücülerin bilgi ve kültür yönüyle yeterliliğe sahip olmalarının gerekliliği ortadadır.

Otomobil merkezli ulaşım konusunda daha önceden yapılmış çok sayıda çalışmaya rastlanamamaktadır. Çok az sayıdaki çalışmaların da, çoğunlukla mühendislik bakış açısıyla gerçekleştirildiği dikkat çekmektedir. Dolayısıyla bu çalışmanın; sosyoloji alanında yapılan ilk yüksek lisans çalışmalarından biri olma niteliği taşıdığı kabul edilebilir.

Bu çalışmada; Elazığ'ın çeşitli kesimlerinden seçilen hususi otomobil sahipleri araştırma kapsamına alınmış ve otomobilin, onların sosyal hayatlarındaki etkileri değişik boyutlarıyla araştırılmıştır.



1.Araştırmanın Konusu

Bu çalışma, Elazığ'da yaşayan otomobil sahiplerinin bireysel, toplumsal ve ailevi yaşantılarında otomobilin etkisiyle oluşan yenilik,değişiklik ve problem durumlarını ortaya koymayı hedefleyen,bu amaçla birtakım değişkenler arasında ilişki kurmaya çalışan ve bazı genellemelere varma çabasıyla şekillenen bir alan araştırmasıdır.

Bu konunun detaylı bir biçimde araştırılabilmesi için aşağıdaki maddeler araştırmada özellikle dikkate alınmıştır;

1.Otomobil sahiplerinin toplumsal statü ve mesleki durumlarının anlaşılması için, yaş, cinsiyet, medeni durum, mesken durumu, coğrafi köken, öğrenim durumu, baba mesleği ve çocuk sayısı gibi kişisel özellikleri.

2.Otomobile bakışlarının anlaşılabilmesi için,otomobili bir ihtiyaç olarak görüp görmedikleri, otomobil ile sosyal statü arasında nasıl bir bağ kurdukları ve otomobilde aradıkları özellikler.

3.Otomobilin ekonomik yönünün ortaya konabilmesi için,otomobili nasıl edindikleri, otomobilin aile bütçelerine maliyeti ve otomobilin zaman kazandırma veya kaybettirmesi gibi tüketim boyutu.

4.Otomobille ilgili problemlerin ortaya konulabilmesi için, Otomobilin, ekolojiye, sağlığa ve insan psikolojisine etkileri ile otomobile bağımlılık, trafik kazaları, sürücü eğitimi, konaklama ve yol güvenliği konuları.

5.Otomobil karşısında yaşanan eşitsizliklerin vurgulanabilmesi için, otomobil karşısında,otomobil sahibi olmayan kadın, çocuk, yaşlı ve özürülülerin durumu.

6.Otomobilin niçin bu kadar yaygınlık kazanmış olabileceğinin tespiti için otomobilin, otomobilleşmeyi hızlandıran faktörlerin neler olduğu ile ilgili düşünceler.

7.Otomobilli ulaşımın hakimiyetinin azaltılabilmesi için,otomobile alternatif olabilecek ulaşım modellerinin neler olduğu konusundaki düşünceler.

Araştırma, iki ana bölümden meydana gelmektedir;

I. Bölümde araştırmanın teorik çerçevesi (ulaşımın tarihi seyri, otomobilin fonksiyonları, otomobilin tüketim boyutu, otomobilin sağlıklı yaşam ve ekolojiye etkileri,otomobil-eşitsizlik ilişkisi, otomobili hakim kılan unsurlar, ulaşım politikaları ve alternatif ulaşım modelleri) ele alınmış ve araştırmanın metodolojisi hakkında bilgi verilmiştir.

II. Bölümde, bulgular (otomobil sahiplerinin genel ve mesleki durumları, ekonomik durumları, sosyo-kültürel özellikleri ve otomobilden etkilenme durumları) kısmında ise, alan araştırmasından elde edilen veriler yorumlanmıştır. Sonuç bölümünde, elde edilen bilgilerle ilgili değerlendirme yapılmış ve bazı öneriler sunulmuştur. Bibliyografyada, araştırmada yararlanılan ve gözden geçirilmesi faydalı görülen kaynaklar sistematik olarak verilmiştir.

2.Araştırmanın Amacı

Bu çalışmada, otomobilli yaşam sırasında karşı karşıya kalınan problem ve beklentilerin neler olduğunun tespit edilmesi ve bu problemlerin, otomobil kullananların kişisel hayatlarına bağlı olarak nasıl bir değişkenlik arz ettiğinin anlaşılması amaçlanmıştır. Bu arada, otomobilin toplumsal hayatımızda nasıl bir yere sahip olduğunun anlaşılması, önemli bir diğer amacı oluşturmaktadır.

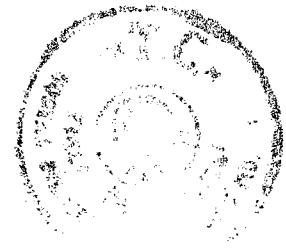
Bilimsel araştırmalarda, varılmak istenen amaçlara göre genellikle üç türlü yaklaşım sergilendiği görülmektedir. Bunlar; durum saptamaya, ilişki aramaya ve varsayımı denemeye yönelik yaklaşımlardır. Bu yaklaşımlardan birincisi, araştırmada veri sağlamaya yarar. İkinci yaklaşımda, belli varsayımlar oluşturulmaya çalışılır. son yaklaşımda ise genelleyici bir tavır sergilenir.

Bu araştırmada, adı geçen yaklaşımdan her üçü de kullanılmıştır. otomobil sahiplerinin mesleki ve toplumsal alandaki durumlarının ve otomobil ile ulaşımın birtakım yönlerinin ortaya konulması aşamasında betimleyici bir yaklaşımın izlenmiştir.

Birtakım değişkenler arasında ilişki kurmak suretiyle, konu detaylı bir şekilde incelenmiş, ele alınan bağımsız değişkenler (yaş, medeni durum, doğum yeri, öğrenim durumu, baba mesleği, çocuk sayısı, aylık gelir durumu, oturulan evin durumu, vs.) açısından bağımlı değişkenlerin gösterdikleri oransal dağılım tespit edilmeye çalışılmıştır.

Bu çalışmadaki amaç; otomobil sahiplerinin, otomobil kaynaklı problemlerini, otomobilden beklentilerini; bireysel ve toplumsal yaşamdaki durumlarını ortaya koymak, bununla birlikte çeşitli çözüm önerileri sunmak ve ilgili alanda birtakım çıkarımlara ulaşmaktır.

Araştırmanın temel noktası; otomobil kaynaklı sorunların belirlenmesi, sorunların oluşumunda etkili olan faktörlerin ortaya konması ve bu durumun etkisindeki bireysel ve toplumsal hayat alanının betimlenmesi şeklinde özetlenebilir.



3. Araştırmanın Teorik Çerçevesi

3.1. Ulaşımın Tarihi Seyri

3.1.1. İnsanın Yol Macerasının Başlaması

İnsanın dünyaya ilk adım atışı ile ilgili teoriler çeşitli olmakla birlikte yol ve yolculuk olgularının insanlık tarihi kadar eski olduğu kesin. İster ilk insan Hz. Adem'in Cennet'ten Dünyaya gönderilişinden söz edelim, ister avcılık ve toplayıcılıkla geçinen ve göçebe bir hayat yaşayan ilk insan topluluğundan söz edelim, her halükarda ilk insanın ("adeta gözünü yolda açtı" denecek kadar) yol ile iç içe olduğunu ve hayatının büyük bölümünü yolda ve hareket halinde geçirdiğini göreceğiz.

İbn-i Haldun' göre "Göçebelik, şehirlerin ve medeni hayatın aslıdır ve bütün insanların yerleşik hayat yaşamadan önce yaşadıkları ve geçirdikleri bir devredir. Kişi ancak zaruri olan ihtiyacını temin ettikten sonra hayatta mükemmelliği arar. Bundan dolayı göçebenin medeniyete doğru yürüdüğünü görüyoruz"¹.

Bu düşünceler, yola koyulmakla birlikte medeniyetin de temellerinin atıldığını, yol kültürünün, medeni kültürü doğurduğunu vurgulamaktadır. Özetle yolun tarihi insanlık tarihi kadar eskidir. Ancak medeniyetler gelişip ilerledikçe yol öneminden bir şey kaybetmemiş tam tersine yol ve ulaşımın önemi her geçen gün daha da artmıştır. Bitki ve hayvanların çoğalmasını kontrol altına alan insan yerleşik hayata geçip hayvanları evcilleştirince at ve deve gibi hayvanların yardımıyla yol macerasına hız kazandırmış ve daha uzun mesafeleri daha kolay katetmiştir. Kültürün gelişimi sürecinde ticari faaliyetler ve öteki ile mücadele (dolayısıyla savaşlar) ortaya çıktıkça hayvan sırtında olmak (yani ulaşım vasıtalarına sahip bulunmak) daha büyük bir önem kazanmıştır. Zamanla tekerleğin ve arabanın icadı ulaşım farklı bir boyut kazandırmıştır. Örneğin ilk çağ mitolojilerinde tanrılar bile (gücünü sembolize amacıyla) efsanevi, doğa üstü hayvanlarla çekilen ve uçan arabalarda tasvir edilmişlerdir. Antik çağlara ait heykel, kabartma ve resimlerdeki arabalı tanrı ve kral tasvirleri de insanın yol hikayesi hakkında bir takım ip uçları vermektedir. İnsanın yolsuz yolun da insansız olmayacağına dair ipuçları.

¹. İbn-i Haldun, Mukaddime, MEB Yay., İst. 1990, C:1, ss.307-308

3.1.2. Tekerleğin İcadı ve İlk Arabalar

“Tekerlek, insanlığın teknik tarihinde birinci derecede önemli bir icattır. Bu icadı, Orta Asya’daki çoban halkların yapmış olduğu sanılır. Tekerlek pek çok yerde kullanılmıştır. Tekerleğin kullanımı özellikle Uzakdoğu ve Avrupa da çok geliştirilmiştir. Bununla birlikte bazı halklar tekerleği hiç bilmemiş ve kullanmamışlardır”.

Tekerleğin icadı beraberinde tekerlekler aracılığı ile hareketi kolaylaştırmış ve ulaşımda vazgeçilmez bir unsur olan arabayı getirmiştir. Araba çok eski çağlardan beri çeşitli memleketlerde bilinmektedir. Bu arada Türklerin ve Moğolların yaşadığı Orta Asya bozkırlarında eskiden beri halkın günlük yaşamında önemli rol oynayacak şekilde kullanılmıştır.

İbn-i Batuta seyahatnamesinde Kırimda halkın dört tekerlekli, at, öküz ve deve ile çekilen araba kullandığını bildirmektedir. Osmanlılarda da çok eski tarihlerden itibaren araba kullanıldığı bilinmektedir. “XIX yy’da posta teşkilatının kurulmasından sonra bu teşkilatta yer yer araba kullanılmaya başlanmıştır. Askeri alanda arabadan büyük ölçüde faydalanılmış, büyük topların nakli için *top arabaları ocağı* kurulmuştur. Sefer sırasında hasta ve yaralıların taşınması cenazelerin nakli arabalarla sağlanmıştır. Şehirde eşya nakli için de araba kullanılırdı².

Tekerlekli ulaşım önemli bir ilerleme ve bir statü göstergesi olmasına rağmen bazı medeniyetlerde uzun dönemler terk edilmiştir. “Yunan mitolojisinin aksine İslam kaynaklarında tekerleğe ve arabaya referansa pek rastlanmaz. Tersine İslam kaynaklarında ulaşım ve taşımacılığın özellikle deve ve at kullanılarak yapıldığını ortaya koyacak ifadeler rastlanır.

Tekniğin bir çok alanından olabildiğince yararlanan İslam dünyasının tekerlekli ulaşımı göz ardı etmesinin en önemli sebebi, hakim olduğu coğrafya itibariyle at ve devenin tekerleğe göre daha avantajlı olmasıdır. Çünkü bu coğrafya da (özellikle çöl ve saharalarda) at ve deve daha hızlı hareket eder, daha çok yük taşır daha uzun ömürlüdür ve kum yada çamura batma, nehirleri geçememe riski yoktur. Ayrıca arabanın kendi ağırlığı bir başka dezavantaj olup bundan da uzak kalınmıştır. Yani tekerleğin terk edilmesi tamamen ekonomik sebeplere dayanmaktadır.

² .İslam Ans., TDV Yay., İst., 1991, C:3, ss.242-243

“XIX yy’ın ortalarında Osmanlının yüzyetmişbin nüfuslu başkenti İstanbul’ da kara ulaşımı, hiçbir tarifeye bağlanmamış olan, öküz veya atların çektiği ahşap ve süslü, fayton gibi arabalarla yapılmakta idi. Oysa aynı yıllarda Amerika ve Avrupa’nın bir çok şehrinde ulaşım konusu bir düzene konulmuş, dönemin en çağdaş toplu kara ulaşımı aracı olan atlı tramvaylar Newyork Paris ve Londra’da hizmete başlamıştır³.

İstanbul, 1800’lü yılların ikinci yarısında süslü arabalarla tanışmaya başlamıştır. O yıllardaki İstanbul caddelerinde görülen başlıca arabalar şunlardır: Kira arabaları (lüks görünümlü yolcu arabaları), Kupa (Avrupa’dan ithal şehir içi arabaları), Hanto (Saray kadınlarının kullandıkları araba), katip odası (loca görünümünde süslü araba), Talika (şehir dışındaki sayfiye yerlerine gidiş için kullanılan basit arabalar), Kap (İngiltere’den ithal dört tekerlekli şık arabalar), Fayton (Avrupa’dan gelmiş, önceleri saray veya konak arabaları olarak,sonraları kira faytonları olarak kullanılmış şık arabalar), Landon (Alman kökenli, resmi nitelikli arabalar), Paraşol (özellikle adalarda kullanılmış yarı açık yazlık arabalar), Koçu (öküzlerin çektiği basit halk arabası), Omnibus (atlarla çekilen onbeş-yirmi kişi taşıyabilen dolmuş arabaları)⁴.

Topkapı saray Müzesi halen Osmanlı İmparatorluğunun çeşitli dönemlerinde padişahlar, saray erkanı ve saray kadınları tarafından kullanılmış, Saltanat arabalarını teşhir etmektedir. Daha önceki asırlarda kullanılmış arabalar ise elimizde yoktur.

3.1.3. Otomobil’in İcadı ve Tarihi

Başlangıçta, o devirde iyi bilinen tek enerji kaynağı buharla hareket eden otomobil için ilk deneyi 1771 yılında Fransız mühendisi Cagnot üç tekerlekli bir araba üzerine yaptı⁵.

İngiltere’de sırasıyla Griffith(1821), Hill(1824), Hancock(1831) buharlı posta arabalarını yaptılar. Fransa’da A. Bollee, *Mancelle* adını verdiği bir araba imal etti (1873). 1883 yılında Delamare- Deboutteville bezinle çalışan patlamalı bir motorla donatılmış ilk otomobili trafiğe çıkardı. 1887’lerde Panhard ve Levassor 2 BG lik bir Daimler motorunu bir otomobil şasisine yerleştirdiler. Bu alandaki öncüler olan Peugeot, Renault gibi

³.R.Sertaç Kayserilioğlu, "Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay", İETT Gnl. Müd. Yay., İst., 1998, s.19

⁴.Ertan Ünal, " İstanbulun Tarihinde Taşıt", Hayat Tarihi Mec. 1986, S.8, s.9

⁵.Meydan Larousse, Meydan Yay. 1985, C.9, ss.697-700

markalar patlamalı motorları geliştirdiler. 1901' de, saatte 74 km hıza ulaşıldı. 1903 yılında ise ortalama 105 km/s lik hıza varıldı.

Türkiye de ilk otomobil yapımı çalışmalarına, Koç Holding'e bağlı Otosan Otomobil Sanayii A,ř, tarafından başlandı (1959). İlk Türk otomobili *Anadol*, 1966'da piyasaya çıktı. İkinci Türk otomobili, *Murat 124*, Tofaş Otomobil fabrikası tarafından 1969 da yapılmaya başlandı . Türkiyede yapılan üçüncü otomobil *Renault 12'* dir. Bu otomobil, Oyak- Renault otomobil fabrikaları A,ř tarafından, 1972'den itibaren piyasaya sürüldü. Her üç otomobilde de yerli işçilik %70 oranındadır.

Türkiye de otomobil üretimi başlamadan çok önce,1800'lü yıllarda II. Abdülmecidin isteği ile bir, *Renault* marka otomobil getirilmiş. Daha sonra da Enver Paşa için bir adet, *Ford* marka otomobil getirilmiştir.

Otomobil 1930-40'larda yaygınlaşmış ve daha çok resmi dairelerde kullanılmıştır. Ancak çok zengin aileler, özel otomobil sahibi olabilmışlerdir. 1970'te özel araç için taksit ve kredi ile araç sahibi olunmaya başlanmıştır. 1984-94 yılları arasında otomobil artışında bir patlama yaşanmıştır.

3.2. Otomobilin Üstlendiği Fonksiyonlar

"Bir toplumdaki gereksinimlerin giderilmesi için yapılan faaliyetler" anlamındaki fonksiyonlar, Robert K. Merton'a göre; "gözlenebilen objektif sonuçlardır". Malinowski'nin ifadesine göre: "Bütün uygarlık çeşitlerinde her adet, her maddesel nesne, her fikir, her inanç hayati bir fonksiyon yapar; hepsi ayrı organik bir bütünlüğünün kaçınılmaz bir kısmını temsil eder"⁶.

Bu halde kültürün maddi yada manevi her unsuru gibi otomobilin de, toplumda icra ettiği açık veya saklı bir takım fonksiyonları olmalı ve bunlar sosyolojik açıdan incelenebilmelidir.

Motorlu taşıtların yaygın kullanıma sahip oldukları toplumlarda otomobil, kişisel özerkliği sağlayan, ana araçlardan biridir. Sahip olunan ehliyet, bireyin reşit olduğunu ifade ettiği gibi, yaş haddi veya herhangi bir kusur sebebiyle ehliyetin iptal edilmesi, toplumsal mevkiin kaybedilmiş olduğu ifade edebilir. Arabanın kültürel alandaki simgeselliği

⁶.Sezgin Kızılcılık, Yaşar Erjem, Sos.Terimler Sözlüğü, Emre Graf. Kon.1992, ss.170-171

(özgürlük, iktidar ve bireysellik simgesi olarak görülmesi) zihnen, otomobil merkezli ulaşım, eleştirel bir biçimde yaklaşmamızı engellemektedir. Bu engellenme durumu şoförlük deneyiminin etkisiyle daha da artar. Kişiyi özel ve kişinin özel amaçları için kullandığı otomobilin, kendi başına çekici ve verimli bir araç olduğu varsayımı pek çok kişi tarafından benimsenmiş ve kabul görmüş, bu durum da otomobile olan rağbeti arttırmıştır.

Otomobil, çoğu insan için bir zevk kaynağı, aşırı derecede serbestlik sağlayan bir hareket aracı durumundadır. Ne var ki pek çok teknoloji ürünü gibi, kullanılmaya başlandığında bir takım ekolojik ve toplumsal problemleri de beraberinde getirmektedir. Yaygın toplumsal etkilerine rağmen ulaşımın, diğer teknolojik problemler kadar dikkat çekmediği ve bu durumun, onun bünyesindeki kör eden cazibeden kaynaklandığı da ayrı bir toplumsal gerçektir.

Ciddi toplumsal sorunlar doğurmasına rağmen, rekabetin temini ve iş yerine ulaşmada da otomobil fonksiyonel bir rol üstlenmektedir. Stang'ın deyişiyle, "Trafığın durumunu rekabet belirlemektedir. Çoğu insan gideceği yere herkesten önce varmak ve peşinden gittiği diğer otolara yetişmek çabasında. Trafiğe genelde hakim olan bu acımasız rekabet ortamına, insanların arabalarının zırlı gövdelerine bürünmedikleri yerlerde rastlamak mümkün değildir"⁷.

Otomobilin cazibesi kısmen, bireyin teknoloji üzerindeki hakimiyetinin, bireysel özgürlüğün, güç ve hızın, toplumsal statünün ve cinselliğin somut bir biçimde ifade bulduğu bir ikon olarak, kültürel ve Psikososyal deneyimlerimizde yer etmesinden ileri gelir...Otomobil merkezli ulaşımın dayattığı toplumsal mekân düzenlemeleri otomobile olan bağımlılığın daha da artmasına neden olur ve otomobilleşme konusunda gerçekçi bir alternatif çözüm anlayışının gelişmesini engeller.

Esasen otomobil, her zaman fonksiyonel olamamakta, çoğu zaman da disfonksiyonel bir görüntü arz etmektedir. Otomobilin, "dünyanın ulaşım yönünden en verimsiz aracı" olduğunu söylemek, çok mübalağalı bir ifade olmasa gerek. Bir otomobilin, kullanım hayatının yüzde doksanını park yerinde geçirdiği, kullanıldığında ise neredeyse bomboş olarak seyrettiği gerçeği bile bu görüşü kanıtlamaya yeter. "1990'da, ABD'de, otomobil başına düşen ortalama yolcu sayısı 1.7 idi; işe gitmek için kullanılan otomobillerin ortalama

⁷.Hakon Stang, *Materialized Ideology: On Liberal and Marxist Power Analysis, Westernness and the Car* (Oslo, University of Oslo, Trend in Western Civilisation Program no.12, 1977), s.19

yolcu sayısı ise,1.15. Evden işe, işten eve kendi otomobilleriyle gidenlerin yaklaşık dörtte üçü,tek başlarına yolculuk etmektedirler"⁸.

Bu arada, tatil'e veya gezintiye çıkmak gibi eğlence maksatlı;alışverişe çıkmak veya işe gitmek gibi işlevsel amaçlar taşıyan yolculuklar, otomobili fonksiyonel hale getirmekte ve otomobil yolculuğunu beslemektedir.

Her şeye rağmen, üçüncü dünya ülkelerinde,birçok insan yürümekten başka bir seçeneğe sahip bulunmamaktadır. Çünkü otomobil merkezli ulaşım, durumu iyi olanlara rahatlık sağlarken, yoksul kesim için büyük bir külfet doğurmaktadır. Zira,bu ülkelerin kaynakları, nüfusun çok küçük bir kesimine hizmet verecek bir ulaşım sistemine harcanmaktadır. "Otomobilin, ABD'de ve Avrupa'da, birçok sıradan yurttaşın özgürlüğünü ve hareketliliğini arttırdığı ve başka ülkelerde de arttırabileceğine ilişkin aatler, her şeyden önce yiyecek, barınak ve daha ucuz ulaşım imkânlarına ihtiyaç duyan üçüncü dünya yurttaşlarına göre değildir"⁹.

3.2.1.Bir İhtiyaç Olarak Otomobil

Güzel sanatlar, eğlence ve sportif faaliyetler gibi sosyal aktiviteler, birer boş zaman ve estetik düşünce ürünü olsalar da; günlük hayatın kolaylaştırılmasına, insan ihtiyaçlarının giderilmesine hizmet etmek üzere üretilen her türlü araç-gereç ve nesneye birer ihtiyaç gözüyle bakılabilir. Bu açıdan bakıldığında, büyük bir koşturma içinde geçen günümüz toplumsal hayatının kolaylaştırılması ve ulaşılmaması zorunlu hedeflere,mesafelerin çabucak aşılması suretiyle varılması için otomobil, artık vazgeçilmez bir ihtiyaç, göz ardı edilemez bir uygarlık ürünü olarak karşımızda durmaktadır.

Gerçi, bu kadar çok ihtiyaç duyulmasına rağmen otomobil, gerek kendi fiyatının yüksekliği gerekse akaryakıt fiyatlarının yüksekliği sebebiyle, dar gelirli halk için tamamen; orta halli vatandaşlar içinse büyük ölçüde lüks olma durumunu korumaya devam etmektedir. Otomobil çoğu zaman da tasarruf kaynağı yada yatırım aracı olmaktadır. Her şeye rağmen otomobil genellikle lüks tüketim araçları kategorisinde değerlendirilir.

Yirminci yüzyılda (21.yy.da da aynı durum devam edeceğe benzemektedir) insanların günlük ulaşımının neredeyse tamamı otomobillerle gerçekleşmektedir. Otomobil merkezli

⁸.Peter Freund, George Martin, Otomobilin Ekolojisi, (çev.Gürol Koca), Ayrıntı Yay. İst.1996, s. 15

ulaşım, arazi kullanımı, kültürel etkiler, sosyal ilişkiler, doğal kaynaklar, çevrenin niteliği ve bireylerin mekândaki hareketlilik tercihleri üzerinde büyük etkiler icra eden bir teknolojik sistemdir. Bu, bireyselleşmiş tüketime tarzı, gelişmiş kapitalizmin, ekonomi politiği ile çok yakından ilişkili görölmektedir.

Günümüzde otomobiller, sanayileşmiş ölkelerin halklarının, temel ulaşım Araçları durumundadır. Hatta, birçoğunda yegâne ulaşım aracı olma konumunu kazanmıştır. Bu durumdaki ölkelerde araba yada ehliyet sahibi olmamak, ulaşım imkânından büyük ölçüde mahrum olmak demektir. Belli başlı motorlu araçlar olan otobüs, kamyon ve motosiklet (hatta ölkemizde yaygın olarak minibüs) gibi ulaşım araçları içinde otomobil, en yaygın kullanılan araçtır. Bu sebeple “Otomobil merkezli ulaşım” kavramını rahatlıkla kullanabilmekteyiz. Sayısal karşılaştırmalarda, otomobillerin motorlu araçlar içinde ezici bir çoğunluğa sahip oldukları rahatlıkla görölebilmektedir.

Otomobil, günlük ulaşımın her alanına yayılmakla birlikte, kentlerin görünümüne de damgasını vurmuş bulunmaktadır. Birçok aracın, toplum yararına olan pek çok etkinlikte kullanıldığı önemle vurgulanmaktadır. Ancak, ekonomik açıdan daha hesaplı, ulaşım sistemlerinin gerekliliği ve zorunluluğu da artık kendini iyiden iyiye hissettirmektedir. Otomobilin, bireylerin rahatını sağlama konusundaki avantajları su götürmez bir gerçek olarak karşımızda durmaktadır. Otomobil, ulaşım sistemlerinin ayrılmaz bir parçası olma özelliğine de sahip bulunmaktadır. Bu sebeple otomobile olan bağımlılığımız bertaraf edilemez ama, belki azaltılabilir.

Böylece, en az otomobil kadar (hatta ondanda öte) toplumsal bir ihtiyaç olan, çok çeşitli seçeneklere yer veren ulaşım yöntemlerine, alternatif ulaşım sistemlerine geçiş yapılabilir.

P.Freund'un ifade ettiği gibi,“Milyonlarca özel oto sürücüsü kendi yararlarını destekleyen rasyoneliteli uğrunda otomobillerini iş, alışveriş ve zevk için kullanırken, yüksek oranda enerji tüketimi, trafik tıkanıklığı ve kolektif düzlemde-toplumsal ve ekonomik düzlemde-çevresel bozulma gibi sorunlara neden olurlar”¹⁰.

Özel binek otomobilleri, en çok tercih edilen ulaşım biçimi olması ve dünya genelinde ekonomik gelişmişliğin göstergelerinde biri sayılması sayesinde kitlelerin gözünde değer kazanmıştır. Otomobil bize, yararlanacağımız bir takım avantajlar sağlarken,

⁹ .Peter Freund, George Martin, age. s.102

oluşturduğu kalabalığı nasıl kontrol altına alacağımız, ona olan bağımlılığı nasıl azaltacağımız ve ulaşım sistemlerini nasıl çeşitlendireceğimiz konusunda da kafa patlatmamıza yol açmaktadır.

Özetle, otomobil önemli bir toplumsal ve bireysel ihtiyaç olmakla birlikte, abartılı bir ihtiyaç şeklinde sunulmuş ve çok büyük problemleri de beraberinde getirmiştir. Otomobilin yol açtığı çeşitli problemler ilerleyen bölümlerde ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

Otomobil, ortaya çıktığı ilk dönemlerde olağandışı, bir hareket ve haz imkânı sunmaktaydı. Ancak, önceleri tercihe dayalı olan otomobil ulaşımı, sonraları belki de yiyecek, barınak ve giyecek kadar temel ihtiyaç maddeleri sınıfında kabul edilecek bir durum kazandı. Böylece otomobil, tercih edilecek bir şey olmaktan çıkıp, aranan ve bulunması zorunlu olan ihtiyaçlar kategorisinde yer aldı.

3.2.2. Mesafeleri Yakınlaştırmada Otomobilin Rolü

Otomobil, icat edildiği günden bugüne kadar büyük değişimler yaşayarak geldi, tabii ki sosyal hayatı da derinden etkileyerek. İşte bu bölümde otomobilin mekan ve mesafeye etkisi üzerinde durulmaktadır.

“Mesafe, sosyal ilişkilerin kurulup devam ettirilmesine tesir eden en önemli etkenlerden biridir. İnsanların sosyal ilişkilerine bir engel olarak gördükleri coğrafi mesafe etkenine karşı tarih boyunca mücadele edile gelmiştir. Ulaşım ve iletişim teknolojisi bu mücadelenin bir ürünüdür”¹¹.

Henry Ford’un toplu üretime başlaması ile otomobil geniş kitleler tarafından kullanılabilir bir ulaşım aracı haline geldi ve zamanla o kadar yaygınlaştı ki, bir zamanlar sadece imkanı olan zenginlerin kolayca; sıradan vatandaşların ise ancak çok zor şartlar altında ulaşabildikleri mesafelere bu gün daha geniş toplum kesimleri kolayca ulaşabiliyor. Artık uzak mesafelerde oturan insanlar bile bir birleriyle rahatlıkla sosyal ve kültürel ilişkilere girebiliyor, birbirlerini tanıyıp birbirleri hakkında daha fazla ve daha sağlıklı bilgi alıyor. Böylece, sosyal yapıların, grup ve kurumların oluşturulması ve devam ettirilmesi için mesafe bir değişken olma konusundaki önemini giderek yitiriyor. Yani sosyal münasebetlerde fiziksel mekan bir engel olmaktan giderek çıkıyor. Bu durumun doğal

¹⁰.Peter Freund,George Martin, age. s.21

sonucu olarak yeni bir takım imkanlar ortaya çıkarken eski sosyal sistemler, kavramlar ve ilişki tarzları da büyük ölçüde ortadan kalkıyor.

Kitle iletişim vasıtaları ve ulaşım Araçları mekansal (fiziksel) mesafeyi kısaltmıştır. Ancak her şeye rağmen sosyal mesafeyi de aynı derecede kısalttıklarını iddia etmek pek kolay olmamaktadır. Çünkü, sevgi, barış ve dostluk için fiziksel yakınlık yeterli tek şart değildir. Hatta sosyal yakınlık, fiziksel yakınlıktan daha çok sosyolojiye konu olmakta ve sosyal yapıları daha büyük ölçüde etkilemektedir. İnsanlığın, yol ve ulaşım vasıtalarını icat etmesi ile dost dostu, topluluk ve medeniyetler birbirine kavuşacaktı. Bu sebeple yollar, taşlarla döşendi, hanlarla, kervansaraylarla süslendi, derken asfaltlandı, çizildi, otobanlar yapıldı, gümrük kapıları inşa edildi. Ancak tüm bunlar sosyal mesafeyi kısaltmaya yalnız başına yetmeyecekti. Çünkü sosyal mesafeyi kısaltacak en önemli yol kalpten kalbe kurulan yol idi.

Bir arabaya sahip olup ta akraba ve komşularını, aile ve dostlarını ziyarete firkat bulamayan, çevreye çöplük muamelesini reva gören, günün hangi saatinde olursa olsun gürültüsüyle rahatsızlık verip trafik kurallarını çiğneyerek çevresindeki insanları hiçe sayan ve karşıdan gelene arabasının marka ve cinsine göre muamele eden insanlar gördükçe sosyal mesafenin hiç te kısılmadığı kanaatine varıyor, hatta mesafenin daha da arttığı yönünde bir endişe duymaya başlıyoruz. Her şeye rağmen yine de çoğu zaman insanlarımızın insana yakışır davranışını görüyor ümitsiz olmak için fazla sebep bulunmadığını düşünüyoruz.

3.2.3. Şehirleşme ve Mekânın Biçimlendirilmesinde Otomobilin Rolü

İcadından çok kısa bir süre sonra bugünkü şeklini alıp asıl rolünü üstlenen ve geniş toplum kesimlerince kullanılmaya başlanan otomobilin kullanımının doğuracağı sosyo-kültürel ve ekonomik sonuçları hiç kimse tahmin edemezdi. En önemlisi de şehirler başta olmak üzere otomobilin fiziksel çevreyi nasıl temelinden değiştireceğini kimse kestiremezdi. Gel gör ki, otomobilin kendisinin büyük bir hızla değişip gelişmesi kadar fiziksel çevrede yaptığı değişimler de büyük bir hızla ve beklenmedik şekillerde meydana geliyordu.

¹¹.Recep Şentürk, "Deve ve Tekerlek Yada..." İsfalt YolKültürü, İst. BŞB.Yay.İst.1998, C.2, ss.15-23

Elpen'e Göre, "İnsanın zaman sürecindeki şehirleşme macerasını izlemenin en iyi yolu, dünyanın bugün de yaşamaya devam eden en eski şehirlerinin cadde ve sokaklarında, mahalle aralarında dolaşmaktır. Evet, hemen hemen bütün zamanların şehirlerinde evler, belli bir projeye bağlı olarak inşa edilir ve bütün projelerde yol asıl belirleyici unsurdur"¹².

Ortaya çıkışından itibaren otomobil/araba, kendine yol açabilmek için gerçekten de şehir planını köklü bir şekilde etkilemiş ve yol eksenli bir planlamacılık fikrinin kaynağı olmuştur. Bu yeni mekan fikri, sosyal yaşantıyı da büyük ölçüde değişime uğratmış ve yol kültürünü büyük oranda biçimlendirilmiştir. Geçmişin Hanları ve kervansarayları, günümüzün dinlenme tesisleri, köprüleri ve modern yolları ile bunlar üzerine şekillenen sosyal hayat tarzı hep bu yol kültürünün ürünüdür.

"Mekan kaygısının, şehir planlamacılarını henüz harekete geçirmedığı eski zamanların sokakları yahut caddeleri, su yolu gibi, kendi tabii akışı içinde geliyordu"¹³ Ancak günümüzde, değil şehir yolunun, bir köy yolunun bile kendi tabii akışına bırakılmaya tahammülü yoktur. Şehir ve köy planlarının, hatta özel birtakım mekansal planlamaların bile temel taşı yol olacaktır. Zira, 5-10 yıl öncesinin şehir planları dahi, (bugünkü gelişmeler hesaplanmadığı için) bu günün trafiğini kaldıramamakta, dar sokakları, yetersiz caddeleri, trafik sıkışıklığı ve park problemleri ile tam bir keşmekeş yaşatmaktadır.

Yeni planlamalarda, bütün bu problemler göz önünde bulundurulduğu gibi, eski mekanlarda da yıkım yoluyla yeni yollar açılmaktadır. Gelecekteki çevre planlarının, (hava ve deniz taşımacılığıyla ilgili mekanlar dahil) en önemli parçası yine yol, ulaşım araçları ve bunlarla alakalı unsurlar olacaktır. Çünkü, yol artık, medeni gelişmenin bir göstergesi sayılacak derecede önem kazanmıştır. Bu yüzden artık, şehir yolları, şehirler arası yollar yada yarış parkurları, otomobil vb. araçların özelliklerine, hızlarına ve en verimli şekilde kullanımlarına uygun olarak, kendilerine has plan ve projeler dahilinde inşa edilmektedir ve edilmeye devam edecektir. Yolun, araç cinsine göre planlanması pek de yeni bir hadise sayılmaz. Geçmiş tarihlerdeki doğu kültürlerinde, dolayısıyla İslam şehirlerinde yol ve şehir planlaması deve ve at ulaşımı göz önüne alınarak yapılırken; Roma'da ve onun tesir alanındaki bölgelerde, yol ve şehirler, tekerlekli arabalara göre planlanmıştır. Ulaşım araçları değişip çoğaldıkça ve hız kazandıkça, yol ve şehir de buna ayak uydurmaya

¹².Levent Elpen, "Eski Şehrin İzleri" İsfalt Yol Kültürü, İst. BŞB. Yay. İst. 1998, C.1, ss.40-41

çalışmıştır. Yani, “Batının geometrik, Doğunun ise organik şehir planları”nın gerisinde, birinin düzenli, ötekini dağınık olması değil, ulaşım ve taşımacılıkta araba veya deve ve at kullanımının şehir planını temelden etkilemesi farkı yatmaktadır. O halde hayvani taşımacılığa ve ulaşım dayalı bir kültürün hakim olduğu bölgede yol ve şehir planının bu yönünü mutlaka göz önünde bulundurmak gerekmektedir. Ancak o zaman, Geometrik şehrin yol merkezli, Organik şehrin ise ev merkezli planı daha iyi anlaşılabilir.

Kısaca, günümüz şehirleşmesinde şehir planlarının, mutlaka geniş cadde ve sokaklar, kavşak, geçit ve ışıklandırmalar hesaba katılarak yapılması, her apartmanın bodrum katında bir otoparkın zorunlu kabul edilmesi, çok katlı otoparkların inşa edilmesi, yol boyunca, petrol istasyonları ve dinlenme tesislerinin sıralanması; dağların tünellerle; nehir ve boğazların köprülerle aşılması; otoyollara büyük paralar harcanması, terminal, durak ve otoparkların şehrin önemli kısımlarını oluşturması, trafiğin akışını kolaylaştırmak için gerektiğinde eski yapıların yıkılıp yolların genişletilmesi, trafik işaretlerinin mekanda önemli bir yer tutması gibi olaylar otomobilin fiziksel mekanı biçimlendirmedeki rolünün canlı onlarca örneğini oluşturmaktadır.

Otomobil, varlığıyla ve otomobil merkezli ulaşım için tesis edilen alt yapısıyla günümüz kentlerin görünümüne damgasını vurmaktadır. Yüzyılımızda kentsel gelişmenin aldığı biçimler, otomobil merkezli ulaşımın fonksiyonel ihtiyaçlarını yansıtmaktadır. Günlük hayattaki faaliyetlerin sürdürüldüğü mekanların dağılım tarzı, sosyal mekanların, hakim konumdaki, otomobilli ulaşımın ihtiyaçlarına yönelik olarak biçimlendiğini göstermektedir. Otomobiller çok geniş arazilere de ihtiyaç gösterirler. Otoyolların her bir millik kısmına 100.000m² arazi miktarı düşer Oysa demiryolları, otoyollarının altıda biri kadar bir arazi işgal ettiği halde, yüzde 67 daha fazla yolcu taşıma kapasitesine sahiptir. Otomobiller, otoyollar ve destekleyici alt yapıların yanısıra, az sayıda yolcu taşıdıkları için de, araziye ziyan etmektedirler. bazı ülkelerde, ekilebilir toprakların yüzde 10'a varan miktarı, otoyolların alt yapısına ayrılmıştır. Yine, otoyolların yapımı için pek çok insan, arazileri istismak edilmek suretiyle evlerinden edilmektedir. Bugün, Birleşik devletlerde, kaynaklara göre; mevcut kent alanlarının hemen hemen yarısı otomobil merkezli ulaşım ayrılmış durumdadır. Toplumsal mekanlar belli işlevlere göre kullanıma sunuldukça, (sadece konut, işyeri veya eğlence merkezi olarak düzenlendikçe) otomobillerin işgal

¹³ İskender Pala, "Yol Yol Olmuş Mısrallar", İsfalt Yol Kültürü, İst. BŞB. Yay. İst. 1998, C.1 s.167

ettikleri alanların, (yollar otoparklar vb sebebiyle) sayısındaki artış oranında da yükselme yaşanmaktadır. Büyük kentlerde bir otomobil, her gün çok sayıdaki otoparka değişik amaçlar için uğramaktadır. Yaşanan bu gelişmeler, sadece ABD veya Avrupa ülkelerine mahsus olmayıp diğer ülkelerde de ortaya çıkmaktadır.

Bugün, kent mekanlarının biçimlenmelerinde, tek ve en önemli etken durumunda olan otomobilin bu etkilerinin bazı ayrıntılarını, Mimar Peter Calthorpe söyle dile getirmektedir; "Otomobil, artık inşa edilmiş ortamımızı tanımlayan bir teknoloji durumundadır. Kent ve ilçelerimize biçimini veren odur. Cadde ölçüleri, binalar arası ilişkiler, geniş otopark ihtiyacı ve çevremizi algılayış biçimimizdeki etkili bir faktör olan hız hep onun dayattığı konulardır. Kimliği; hayatı kolaylaştıran bir araç olmakla, yollarda izdihama yol açan bir araç olmak arasında değişen otomobil, birbirinden kopuk caddelerde yayaların, bisikletlerin, trolleybüslerin ve genel anlamda bütün bir topluluğun bir zamanlar kendi aralarında paylaştıkları şeyler üzerinde hakimiyetini sürdürmektedir"¹⁴.

Otomobilin, kendine hizmet edecek bir mekan talebi, gelişi güzel olmayıp sistematik bir yapı arz etmektedir. Konunun bu niteliği sebebiyle bir otomobil mekânı yapısından söz edilebilir.

3.3. Otomobil - Sosyal Statü İlişkisi

Kızılçelik'e göre; "Bireyin sosyal yapıda işgal ettiği yer onun sosyal statüsüdür"¹⁵. Çeşitli semboller, bireyin hangi sosyal statüyü işgal ettiğinin yada prestij düzeyinin anlaşılmasında gösterge olarak kullanılabilir.

Bir ihtiyaç, bir yatırım aracı yada lüks tüketim ürünü olarak görülebilecek otomobil/araba tarih boyunca, çoğu kez bir statü göstergesi olarak görülmüştür. "Eski Yunan ve Roma'da araba bir sosyal statü sembolü olarak görülmüştür. Bu yüzden Yunan mitolojisinde tanrılar arabaya binen ve araba süren varlıklar olarak tasvir edilmiştir. Bu durum sadece mitoloji ile de sınırlı kalmamıştır. Araba, Batıda sadece pratik kullanımlarının ötesinde bir sosyal statü sembolü olarak, hakim sınıflar tarafından kullanılmıştır. Örneğin M.Ö. 81 yılında Dampay, kazandığı zaferleri Roma'ya dört fil tarafından çekilen bir savaş arabasıyla girerek kutlama niyetinde olduğunu ifade etti.

¹⁴.Peter Calthorpe, "The Post-Suburban Metropolis", Whole Earthe Review, No.73, Kış 1991, s.45

Muzaffer komutanı bu projesinden vazgeçmeye iten tek problem, şehrin kapılarının böyle bir arabanın geçmesine müsaade etmeyecek kadar dar olmasıydı”¹⁶.

Osmanlının başkenti İstanbul’da da ilk zamanlar, binek arabalarına binmek, sadece saray mensuplarına mahsus bir lüks sayılmıştır. Bugün hala daha yaygın olarak, bir sosyal statü sembolü olma görevini sürdüren otomobil ile yol ve ulaşım olguları sosyal yapı ve kültür ile bağlantıları içinde ele alınıp anlaşılmalıdır. Zira, korumalarca takip edilen bir makam arabası, en pahalı aksesuar ile konforu artırılan lüks bir araba, yada özel sürücü tarafından kullanılıp kapıları açılan bir otomobil, her halükarda ona sahip olan, yada hizmetinden yararlanan kişinin sosyal statü ve prestij düzeyini gösterecektir.

İlk zamanlar, daha çok işlevi ile prestij kazandıran arabaların, günümüzde öncelikle marka, model, konfor ve fiyatlarıyla prestij kazandırdıklarına inanılmaya başlanmıştır. Bir otomobile sahip olmaktan çok, sahip olunan otomobilin, sayılan bu özellikleri dikkat çekecek hale gelmiştir. Örneğin; Aziz adında bir kamyoncu, arabaların henüz az sayıda olduğu zamanlarda doğu köylerine gittiklerinde, şoförlere özel ilgi gösterildiğini, oturdukları yerin en iyi minder ve yastıklarla beslendiğini ve en saygın konuma yerleştirilerek ağırlandıklarını anlatmaktadır. Yurt dışında çalışan gurbetçilerimiz de, özellikle ilk yıllarda yurda döndükleri zaman, daha çok arabalarıyla dikkat çekmiş, en çok, Mercedes marka otomobil ve Marlboro marka sigara ile birlikte anılmışlardır.

“Omun arabası var güzel mi güzel / şoförü de var özel mi özel / Bastı mı gaza gider mi gider”. Şarkısında ifadesini bulduğu gibi, günümüzde daha çok güzelliği özelliği ve hızı ile göze çarpan otomobil, tarih boyunca çeşitli ünlülerin hayatında da önemli bir yer edinmiştir. Bir zamanlar, devrinin en lüksü olan arabalar, bu gün antika değerinde ve kıymet biçilemiyor. Bu arabaların kimisi müzelik olsa da kimisi, geliştirilmiş yeni versiyonu ile hala kullanılmakta. 1940’ta piyasaya sürülen Volkswagen, döneminin en popüler arabasıydı. Sonraları biraz daha geliştirilen aracın ünlü sürücüleri, Heinz Rühmann ve USA Başkanı Nixon gibi kişilerdir. Curd Jürgen, Maria Schell gibi kişilerin kullandığı Mercedes 190 SL, bu gün K. Rummenigge gibi ünlülerce kullanılıyor. 1964 yılında piyasaya sürülen ünlü Ford Mustang sürücüleri ise, Sylvester Stallone ve Kevin Costner. M. Kemal Atatürk’ün makam ve merasim otomobilleri de ülkemiz müzelerinde sergilenmeye devam etmektedir.

¹⁵.Sezgin Kızılcılık, Y.Erjem, age, s.397

Otomobil, çoğu zaman kullanıcısının statüsünü gösterdiği gibi, kimi zaman da bu konuda sadece bir fikir veya ipucu verir. Örneğin; araba kullanan bir kadının, çoğu zaman yüksek prestijli bir statüye sahip olduğu düşünülür. Bu kadın, ekonomik bağımsızlığa ve otomobil alabilecek kadar iyi bir gelire sahiptir, yada erkeklerle eşit bir statü kazanmıştır. Zira, günümüzün otomobil reklamlarında (hatta daha başka ürünlerin reklamında da) çoğu kez kadın sürücüye yer verilmekte, sinemada, kadın da en az erkek kadar direksiyonda görülmektedir. Aslında, sinemada otomobil kullanan kadının ön plana çıkması 1955 yıllarına dayanır. O yıllarda, “Şoför Nebahat, “Küçük Hanımın şoförü” gibi filmlerde, hep aynı durum görülür.

Otomobilin, renk, plaka türü ve taşıdığı flama, sembol, amblem yada ışıklı ve sesli, sinyaller, statü göstergesi olarak kullanılmaktadır. Aracın rengi ve plakasının türünden, resmi, askeri veya sivil araç olduğu anlaşılabilir gibi, bir bürokratin veya mülki amirin aracı olup olmadığı da anlaşılabilir. Ayrıca, üzerinde taşıdığı işaret ve semboller ile, sahibinin mevki veya rütbesi hakkında da ip uçları verir. Bunun yanında, itfaiye, ambulans, polis trafik polisi, ilk yardım yada kızıl ay araçları da, aracın cinsinden, renginden, plakasından ve taşıdıkları amblem yada sembollerden tanınabilmektedir. Plaka türü, bir aracın yerli mi yoksa yabancı mi olduğu hakkında da bilgi verir.

3.4. Otomobil ve Ulaşımın Tüketim Boyutu

Günümüz insanının hayatında, vazgeçilmez bir yere sahip olan otomobil ve teknolojisi sayısız faydalarına rağmen, dünya çapında, kaynakların azalması probleminin baş sorumlularından biri olarak karşımızda durmaktadır. Otomobilin aşırı kullanımı, ve motorunun çalışma sistemi de, dünya çapındaki aşırı enerji kaybına büyük bir katkıda bulunmaktadır. Tezin bu bölümünde, özellikle otomobilli ulaşımın tüketim boyutu irdelenip, otomobil sayısı ve otomobil yoğunluğundaki artış; otomobilli ulaşımın enerji ve kaynak tüketimindeki rolü; bireyselleşmiş tüketimin verimsizliği ve otomobilin aile bütçesine maliyeti analiz edilmektedir.

¹⁶.Recep Şentürk, agm, ss.19-20

3.4.1. Dünya Genelinde Otomobil Sayısı

1915'ten önce, otomobil sayısı oldukça azdı; otomobil, lüks mallar sınıfına giriyordu. Ancak, o yıldan itibaren otomobil, dünya çapında seri olarak üretilen bir meta haline geldi. Günümüz dünyasında, evrensel özellikte olmasının yanında otomobil, belli coğrafi bölgelerde daha yoğun olarak kullanılmaktadır. Dünyanın çeşitli bölgelerine göre, otomobil yoğunluğu ile mevcut otomobil sayısının dağılımı Tablo-1'de verilmiştir. Buradaki verilerden, otomobil yoğunluğu ile mevcut otomobil sayısının bölgelere göre, özellikle de kuzey ülkeleri ile Güney ülkeleri (yada üçüncü Dünya ülkeleri) arasında büyük bir farklılık gösterdiği rahatlıkla görülebilir. ABD'nin, diğer bölgelere göre, gerek otomobil yoğunluğu, gerekse mevcut otomobil sayısı bakımından çok çok önde olduğu anlaşılmaktadır. ABD'deki otomobillerin sayısı diğer bütün ülkelerden daha fazladır, ancak otomobil başına düşen insan sayısı daha azdır. Üretim bir kısmının üçüncü Dünya ülkelerine aktarılmasına ve o ülkelerde otomobil tüketiminin artış göstermesine rağmen yine de bütün motorlu taşıtların önemli bir kısmını üretilenler gelişmiş toplumlardır. 1990-1991 döneminde Kuzey Amerika, Batı Avrupa, Japonya ve Okyanusya, dünya nüfusunun yüzde 15'lik kısmını oluşturan nüfuslarıyla, dünyadaki motorlu taşıtların tümünün yüzde 78'ini tüketmiş, bunların yüzde 85'ini de üretmiştir¹⁷. Dünyanın her tarafında, gün geçtikçe otomobil sayısında oldukça büyük bir artış gözlenmektedir. Bununla birlikte, dünya genelinde otomobil başına düşen insan sayısında ise bir düşüş yaşanmaktadır. Hatta, yapılan araştırmalarda, otomobil üretiminin dünya nüfusundan daha hızlı arttığı gözlenmiştir.

"Dünya genelinde otomobil başına düşen insan sayısı, 1960'ta yirmidokuz iken, bu sayı yüzde 60'lık bir düşüşle 1990'da yirmiye inmiştir. 2010 yılına kadar otomobil sayısının 1.1 milyara ulaşacağı, bu sayının da nüfus artış hızının ikibuçuk katı bir artış hızına denk düşeceği tahmin edilmektedir"¹⁸.

¹⁷.Peter Freund, G. Martin, age. s.34

¹⁸.Peter Freund, G. Martin, age. s.34

Tablo 1: Dünya Genelinde Otomobil Yoğunluğu ve Mevcut Otomobil Sayısının Bölgelere Göre Dağılımı 1990.

Bölge	Otomobil başına düşen insan sayısı	Mevcut otomobil sayısı (milyon)
Afrika (Güney Afrika hariç)	113.0	5.4
Güney Afrika	12.0	3.4
Asya (Japonya hariç)	125.7	22.8
Japonya	3.5	34.9
Amerika Kıtası (Kanada, ABD hariç)	14.6	30.0
Kanada	2.1	12.6
ABD	1.7	143.6
Batı Avrupa	2.5	144.9
Doğu Avrupa*	11.3	37.7
Okyanusya	2.3	9.4
Dünya (Toplam)	12.0	444.9

*Bulgaristan Macaristan, Polonya ve eski Çekoslovakya, Doğu Almanya SSCB ve Yugoslavya

Kaynak: Motor Vehicle Manufacturers association, "Facts & figures'92" 1992, Detroit Michigan, ss.38-41¹⁹.

Otomobil sayısındaki bu hızlı artış, yakıt verimliliğini arttırmaya yönelik teknolojik gelişmelerin hızında da etkili olmuştur. "ABD'de, 1970 ile 1990 yılları arasında otomobil başına düşen yakıt tüketimi yüzde 34 oranında düşmüş, buna karşılık, otomobillerin toplam yakıt tüketimi ise, yüzde 7 oranında artmıştır....Bu dönemde otomobil başına katedilen ortalama yol uzunluğu, yüzde 2.8, otomobillerin toplam sayıları ise, yüzde 60.9 oranında artış göstermiştir²⁰.

Gelişmiş ülkeler gibi, otomobil açısından doyuma ulaşan ülkelerde, bir ailenin birden fazla , arabaya sahip olması durumu giderek pek te yadırganmayacak standart bir hal almıştır.

Uluslararası Motorlu Taşıtlar Üreticileri Derneği'nin (oıca), 1999 yılı ilk 6 aylık üretim ve ihracat sonuçlarına göre;

1999 yılında, ilk altı aya ait motorlu taşıt üretim ve ihracat değerleri , 1998 yılının aynı dönemi ile kıyaslandığında:Dünya motorlu taşıt üretimi %3.4 oranında artmıştır. Bu artış, bölgelere ve taşıt cinsine göre değişiklikler gösteriyor. Üretimdeki en büyük artış % 7.0 ile Asya okyanusyada %6.0 ile kuzey Amerika'da %3.0 ile Avrupa Birliğinde; en

¹⁹.Peter Freund, G. Martin, age. s.35

²⁰.Motor Vehicle Manufacturers Association,Facts & Figures'92,Detroit,1992,ss.25-78

büyük düşüş ise %31.0 ile güney Amerika'da ve %23.0 ile Türkiye'de gerçekleşti. Toplam motorlu taşıt ihracatı, Avrupa Birliği ülkeleri ihracatı dahil, %1.3 oranında arttı

1998 yılı ilk altı ayında 20.5milyon adet olan otomobil üretimi, 1999 yılı aynı döneminde %1.0 düşerek 20.3milyon adet'e gerilemiştir. Birleşik Devletler Topluluğu'nda %10.0, Asya okyanusyada %6.0, Avrupa Birliği ülkelerinde ise %4.0 artış gösterilmiştir. Otomobil üretiminde en büyük düşüş, %30.0 ile Güney Amerika ülkelerinde, daha sonra %23.0 ile Türkiye'de, %12.0 ile NAFTA da, %4.0 ile Doğu Avrupa ülkelerinde gerçekleşmiştir.

Tablo 2: Seçilmiş ülkeler bazında 1998-1999 yılları ilk 6 aylık motorlu araç ve otomobil üretim adetleri

Bölgeler / Seçilmiş ülkeler	Toplam Üretim x 1.000					Otomobil Üretimi x 1.000				
	1998	Pay (%)	1999	Pay (%)	Değişim (%)	1998	Pay (%)	1999	Pay (%)	Değişim (%)
AB	8.870	32	9.211	32	4	7.747	29	8.065	40	4
Doğu Avrupa	1.176	4	1.118	4	-5	1.012	4	969	5	-4
B D T	548	2	622	2	14	454	2	501	2	10
NAFTA	7.934	29	8.832	31	11	4.643	15	4.066	20	12
G.Amerika	1.105	4	761	3	-31	866	2	609	3	-30
Asya Okyanusya	7.706	28	8.108	28	5	5.689	22	6.043	30	6
Türkiye	179	1	132	0	-26	126	0	97	0	-23
Toplam	27.518	100	28.784	100	5	20.537	100	20.350	100	-1

Seçilmiş ülkeler bazında OICA'nın 1998 ve 1999 yılları ilk 6 aylık üretim adetleri verilerine göre toplamda en büyük düşüş sırasıyla %48.0 ile ABD 'de %23.0 ile İtalya'da ve %21.0 ile Japonya'da, otomobil üretiminde ise, İtalya'daki %9.0'luk düşüşe rağmen diğer ülkelerde artış olduğu görülmektedir. En büyük artış, %39.0 ile G. Kore ve %13.0 ile Fransa'da gerçekleşmiştir.

Otomobilin hakim olduğu ulaşım sisteminin ihtiyaçlarını karşılama çabası toplumsal mekanın bu yönde dönüştürülmesini sonuç vermiş, günlük faaliyet alanlarının dağılımı buna göre gerçekleştirmiştir. Hatta, bu dağılım öyle bir şekilde yapılır ki, aileler bir çok işlerini yapabilmek için, detaylı ulaşım programları yapmak zorunda kalırlar. Örneğin; çocuklarını okula götürüp getirme, işe gidip gelme, eğlence yerlerine gidip gelme ve alışverişe çıkma gibi ihtiyaçlarını karşılamak için, ulaşım problemini göz önünde bulundurmak

ve bunun ince hesaplarını yapmak zorunda kalmaktadırlar. Bu durum da beraberlerinde, bir otomobil sahibi olmayı, hatta bazı aileler için, birden fazla arabaya sahip olmayı bir zorunluluk haline getirmiştir. Bu sebeple aile başına düşen otomobil sayısı müthiş bir biçimde artmıştır.

Tablo 3: Seçilmiş ülkeler bazında 1998-1999 yılları, ilk 6 aylık motorlu araç ve otomobil üretimindeki değişim oranları

Bölgeler / Seçilmiş Ülkeler	Toplam Üretim x 1.000			Otomobil Üretimi x 1.000		
	1998	1999	Değişim(%)	1998	1999	Değişim(%)
Almanya	2.775	2.754	-1	2.588	2.754	6
Fransa	1.481	1.495	1	1.320	1.495	13
İtalya	944	725	-23	795	725	-9
ABD	9.039	4.675	-48	4.643	4.675	1
Japonya	5.103	4.032	-21	4.043	4.032	0
G.Kore	923	1.061	15	764	1.061	39

“ABD ulaştırma Bakanlığının verilerine göre, 1990’da ülke içindeki ailelerin hemen hemen yüzde 60’ının iki veya daha fazla aracı olduğu saptanmıştır”²¹.

Dünyanın bir çok ülkesinde otomobil, ortalama bir ailenin alım gücüne göre, satın alına bilecek en pahalı metaldendir. Genellikle konuttan sonraki en pahalı ikinci ürün olmaktadır. Bu sebeple pek çok ülke nüfusunun büyük bir kısmı, yetişkinlik çağlarını araba taksitlerini ödeyecek geçirir. Az gelişmiş ülkelerde ise insanların çoğu, bu dönemin büyük kısmını otomobil taksitini ödemek yerine, onun hayalini kurmakla geçirir.

Kentlerin giderek yayılması, sosyal faaliyet alanlarının giderek dağılması ve toplu ulaşım imkanlarının yetersizliği ile bu alandaki hizmetlerin kalitesinin düşük olması gibi durumların yanı sıra diğer bir çok faktör, otomobil sayısının giderek artmasına yol açmaktadır.

3.4.2. Türkiye ve Elazığ’da Otomobil Sayısı

Otomotiv sanayii, 1999 yılı Ekim ayı sonuçlarına göre; 1999 yılının Ekim ayında toplam 27,646 adet motorlu taşıt aracı üretildi ve Ocak-Ekim dönemi için toplam üretim

²¹.Peter Freund, G. Martin, age. s.36

231,378 adet olarak gerçekleşti. Bu üretim değeri:1994 yılına göre, %17, 1995 yılına göre, %3, 1996 yılına göre ,%2 oranında arttı ve;1993 yılına göre %30, 1997 yılına göre %14, 1998 yılına göre %21 oranında gerileme gösterdi.

Ekim 1999 otomobil üretimi, 1998 yılına göre %4 azalarak 20,736 adet olarak gerçekleşti. Ocak - Ekim dönemi üretimi ise, 1998 yılının aynı dönemine göre %16 azalarak toplam 172,045 adet oldu. Bu üretim değeri: 1993 yılına göre, %36, 1994 yılına göre, %2, 1995 yılına göre, %8, 1996 yılına göre, %1, 1997 yılına göre, %10 oranında gerileme gösterdi.

1999 yılının Ocak-Ekim döneminde, 1998 yılının aynı dönemine oranla otomobil ithalatı %3 artarak 89,516 dan 92,639'a yükselmiştir. İthalat:Doğu Bloğu Ülkelerinden %284 artmış ve AB Ülkelerinden %1,Uzak Doğu ülkelerinden %8 oranında gerilemiştir.

Tablo-4: 1993 - 1999 yılları Ocak-Ekim dönemindeki, Türkiye otomobil satışları

Yıllar	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Yerli	266.341	163.201	152.607	139.840	164.394	165.441	115.043
İthal	74.391	23.428	13.730	38.799	93.403	89.516	92.639
Toplam	340.732	386.629	166.337	178.629	257.797	254.957	207.682
İthalatın Pazar Payı (%)	22	13	8	22	36	35	45

1999 Ocak-Ekim dönemi toplam otomobil satışları, üretim ve satışların en yüksek olduğu 1993 yılına göre, %39, 1998 yılına göre, de %19 azalmıştır. 1998 yılına oranla, ithal otomobil satışları %3 artmış, yerli otomobil satışları ise, %30 azalmıştır. Buna karşılık otomobil üretimi, %16 oranında azalmıştır. İthalatın Pazar payı, Ocak-Ekim döneminde %45, Ekim ayında ise %53 gibi yüksek bir orana ulaşmıştır.

DİE tarafından 1999 Ocak-Ağustos döneminde ait motorlu kara taşıtları ile ilgili istatistiki veriler belirlendi. Bu sonuçlar şöyle:1999 yılının ilk sekiz ayında;1999 Temmuz ayına göre, 1999 Ağustos ayı motorlu kara taşıtlarının trafik kayıtları toplamda %22.5, Kamyonette %18.2, Otomobilde %26.5, Kamyonda ise, %21.8 oranında azalmıştır.

1999 Ağustos ayı motorlu kara taşıtlarının trafik kayıtları, bir önceki yılın aynı döneminde göre toplamda, %26.1, Otomobilde, %18.8, Kamyonette, %38.6 kamyonda ise, %47.3 oranında azalmıştır. Bu sonuçlara göre, otomotiv pazarında daralmanın boyutlarının giderek daha da artmakta olduğu görülüyor.

1999-Ocak-Ağustos döneminde trafiğe kayıt olan araçların sayısı 226,869 ,trafikten kaydı silinen araç sayısı 5,149 adet oldu ve bunun sonucu trafikteki araç sayısı 221,700 adet arttı. 1999yılıının ilk sekiz ayında 305,925 araç kaydedilmiş, 5,320 aracın kaydı silinmiş ve parktaki araç sayısı 300,622 adet artmıştır. Buna göre motorlu taşıt satışları 1999 yılında %36 azaltmıştır.

Kayıtlı taşıtların %72,3'ü Adana,Ankara, Antalya, Balıkesir, Bursa, Hayat, İçel, İstanbul İzmir, Konya ve Muğla illerinde bulunuyor. Otomobil, minibüs, otobüs kamyonet ve kamyon gibi taşıtların %95'i özel, %4.4 ü ticari ve %0.6 sı ise resmi taşıt olarak kullanılıyor.

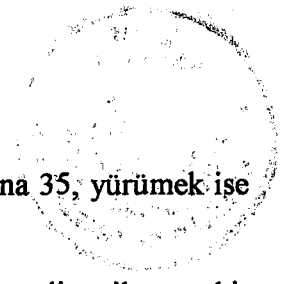
1999 Ağustos ayında trafikten ilk defa tescil belgesi alan otomobillerin % 27.7'sini Renault, %20.3 ünü Tofaş (Murat - Fiat), %10.5 ini Volkswagen, %6.4 ünü Hyundai, %5.1 ni Opel ve %25.3 ünü diğer markalar oluşturuyor²².

DİE verilerine göre Elazığ'da, 1995 yılı itibariyle mevcut olan 21521 adet motorlu vasıtanın 15834'ünü otomobiller oluşturuyor. Bu rakam Elazığ geneline ait olup; 1995 yılı Motorlu kara Taşıtları istatistiğinden alınmıştır. Elazığ Emniyet Müdürlüğü, Trafik Tescil Bürosundan alınan verilere göre ise, Aralık 1999 itibariyle Elazığ merkezinde, 14.612 adet hususi otomobil bulunmaktadır.

3.4.3 Enerji ve Kaynakların Tükenmesi

Otomobiller, genellikle benzin ve motorin gibi, dönüşümü imkânsız enerji kaynakları tüketirler. Teknolojik tasarımı her geçen gün geliştirilen otomobillerin içten yanmalı motoru, maalesef benzini (ve günümüzde giderek yaygınlaşan dizel motorlu otomobiller için motorini) yeterli düzeyde enerjiye çevirecek özellikte olmadığından, mükemmel bir verimlilik elde edilememektedir. Bununla birlikte otomobil, diğer ulaşım araçlarına göre, enerji ihtiyacı oldukça yüksek bir taşıt olup, bu enerjinin büyük bir kısmını boşuna heba edecek özelliktedir. Örneğin, "Bir özel oto, bir kişiyi, bir mil tanımak için, 1860 kalori (demir yolu taşımacılığında [885] veya otobüs taşımacılığında [920] harcananın neredeyse iki katı kadar)... harcar. [Motorsuz ulaşım türleri yenilenemez enerjiye ihtiyaç

²².DİE, internet web Site: <http://www.die.gov.tr/>



göstermezler. Üstelik sağlığa katkıları vardır. Bisiklete binmek mil başına 35, yürümek işe 100 kalori harcatır.]²³

“Ulaşım sırasında, özellikle oto ulaşımı sırasında tüketilen enerji miktarı,sabit faaliyetler (evle ilgili veya ticari faaliyetler) sırasında tüketilen enerji miktarından kat kat fazladır. 1985’te ulaşım sektörü, ABD’de kullanılan tüm benzin miktarının yüzde 63’ünü, Batı Avrupa’da kullanılanın yüzde 44’ünü, Japonya’da kullanılanın yüzde 35’ini ve Üçüncü dünya ülkelerinde kullanılanın yüzde 49’unu tek başına tüketmiştir”²⁴.

Otomobiller, genellikle ihtiyacın üzerinde bir büyüklüğe sahip olup, çok az insan taşırlar (çoğu zaman 1-2 kişi gibi, koltuk sayısını bile bulmayacak kadar az) ve verdiği hizmetin gerektirdiğinden çok daha büyük bir güce sahip olan motorlarının çalıştırılması için aşırı düzeyde yakıt harcarlar.

Deyim yerindeyse, yolcu taşımada otomobil kullanmak, yumurta kırmak için çekiç kullanmak veya Wolfgang Sachs’in ifadesiyle; bir demir testeresini, tereyağı kesmek için kullanmak kadar abartılı bir enerji harcamaya benzeyen, anlamsız bir iş gibi görünmektedir²⁵.

Otomobilin, bu fazladan varlığına rağmen, toplumda kabul görmesi, güç ve hız arzusunun vücut kazanmış olmasına dayanmaktadır. Çünkü; bir çok kültürde, daha büyük, daha hızlı ve daha güçlü olan bir şey daima iyidir düşüncesi yer almaktadır Bu düşünce, tarih boyunca devasa mimari yapılarda, savaşlarda kullanılan hızlı (at gibi) ve güçlü (fil gibi) ulaşım araçlarında, silahlarda vb. kültürel unsurlarda hep kendini gösterip durmuştur.

Bizzat kendisi aşırı enerji harcayan otomobil’e, bir de konforunu artırmak için her geçen gün ilave edilen, klima gibi yeni yeni aksesuar, enerji tüketimini daha da arttırmaktadır. Otomobili çekici hale getiren ancak, enerji tüketimini artıran ve kullanılmaz hale gelip de atıldığı zaman çevreye, kloroflorokarbon yayan klimaların yanı sıra, otomatik vitesler ve hidrolik direksiyonlar gibi oto aksamı da yüksek düzeyde enerjiye ihtiyaç duyarlar. Bununla birlikte, freni güçlendiren tertibat ile otomatik pencereler gibi diğer aksesuarlar da yakıtın iktisatlı kullanımında düşüşe yol açarlar.

²³ .Peter Freund, G. Martin, age.s.37

²⁴ .Michael Renner, "Rethinking the Role of he Automobile"(Washington DC:Worldwatch İnstitute, Tez no.84,1988),s.16

²⁵ .Wolfgang Sachs,Die Liebe Zum Automobil (Reinbeck bei Hamburg:Rohwolt,1990), s.150

Otomobiller yüksek düzeyde petrol harcamalarının yanı sıra öteki doğal kaynakların da tükenmesine büyük bir katkıda bulunmaktadır. Zira; otomobillerin üretiminde bakır, çelik ve alüminyum gibi çeşitli hafif metaller büyük bir oranda kullanılmaktadır. Bununla birlikte demir, kurşun, platin ve kauçuk gibi, sınırlı sayıda bulunan ve bu günkü tüketim oranına göre bir yüzyıldan daha fazla dayanamayacağı tahmin edilen maddeler de otomobil üretiminde büyük bir yer tutmaktadır. Önemli bir problem de otomobil yapımında kullanılan bu maddelerin daha sonra kolay kolay geri dönüştürülememesidir. Yine, otomobil yapımında kullanılan kaynakların oluşturduğu çöp yığınları, atıkların yok edilmesinin getirdiği yeni külfetler ve otomobil hurdalarının oluşturdukları kirlilik büyük boyutlara ulaşmış bulunmaktadır. Birçok kentin çevresinde yada sanayi bölgelerinde buldukları yerden kaldırıp hurdalığa atılmayan hurda otomobiller, bırakıldıkları gibi aylarca, hatta bizim ülkemizde çoğu yerde yıllarca beklemekte ve hem çevrenin görüntüsünü bozmakta hem de gereksiz olarak yer işgal etmektedirler.

“ABD genelinde yılda 11milyon otomobil, hurdaya atılmaktadır Hurdaya atılan bu otomobillerden çıkan bazı maddeler geri kazanılırken, geriye 2milyon tonluk, kullanılmaz, çoğunlukla da kirli bir atık kütlesi kalmaktadır”²⁶.

Bu arada otomobillerin geri kazanımları konusunda bazı adımlar da atılmamış değil. “Almanyanın, Landshut kentindeki BMW demontaj tesisi, günde yirmibeş otomobilin sökme işlemlerini gerçekleştirmektedir. Sökülen bu otomobillerin parçalarının yüzde 80’lik bir bölümü tekrar kullanılabilir”²⁷.

Görüldüğü gibi Otomobil-Tüketim ilişkisi çok boyutlu bir problem olarak karşımızda durmaktadır. Görülen o ki, enerjinin üretimi ile tüketimi, ekonomik bir konu olmanın ötesine geçip, doğal yada organik boyutlar da kazanmaktadır. Olayın doğal boyutuna baktığımızda bir yandan enerjinin üretimi aşamasında enerji ile kaynakların ekosfer’den eksildiğini; öte yandan,kullanım aşamasında çevreye atık madde eklendiğini göreceğiz. Bu durumda, şu önemli tablolarla karşı karşıyayız: Birincisi, doğal kaynakların belli sınırları vardır ve her geçen gün bu kaynaklar artan bir hızla tükenmektedir. İkinci vahim tablo ise, sentetik maddeler kullanıldıktan sonra ne tümüyle geri kazanılabilirler ne de tamamiyle emniyetli bir şekilde yok edilebilirler.

²⁶ .Peter Freund, G. Martin, age. s.39

²⁷ .Peter Freund, G. Martin, age. s.39

Tabii ki, otomobilin yol açtığı kaynak kaybı bununla da bitmiyor. Bütün bunlara ilaveten otomobil ve otomobil ağırlıklı ulaşım sistemi, çok geniş arazilere de ihtiyaç gösterir. "Kıtı kıtına bir hespla otoyollarının her bir millik kısmına 100.000 m²'lik arazi miktarı düşer. (Benzer hesaplamayla yapılmış bir karşılaştırmaya göre demiryolları, otoyollarının altıda biri kadar bir araziyi işgal ettiği halde, otoyollarında bir mil içinde taşınandan yüzde 67 daha fazla yolcu taşıma kapasitesine sahiptir.)"²⁸

"ABD'de, ekilebilir toprakların yüzde 10'u otoyollarının alt yapısına ayrılmıştır. Yine ABD'de, eyalet içi otoyolu yapımlarının en üst düzeye çıktığı 1960'lı yıllarda, otoyol yapımları yüzünden her yıl 50.000 kadar insanın evlerinden edildiği tahmin edilmektedir"²⁹.

Görüldüğü gibi, otoyol ulaşım ağı, hem ekilebilir arazilerin heba edilmesine, hem de bu hizmetlerden yararlanması gereken insanların evlerinden ve alıştıkları mekanlarından edilmesine yol açmaktadır. Bugün, gelişmiş ülkelerde mevcut kent alanlarının(ülkemizdeki büyük şehirlerde de öyle) hemen hemen yarısı, otomobil merkezli ulaşımaya ayrılmış durumdadır. Hatta, bazı büyük kentlerde, toprakların üçte iki kadarlık kısmı otomobile tahsis edilmiştir ve bu arazinin büyük bir kısmından yeterli derecede yararlanılamamaktadır. Toplumsal mekânlar, belli işlevlere sahip alanlara göre düzenlendikçe (örneğin, sadece konut, iş veya eğlence-dinlenme alanı şeklinde düzenlendikçe), otomobillerin işgal ettikleri alanların (her bölgede ayrı bir otopark alanı, bağlantı yolları vb.) sayısında büyük bir oranda artış yaşanmaktadır. "Los Angeles'ta, ortalama bir otomobilin günde -her biri de farklı amaçlara hitap eden hizmet birimlerinde olmak üzere- sekiz kadar park yerine uğradığı tahmin edilmektedir. New Jersey banliyösünde, tasarımcılardan artık, her 100m²'lik ticarethaneye 300m²'lik bir park alanı talep ediliyor"³⁰.

Her ne kadar ABD'de, diğer ülkelere oranla uç noktalarda seyretse de, mekânın otomobil tarafından işgali buraya mahsus olmayıp, diğer ülkelerde de benzer gelişmeler yaşanmaktadır. Örneğin; "eski Batı Almanya'da, caddelerin, kara parçasının yüzde beşlik

²⁸.Peter Freund, G. Martin, age. s.40

²⁹.James B. Sullivan ve Paula Montgomery,"Surveying Highway Impakt", Environment 14,1972,ss.12-20

³⁰.Peter Freund, G. Martin, age. s.40

bir bölümünü kapladığı, park yerleri ile otomobillere ayrılmış diğer alanlarla birlikte bu oranın yüzde onbire fırladığı ifade edilmiştir³¹.

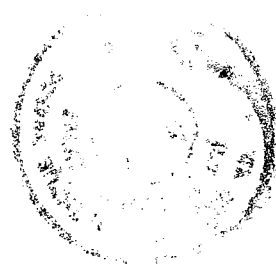
Otomobil merkezli bir ulaşım sistemi, fazla miktarda araziye ihtiyaç gösteren bir sistemdir. Ortalama büyüklükte bir arabanın park ihtiyacını karşılamak için, üç ile altı metrelik bir arazinin tahsis edilmesi gerekir. 200 araca hizmet verecek bir park yeri için se, 4000 m2'lik bir alana ihtiyaç vardır. Her bir otomobil için ayrılacak park yerlerinin yanı sıra, caddeler, yollar ve çevre yolları için de araziye ihtiyaç vardır. Nüfus yoğunluğu yüksek bazı ülkelerde, otomobillerin ihtiyaçlarına cevap verecek yeterli büyüklüklerde arazi bulanamamaktadır. Örneğin, "kişi başına onda bir hektarlık ekili alan düşen Çin'de, otomobile kesin kes yer yoktur. Günde, bir milyon varil petrol ihraç eden bu ülkede, özel otomobil hemen hemen hiç yok gibidir. Arazi sıkıntısı yüzünden, tam teşkilatlı, bir otomobil merkezli ulaşım sistemine geçiş yapamayan diğer ülkeler ise, Bangladeş, Mısır ve Java adasıdır³².

Otomobil merkezli ulaşımın detleri, arazi sıkıntısı ile de bitmemektedir. Örneğin, petrolü dışarıdan almak zorunda kalan bir çok üçüncü dünya ülkesinin, petrole yapılan yatırım nedeniyle dış borçları daha da artmaktadır.

Birçok ülkede, otomobillere ayrılan alanların çokluğuna rağmen, bu alanların sayısı otomobillerin artış hızına yetişmemektedir. Bunun sonucunda da trafik tıkanıklılığı had safhaya ulaşmaktadır. Maalesef, artan yol sayısına rağmen, bu sorun tam olarak çözülmemekte, tam tersine bu durum, genelde trafiğin artmasına, böylece daha fazla yol yapma zorunluluğunun doğmasına neden olmaktadır. Bu şekilde, bir kısır döngü oluşmaktadır. Yani yollar tıkanmakta; otoyol yapımıyla kapasite büyümekte; kentler daha da yayılmakta ve otomobil'e ayrılacak yeni alanlar doğmakta; otomobille yapılan yolculuklar ile bu yolculukların süreleri artmakta ve neticede yeni yol tıkanıklıkları oluşmaktadır.

Otoyollar için yapılan harcamalardan ise, motorlu taşıt sahiplerinden ziyade inşaat şirketleri ile otomotiv sanayii yararlanmaktadır.

³¹.Peter Freund, G. Martin, age. s.41



3.4.4. Bireysel Tüketimin Verimsizliği

Kentlerin giderek yayılması ve banliyö tipi yerleşim alanlarının yaygınlaşmaya başlaması, günlük hayatta otomobile olan talebin artışında önemli bir etken olmuştur. Sanayi alanında yapılan yenilikler daha az kaynak tüketen ve çevreye daha dost özelliklerde otomobil üretecek potansiyele sahip olmakla birlikte bu alanda yapılacak yeniliklerin de bir sınırı bulunmaktadır. Belki ileride daha küçük ve yakıt kullanımı bakımından daha verimli otomobiller üretebilir, ama otomobiller, tek kişinin kişisel amaçlarına hizmet ettiği ve böylece araç sayısı her geçen gün arttığı sürece otomobil kullanımına ayrılan mekan miktarında da bir azalma olmayacak belki de bu miktar daha da artacaktır.

Toplumsal amaçların gerçekleştirilmesi açısından bakıldığında, dünyada üretilen ulaşım araçlarından en verimsizi herhalde otomobil olsa gerek. Örneğin; bir otomobilin kullanım hayatının belki de yüzde 90 gibi büyük bir bölümünü park yerinde geçirdiği, kullanıldığında ise sürücüsü dışında neredeyse bomboş olarak seyrettiği ve böylece trafiği gereksiz yere işgal ettiği gerçeği bile bu fikri desteklemek için yeterli kanıt oluşturmaktadır. "1990,'da ABD de, otomobil başına düşen ortalama yolcu sayısı, 1.7 idi, işe gitmek amacıyla kullanılan otomobillerin ortalama yolcu sayısı ise, 1.15. Evden işe, işten eve kendi otomobilleriyle gidenlerin yaklaşık dörtte üçü tek başlarına yolculuk etmektedir"³³.

Otomobilin verimsiz bir ulaşım aracı olmasının tek sebebi de genellikle tek bir kişinin ulaşım ihtiyacına hizmet etmesi değildir. Otomobil, kişilerin günden güne artan bir sıklıkla trafiğe saplanıp kalmasına yol açtığı için de verimsiz olmaktadır. "1990 yılında yapılan bir araştırmaya göre; Kaliforniya'da ortalama bir sürücü bir yıl içinde seksendört saatlik zamanını trafik tıkanıklığında harcamaktadır. Yapılan tahminlere göre 2000 yılına gelindiğinde bu zaman kaybı yılda 168 saate -yaklaşık yirmibir çalışma gününe- çıkacaktır. Kaliforniya'da, trafik sıkışıklığı nedeniyle kayba uğrayan zaman ve yakıtın ortalama bir motorlu taşıt sürücüsüne maliyetinin yılda 1.000 dolardan fazla olduğu tahmin edilmektedir"³⁴.

³² Lester Brown, "The Future of Automobiles", Society 21, 1984, s.65

³³ Peter Freund, G. Martin, age. s.44

³⁴ Peter Freund, G. Martin, age. s.45

Trafik ile ilgili asıl sorun, otomobilin aşırı kullanımı ile, toplumsal mekanın otomobile göre düzenlenmesinde yatmaktadır. Otomobil merkezli ulaşım, toplumsal hayatın içine, sayısız çoklukta taşıt yerleştirerek ve bu taşıtların asıl hedeflenen hareket kabiliyetlerini engelleyecek çapta trafik tıkanıkları oluşturarak, bu sorunu daha da şiddetlendirmiştir. Sonuç olarak otomobil ağırlık ulaşım, küçük bir fayda için büyük çapta ve çok çeşitli kaynak ve aşırı miktarda enerji kullanımı demektir. Daha genel bir ifadeyle, bireyselleşmiş tüketimin yaygın bir hayat tarzı olarak benimsenmesi yoğun bir enerji ve kaynak tüketimine ve de çevresel bozulmalara yol açmaktadır. Yani, günümüzde yaşanan ekolojik krizin sorumlusunun, günümüz sanayileşmiş toplumlarının hayat tarzında aranması gerekmektedir.

Aranacak alternatif ulaşım sistemi, elbette ki otomobili ortadan kaldırmayı değil, otomobil kullanımı üzerinde denetim kurmayı, otomobil teknolojisini yeniden formüle etmeyi ve ulaşım sistemlerinin dönüşümünü sağlamayı vaad eden bir sistem olacaktır. Bunun için de, otomobilin karşısına geçirilecek güçlü alternatiflerin bulunması zorunludur. Ancak bu yolla otomobilin, çoğunluğun tercih ettiği bir seçenek olma durumu değişebilir ve büyük faydalar sağlanabilir. Böylece de ekolojik hasarlarda ve otomobil ağırlıklı ulaşımın ekonomik verimsizliğinde gözle görülür bir düşüş mümkün olacaktır.

3.4.5. Otomobilin Aile Bütçesine Maliyeti

Otomobil ve ulaşımın tüketim boyutu irdelenirken önemle üzerinde durulması gereken bir diğer hususu da, otomobilin aile bütçesine olan maliyeti oluşturmaktadır. Otomobilin, kolaylıkla üretilmeyen bir ürün ve genellikle pahalı bir tüketim aracı olması bu hususun önemini daha da artırmaktadır. Bugün, gelişmiş ülkelerde, nüfusun büyük bir kısmı için otomobil edinmek, büyük bir problem gibi görünmekle birlikte, her sene yenilenen otomobil modellerinin cazibesi, reklamın etkisi ve daha iyisine, daha konforlu ve güçlüsüne, en lüksüne sahip olma arzusunun sürükleyiciliği yüzünden, yine de nüfusun büyük bir çoğunluğu yetişkinlik çağlarını araba taksitleri ödeyerek geçirmektedirler. Araba fiyatlarına, yüksek düzeydeki vergiler, kasko ve sigortalar ile arabanın gücü ve konforuna göre artan enerji sarfiyatı da eklenince, otomobilin maliyeti bir hayli artmaktadır. "Amerika'da otomobil, ortalama bir ailenin alım gücüne göre satın alınabilecek

en pahalı ikinci metadır (birincisi konut)... 1990'da ABD'de ulaşım için yapılan harcamalar (ki bu harcamaların başını otomobil çekmekteydi), tüketici harcamalarının tamamının yüzde 18.1'ini oluşturmuştur. Ulaşımın dışında yapılan harcamaların başını yüzde 31.3'lük oranla konut alımları çekmektedir"³⁵.

Bu durum, sadece Amerika'ya özgü olmayıp diğer birçok ülkede de benzer şekilde cereyan etmektedir. Bu gün dünyanın hemen hemen her yerinde otomobil, konuttan sonraki (ortalama bir otomobil ve ortalama bir konut için) en pahalı tüketim malı olup aynı durum, Türkiye için de geçerliliğini korumaktadır. Bu gün Türkiye'de, orta halli bir vatandaşın ortalama bir otomobil alabilmesi için, çoğunlukla yılların birikimi ("dışından tırnağından biriktirme" deyiimi burada geçerli olmakta) gerekmektedir. Daha kısa sürede ve daha ucuza otomobil sahibi olmak isteyenler, kullanılmış otomobile yönelmekte, bu durum da, ikinci el oto pazarının her geçen gün genişlemesine yol açmaktadır. İkinci el oto fiyatları normalden düşük olmasına rağmen, alıcısına maliyeti çok da düşük olmamaktadır. Çünkü bu otomobiller, çok kullanıldıklarından çoğunlukla parçaları aşırı derecede aşınmış ve orijinalliğini yitirmiş olmaktadır. Bu sebeple, yakıt sarfiyatı arttığı gibi buna bir de sık sık ortaya çıkan arızalar sebebiyle tamirat masrafı eklenmektedir. Bir an önce otomobil edinmek ve hevesini tatmin etmek veya gerçekten zaruri bir hal alan otomobile kavuşmak isteyen dar gelirli vatandaş, yıllardır çeşitli güçlüklerle biriktirdiği parasının bir otomobil almaya yetmediğini görünce başka kapılar çalmaya başlamaktadır. Örneğin, borçlanmakta, kalitesinin düşüklüğü ve fonksiyonelliğinin yetersizliğine rağmen çok eski ve kalitesiz otomobil almakta, otomobilin devrini almaktan kaçınıp çeşitli vergi ve masraflardan kurtulma yoluna sapmaktadır. Zira otomobil, Türkiye'de *satışında en yüksek vergiye tabi olan sanayi ürünü* olmaya devam etmektedir. Vergi sistemi halen eski aracı kullanmayı özendiren, yeni araç almayı caydıran ilginç bir yapı arz ediyor.

Otomobil üzerinde, "*satışta ödenen vergiler*" ile "*yıllık ödenen kullanma vergisi*" olmak üzere iki çeşit vergi sistemi bulunuyor. Otomobil satışında iki grupta beş değişik vergi alınıyor.

1) Oransal Vergiler

Katma Değer Vergisi (KDV); Ek Taşıtl Alım Vergisi (ETV)

2) Maktu Vergiler

³⁵.Peter Freund, G. Martin, age. s.36

Taşıt Alım Vergisi (TAV); Çevre Fonu (ÇF= % 25 TAV); Eğitime Katkı Payı. Bu vergiler toplam tutarı, silindir hacmine göre, satış fiyatının %48 ile %86'sı arasında değişiyor. KDV ve ETV aynı matrah üzerinden ve oransal olarak belirlenirken, TAV her mali yıl başında yeniden maktu değer olarak belirleniyor. ÇF ise, TAV'nin %25'i olarak alınıyor.

AB ülkelerinde ise satışta uygulanan vergilerin hem oranı düşük hem de sistem, en çok iki vergiden oluşuyor. Çoğu ülkelerde ise, yalnız %15 ila 20 arasında KDV ödeniyor.

Otomobil satışında, bu düzeyde çok yüksek vergi alınırken, yıllık olarak *ödenen "Motorlu Taşıtlar Vergisi"* ise otomobilin yaşı arttıkça azalıyor. Aynı şekilde, otomobilin yaşı ilerledikçe, satışında alınan TAV değeri de düşüyor ve 11 yaşından sonra sıfıra iniyor.

Oysa yıllık vergi, tüm ülkelerde, aracın yola yapmış olduğu yıpratmanın *karşılığı "Yol Kullanma Vergisi"* olarak alınıyor. Türkiye'de ise bu yıllık vergi, aracın yaşı ilerledikçe yani, araca göre 7-15 yaş arasında %49'a ve 16 yaş üstünde ise, %11'e düşüyor. Buradan da görüldüğü gibi Türkiye'de, yeni aracın alımı çekici olmaktan çıkarılırken, parkın eskimiş araçla devamı, vergi sistemi ile de desteklenmektedir. Öte yandan bu vergi yaşın dışında, ağırlık ve lüks durumuna göre belirleniyor³⁶.

Uygulamadaki vergi sistemi ile bu sakıncaların yanında ayrıca yaşlı araçların kullanılması özendirildiği için bu araçların eski teknoloji ürünü olması nedeniyle trafikte can ve mal güvenliğinin azalması ve çevre kirliliğinin artmasına yol açılıyor. Bir de otomobilin birçok el değiştirmesine rağmen sürekli ilk alıcısına kayıtlı olması, yani resmi olarak satış işleminin yapılmaması durumu ve bu durumun getirdiği hukuki birçok problemle birlikte ülke çapında büyük bir vergi kaybına yol açılıyor.

Oysa yukarıda sözü geçen, otomobille ilgili vergilerin daha uygun rakamlarda belirlenmesi hem yeni otomobil kullanımını arttıracak hem de eski otomobillerin satış işlemlerinin yapılmaması problemini ve vergi kaybını önleyecektir. Böylece, otomobilin bireye maliyeti azaltılmış ülke ekonomisine katkısı ise arttırılmış olacaktır.

Bu arada, otomobil edinmek için ailenin diğer fertlerinden de destek beklendiği gibi, çoğu zaman evin hanımının zinet eşyası da bu işe feda edilmektedir.

Tabii ki, otomobilin aileye maliyeti bununla da bitmiyor. Her geçen gün artan yakıt fiyatları, artan trafik keşmekeşinin yol açtığı gereksiz sarfiyat ve lüzumundan fazla

³⁶.OSD. Kasım 1999 www.osd.com.tr.

otomobil kullanımı bu maliyeti daha da arttırmaktadır. Otomobilin, ortalama bir aileyeye maliyeti bazen, sağlığa yada çocukların eğitimine ayrılan paydan daha yüksek olabilmektedir. Örneğin; çocuklar protein ve vitamin değeri yüksek gıdalardan çoğu zaman mahrum edilebilirken, otomobilin yakıtı ihmal edilememekte; hastalık durumunda tedavi için yeterli derecede harcama yapılmazken, otomobilin tamirata pahalıya mal olsa da ihmal edilememektedir.

Bu gün, fakirlik sınırının ikiyüzellimilyon gibi rakamlarla ifade edildiği ülkemizde, sabit gelirlili vatandaşların büyük bir kesiminin, bu rakamın altında veya üç aşığı beş yukarı bir rakam maaş aldığı göz önüne alınırca, bu bütçeden otomobile ayrılacak pay, acaba ne kadar olabilir. Her şeye rağmen, bir otomobil edinilmiş ve ona gereken pay ayrılıyorsa, o zaman aile bütçesinin karşı karşıya kaldığı vehamet açıkça ortada demektir.

Otomobilin ağırlığı, gücü, motor hacmi, modeli, yıpranmışlık düzeyi ve şehir içi yada şehirler arası kullanıma göre değişmekle birlikte, ortalama bir otomobilin (örneğin; motor hacmi: 2995 cc, gücü 190 hp olan bir otomobilde olduğu gibi) yakıt tüketimi, 100 km'de 8-10 Lt'yi bulmaktadır (ortalama 9 lt)³⁷

Bu durumda, her gün 10 km mesafedeki iş yerine otomobili ile gidip gelmek durumunda olan bir şahıs, günde en azından ortalama 1.8lt benzin tüketecektir. Bu da, 25.12.1999 tarihi itibariyle, süper benzin olarak, (lt fiyatı:553500TL) 996.300 TL'na tekabül etmektedir. Sadece bu haliyle yakıt maliyeti ayda, (hafta sonları hariç) 21.918.600 TL'nı bulmaktadır. Buna, öğle arasında da eve gidiş geliş veya gidilemediği takdirde, hemen hemen aynı rakama tekabül eden yemek parası eklendiğinde bu rakam, iki katına çıkacak ve 40 milyon'u geçecektir. Hafta sonu, çarşıya ve alış-verişe otomobille gidildiği varsayıldığında bu rakam, 50-60 milyonu rahatlıkla geçecektir. Bu rakam bile, 200milyon civarında maaş alıp 50-80 milyon arası kira+ yakıt parası ödeyen bir aile reisi için, oldukça yüksek bir miktar sayılabilir. Üstelik, şehirler arası (örneğin Elazığ-Malatya veya Elazığ-Bingöl arası kısa mesafelerde bile) seyahatlerin ve eğlence amaçlı gezilerin otomobille yapılması yada çocukların, okul'a otomobille bırakılıp alınması hesaba katılacak olsa, bu tüketim miktarı bir çok aile için korkunç karşılanabilecek miktarda bulacaktır. Bakım, tamir ve yedek parça'nın gerekmesi durumunda ise, ailenin diğer zorunlu ihtiyaçlarından kısip otomobil'e yatırmaya yol açacak kadar vahim sonuçlar ortaya çıkabilecektir.

³⁷.Zaman Pazar /Araba, 21 kasım 1999

Bütün bu sebepler, dar gelirli vatandaşları alternatif çözüm arayışlarına itmiş ve geliştirilmiş olan otogaz sistemi (1000-1500 DM gibi pahallı montajına rağmen) yaygın bir şekilde kullanılır olmuştur. Zira otogaz, (veya otomobilde kullanılan LPG gazı) benzin'e göre yüzde 30 ile 50 civarında tasarruf sağlamaktadır. Ancak, giderek yaygınlaşan otogaz'a yönelen vatandaş yeni problemler beklemektedir. Çünkü otogaz'a akaryakıt vergisi eklenmesi gündeme gelmiş bulunuyor. "Edinilen bilgiye göre LPG'nin otogaz adıyla başta otomobiller olmak üzere, taşıtlarda da kullanılmaya başlanması vergi tartışmalarını beraberinde getirdi... Taşıtlarda hızla yayılan LPG kullanımı'nın önümüzdeki yıl 1.5-2milyon ton'a, 2001 yılında ise 4milyon ton'a ulaşması bekleniyor (Şimdilik, 600bin ton). Mutfak ve sanayideki kullanım nedeniyle, devletin yüzde 1 ATV (akaryakıt Tüketim vergisi) uygulayarak destek sağladığı LPG'den, Akaryakıt fiyat istikrar fonu(AFİF) olarak da, 2bin 340lira fon alınıyor. Mutfak, sanayi, ısıtma ve otogaz olarak 4 gruba ayrılan LPG'deki AFİF uygulamasında da herhangi bir farklılaştırma bulunmuyor..... LPG'nin, taşıt yakıtı olarak kullanımı sonrasında, devletin bu yıl ki vergi kaybının 100-150 trilyon lira arasında gerçekleşeceği tahmin ediliyor... 2001 yılında ise, 750trilyon'u bulacağı belirtiliyor³⁸."

Bu konuda, son sözü Maliye Bakanlığı söyleyecek. LPG'den alınan, yüzde 1'lik ATV'nin akaryakıt seviyesine çıkarılması durumunda otogaz fiyatları, yüzde 300 zamlanacak. Anlaşılan, otomobil dar gelirli vatandaş için büyük bir yük, bütçeyi kemiren bir parazit, hatta bir lüks olmaya daha uzun süre devam edecek .

3.5. Otomobilli Ulaşımın Sağlıklı Yaşam ve Ekolojiye Etkileri

Otomobilli ulaşım sisteminin, sağlıklı yaşam ve ekolojiye olan etkileri, gizli etkilerden belirgin olanlarına kadar büyük bir çeşitlilik göstermektedir. Trafik kazaları yada zehirli gazlardan oluşan rahatlıklardan otomobil sorumlu tutulabilirken; Stres ve fiziksel sağlıkta oluşan bozulmaların sorumluluğunu otomobile yüklemek, somut verilerin yetersizliği sebebiyle o kadar kolay olmamaktadır. "Trafik olayının emniyetli ve akıcı bir biçimde gerçekleşmesinin temelinde bir yandan Trafik Yönetim ve Organizasyonu diğer yandan da Trafik Kontrolü bulunmaktadır. Gelişmekte olan ülkemizde, artan nüfus'a

³⁸.Zaman Ekonomi, 23 Kasım 1999

paralel olarak meydana gelen hızlı kentleşme ve bunun sonucunda ortaya çıkan ulaşım sorunları ve gelişen teknoloji ile taşıt sayısındaki artışlar, trafik problemini de beraberinde getirmektedir. Ülkemizde yolcu taşımacılığının %95.7'si, yük taşımacılığının %76.4'ü karayollarında yapılmaktadır. Bu durum trafik kazaları ve can kayıpları'nın yanında çevre kirliliği, enerji ve zaman israfı gibi ülkemiz ekonomisinde telafi edilemeyen kayıplara da neden olmaktadır. Türkiyede, doğal afetlerden, iş kazaları, gıda zehirlenmeleri ve hastalık sonucu ölümlerden daha çok trafik kazaları ile ilgili ölümler birinci sırada yer almaktadır³⁹”

Otomobil/araba icat edilgi andan günümüze kadar çok büyük hizmetler üstlenerek insanlığın günlük hayatını oldukça kolaylaştırmıştır. Toplumsal hayat ve sosyal düzende oynadığı rol ve gördüğü işlev oldukça büyük olmuştur. Ancak, hayatı kolaylaştırma amacına dönük her kültürel unsur gibi, otomobilin de beraberinde getirdiği birtakım problemler olmuştur.

Bu bölümde, otomobil kaynaklı kirliliğin ekoloji üzerindeki etkileri ile birlikte, trafiğin ve sürücülüğün insan sağlığına etkileri vb. problemler ele alınacaktır.

3.5.1. Çevrede Oluşan Bozulmalar.

Otomobilin, çevreye zarar veren birçok atığı arasında en dikkate değer olanı, içten yanmalı motorundan kaynaklanan ve egzozdan çıkan atıklardır. Oysa, pek göze batmamakla birlikte, hem yapılarındaki petrol içeren maddeler bakımından kaynak tüketici özellikte olan hem de, toprağın yağmur sularını emme kapasitesini düşüren asfalt yollar, büyük ölçüde arazi işgal ederek ve toprak tarafından suların emilmesini engelleyerek sel olaylarına yol açmakta böylece kaynak tüketimini arttırmaktadır. Hatta, su rezervlerinin büyük ölçüde azalmasında da büyük bir rol oynamaktadır. Bir de, otomobil atıklarının ve seyahat esnasında tüketilen gıda maddeleri, sigara gibi maddelerin atıklarının yol kenarındaki boş arazilere atılması, artık ürkütücü boyutlara ulaşan bir çevre problemi halini almıştır. Otomobilli ulaşımın çevreye etkisinin göze çarpan bir diğer yönü de; çevre yollarının kenarlarındaki ticari yerler ve reklam tabelalarının işgal ettiği alanlar, göz

³⁹.Celalettin İcmeli, “T. Kazalarında Şoförlerin Davr. Etk.Psiko-Sos. Fak.” Sosyal Bilimler Dergisi,Fırat Üniv. Yay. C.7, S.1-2, Elazığ, 1995



tırmalayıcı görüntüler sebebiyle doğal güzelliğın kaybolması ve bu alanların füzuli olarak harcanması olmaktadır.

Otomobilin asıl çevresel etkisi, ürettiğı çevre kirleticilerden kaynaklanır. “İnsani etkinliklerle havaya salınan karbondioksit’in üçte ikisi, diazot monoksit’in yarısı ve karbon partiküllerinin üçte ikisi trafik kaynaklıdır⁴⁰.”

“Karbon emisyonlarının kaynakları içinde, ulaşım sektörü en başta gelmektedir. Bugünkü gelişim hızına göre, ulaşımdan kaynaklanan karbon emisyonlarının 2005 yılına kadar yüzde 40 artacağı tahmin edilmektedir⁴¹”.

Yakılan yakıtlardan açığa çıkan diazot monoksit ile sülfür dioksit, yapılar da aşınmalara, bitki ve sularda kirlilik ve tahribatlara ve insan ile hayvanlarda solunum düzensizliklerinin artmasına neden olan asit yağmurunun oluşumunda rol oynayan bileşiklerdendir. Bu tür kirliliğın büyük bir bölümü ne yazık ki otomobilden kaynaklanmaktadır. Yine bu gazlar, ozonu da etkileyerek iklim ve verimlilik üzerinde tahribatlara yol açmaktadır.“Otomobiller dışarı saldıkları hidrokarbonlar ve azot oksitler sayesinde atmosferin alt tabakasında ozon oluşumu sağlarılar; dışarı kloroflorokarbon saldıkları için de atmosferin üst tabakasında yer alan ozon tabakasının tahribatına katkıda bulunurlar⁴²”.

Bugün artık, otomobillerin doğaya saldıkları gazların oluşturduğu kirlilik atmosferin kendi kendini temizleyebilme kapasitesini tehdit edecek boyutlara ulaşmış bulunmaktadır. Bu emisyonların azaltılması için geliştirilen teknolojik çözümler maalesef yeterli başarıyı sağlayamamıştır. Dünyanın çeşitli ülkelerinde, daha temiz otomobillerin üretilmesini sağlamak için atılan adımlar da, otomobil çokluğu ve oluşan trafik tıkanıklığı karşısında yetersiz kalmaktadır. Böylelikle, otomobil başına düşen emisyon miktarının belirgin bir ölçüde düşüşüne rağmen, hava kalitesinde de düşüş yaşanmaya devam etmiştir. Dolayısıyla, yüksek düzeyde seyreden otomobil tüketimi önemli bir problem olma özelliğini devam ettirmektedir.

Bütün bunlara ilave olarak, önemli bir tehlike kaynağı olmaya devam eden petrolden, ayrıca söz etmekte fayda bulunmaktadır. Bu gün, yakıt tankerlerinin, denizler, boğazlar yada karayollarında saçtıkları tehlikeler ve üzücü kazalar, acı acı yaşanmakta iken; körfez

⁴⁰.Peter Freund, G. Martin,age. s.49

⁴¹.Peter Freund, G. Martin,age. s.50

⁴².Peter Freund, G. Martin,age. s.50

körfez savaşında petrol üzerine yaşanan facialar, bir insanlık felaketi olarak hafızalardaki tazeliğini hala korumaktadır. Artık, insanlığın önündeki çözüm bekleyen en önemli problemlerden biri, çevre dostu ve sınırsız olma özelliğine sahip, bir enerji kaynağı bulma ve tabiatı tehlikelerden koruyarak, insanlığın geleceğini garanti altına alma arayışdır.

3.5.2. Otomobilin İnsan Sağlığına Etkileri

Toplum sağlığıyla yakından ilgilenenler, sigara, alkol kullanma'nın zararları; diyet uygulama ve egzersiz yapma'nın faydaları gibi konular üzerinde önemle durmaya devam ederken, otomobil merkezli ulaşımın, sağlığa olan olumsuz etkileri çoğunlukla gözden kaçmaktadır. Bir İngiliz toksikolog, "Bırak arabayı, bırakayım sigarayı" diye bir slogan geliştirilmiştir⁴³.

Gerçekten de, sigaranın kansere yol açan etkisi üzerinde önemle durulurken, hava kirliliğinin bu hastalığın gelişmesinde üstlendiği rolün araştırılması ve gün yüzüne çıkarılması, büyük ölçüde ihmal edilmektedir. Aynı ihmalkarlık, hava kirliliği ile sigara dumanı arasında bir birlerinin etkisini tamamlayıp güçlendiren bir ilişki olabileceği şüphesinin araştırılması konusunda da yaşanmaktadır. "Örneğin; Kaliforniya'nın Riverside ve San Bernardino bölgelerinde yaz aylarında havayı solumanın, günde bir paket sigara içmeye bedel olduğu tahmin edilmektedir⁴⁴".

Yine, soğuk bir kış günü, bütün apartman bacalarının tüttüğü bir saatte, şehir merkezlerine (Özellikle de Ankara, İstanbul gibi) uzaktan, yada yüksekçe bir yerden bakma imkanı olduğunda, durumun vahameti, şehrin üzerine çöken koyu ve ağır duman tabakasından rahatça görülebilecektir.

Otomobillerden havaya salınan maddeler, insanlarda nefes darlığı, akciğer kanseri ve diğer solunum yolu bozukluklarının baş göstermesine neden olurlar. "Sıcak hava tabakasının soğuk hava tabakasının üstüne çıkarak Los Angeles ve Londra gibi kentlerde kirliliğin çökmesine neden olduğu dönemlerde bu kentlerde acil servislerin dolup taşıdığı ve solunum rahatsızlıklarından kaynaklanan ölümlerde büyük bir artış olduğu gözlenmiştir"⁴⁵.

⁴³.Peter Freund, G. Martin,age. s.51

⁴⁴.Eric Mann,L.A's Leathal Air (Los Angeles:Labor/Community Strategy Center, 1991),s.6

⁴⁵.Peter Freund, G. Martin,age. s.52

Aynı gözlemleri, Ankara, İstanbul gibi kentlerimizde yapmak mümkün olmakla birlikte, sobalardan açığa çıkan zehirli gazların ölümcül vakalarla sonuçlanması da çokça rastlanan ve haberlere konu olan bir durumdur."Amerikan Akciğer Araştırmaları Derneği'nin bir araştırmasında da, 1985'te ABD'de motorlu taşıtlardan kaynaklanan kirliliğin 120.000 kişinin ölümüne neden olduğu belirtiliyor⁴⁶.

Yapılan araştırmalar, karbondioksit'in, baş ağrılarında, koroner kalp rahatsızlıkları'na ve stres'e kadar çeşitli hastalıklara neden olduğu tespit edilmiştir. Karbonmonoksit ise, solunum ve kardiyovasküler rahatsızlıkların şiddetini artırıcı bir etkiye sahiptir⁴⁷.

Otomobiller, tehlikeli gazların yanında, havaya çeşitli metal ve mineral partikülleri de salarlar. Örneğin; Fren balatalarının aşınması sonucu açığa çıkan asbest partikülleri havaya karışır. Katalitik konverterler de havaya değerli metal gazları salarlar. Otomobilden salınan partiküllerin, Vücuda doğrudan zararları olmasa da potansiyel kanserojenlerin etkin hale geçmelerine neden olabilirler⁴⁸.

Otomobil kullanımıyla havaya salınan metaller arasında yer alan kurşun, en zararlılarından ve oldukça zehirli olup beyinde hasara yol açıcı etkileri vardır. ABD'de kurşunlu benzin tüketiminde düşüş sağlanan 1976 ile 1986 yılları arasındaki dönemde, ülkedeki insanların kanlarındaki ortalama kurşun seviyesinin üçte bir oranında düştüğü gözlenmiştir."Evleri, Mexico City'nin, trafiği yoğun caddelerinin yakınında bulunan çocukların kanlarındaki kurşun seviyesi buralarda oturmayan çocuklara oranla daha yüksektir ve bu çocuklarda nörofizyolojik davranış bozukluklarına rastlama olasılığı daha yüksektir"⁴⁹.

Bütün bunların yanı sıra, insan hayatını tehdit eden gürültü kirliliği de motorlu taşıt trafiğinin kaynaklık ettiği ciddi bir problemdir. Bir çok şehrimizde trafik, özellikle anayol trafiği, gürültü oluşturan kaynakların başında gelmektedir. Bugün, gürültü konusundaki en büyük şikayet, yoğun trafiğin yaşandığı cadde kenarlarında oturanlardan gelmektedir.

⁴⁶.Alexandra Allen, "The Auto's Assault on The Atmosphere", Multinational Monitor 11, 1990, s.23

⁴⁷.Peter Freund, G. Martin,age. s.53

⁴⁸.Peter Freund, G. Martin,age. s.84

⁴⁹.Kenny Bruno, "Not getting the Lead Out", Greenpeace, Ekim-Aralık 1991,s.18

Batı Almanya'da yapılan anketlerde nüfusun yüzde 95'inin trafiğin gürültüsünden rahatsız olduğu, yüzde 54'ünün gürültü nedeniyle başka yerlere taşınmayı bile düşündüğü ortaya çıkmıştır⁵⁰.

Gürültü, insanlarda işitme kaybına yol açmanın yanında stres ve yüksek tansiyon gibi rahatsızlıklara neden olabilmektedir. Ayrıca, uyku bozuklukları, konsantrasyon bozuklukları, iç sıkıntısı gibi rahatsızlıklar da gürültünün etkisiyle ortaya çıkabilmektedir.

Ulaşım sistemlerinin, sağlığı etkileyen sonuçlarının detaylı bir şekilde araştırılıp analize tabi tutulması, sağlığa ilişkin, şimdiye kadar fark edilememiş bir takım etkilerin açığa çıkmasını sağlayabilecektir. Böylelikle, trafik kaynaklı gürültü, kirlilik vb. Problemlerin sağlığa olan zararları ve bir takım rahatsızlıkların ortaya çıkışındaki rolleri araştırılabilir. Yani, otomobil merkezli ulaşım sistemlerinin sağlığa ilişkin etkileri, detaylı bir şekilde araştırılabilir. Özellikle, ülkemiz gibi, bu problem üzerinde pek durulmamış olan bir yerde, durum daha büyük bir önem kazanmaktadır.

3.5.2.1. Bedensel Sağlığa Etkileri

Günümüzde insanların büyük bir kısmı, zamanlarının çoğunu oturarak geçirmektedirler.

Gerek masa başı işlerin, gerekse her türlü ulaşımı motorlu vasıtalarla sağlama'nın insanı sürekli oturmaya mahkûm etmesi ve fiziksel etkinliğin olmaması durumu oldukça vahim sonuçlar doğurabilmektedir. "Hareketsizlik, kalp hastalığına neden olan unsurlar içinde, sigara kullanmaktan ve şişmanlıktan daha çok risk taşır"⁵¹.

Sürücülük, egzersiz yapma olanağını oldukça sınırlamaktadır. Bununla birlikte, otomobile ayrılan alanlar da, zinde kalabilmek için yapılabilecek faaliyetleri kısıtlayabilmektedir. Yani, bedensel sağlık, yalnızca bedensel çalışmanın iyice azalmış olmasından değil, aynı zamanda otomobil merkezli ulaşımın biçimlendirdiği mekanın yürüyüş yapma ve bisiklete binme imkanını elimizden alması sebebiyle de tehdit altında bulunmaktadır. Bu tehdidin etkisini yok etmek amacıyla geliştirilen bedensel sağlık sanayii, genellikle doğal hareketlerin taklidini sunan ve oldukça pahalı olan bir takım kondisyon

⁵⁰.Till Bastian ,Harold Thöml,Unsere Wahnsinnige Liebe Zum Auto (Beltz:Psychologie Heute/Taschenbuch, 1990)

⁵¹.Jane E. Brody "Personal Health", The New York Times, 3 Şubat 1993

aletleri üretmiştir. Ancak, bu donanımlar, doğal hareketlerin tekrarını sağlarken, hareketlerin gerçekteki gibi organik bir bütünlük içinde yaşanmasını sağlayamamaktadır. Bu durum ise, en çok bedensel sağlığı kapitalizeştiren sanayi kuruluşlarına yaramaktadır. Anlaşılan bedensel sağlık, sadece çalışma şartlarına değil, mekanın toplumsal beklentilere göre düzenlenip düzenlenmemesiyle de yakından alakalı bulunmaktadır. Aerobik ve diğer gelişmiş kondisyon tekinlikleri gibi, zindelik tekniklerinin revaç bulması, yürüyüş yapmak gibi daha doğal, basit ve doğrudan tekniklerin göz ardı edilmesine yol açmıştır. Otomobil merkezli ulaşım mekanı, yürüyüşü oldukça zorlaştırmakta, hatta kır gezilerine en çok rağbet eden yaşlılar bile gidiş gelişler için otomobil kullanmaktadırlar.

Otomobil vb. ulaşım araçlarının bedensel sağlık üzerinde oluşturdukları bu olumsuzluk ve tahribatları en aza indirmek için başvurulabilecek ve oldukça basit kabul edilebilecek bir yol, şehir mekânında yayalara ve bisiklete daha fazla yer ayırmak olacaktır. Bu konu ileriki bölümlerde “alternatif ulaşımın kolaylaştırılması” başlığı altında detaylı olarak ele alınacaktır. Bu yollar cazip hale getirildiğinde, insanların işlerine gitmek veya başka amaçları için yürüme ve bisiklete binmelerini teşvik edici bir fonksiyon üstlenecektir. Hatta, sırf egzersiz yapmak yada boş zamanlarını geçirmek için bile bu yollar kullanılabilir.

Otomobilin bedensel sağlığa ilişkin etkileri sadece, hareketsizliğe sebep olmak ve mekanı fazlasıyla işgal edip egzersiz imkanını ortadan kaldırmakla kalmamaktadır. Sürekli olarak aynı pozisyonda otomobil kullanmak, bel, sırt ve boyun ağrıları gibi rahatsızlıklar da oluşturabilmektedir. Sürekli yolu kontrol etme, zihinsel yorgunluk ve dikkatin dağılması sonucunu doğururken, sık sık vites kolu ile oynama da kol ve bacaklarda yorgunluk meydana getirmekte, bunun sonucu olarak stres ve sıkıntı gibi psikolojik sorunlar doğmaktadır. Özellikle de modeli düşük olan, süspansiyon sistemi arızalı ve iç aksesuarı eskimiş, yıpranmış olan otomobillerde bu problemler, daha büyük boyutlara varmaktadır. Aracın uzun süre kullanılmasının vücuda biyomekanik etkileri söz konusu olmaktadır. Eldeki veriler, otomobilin uzun süre kullanılmasının, sürücü omurgası ve sürücü kalçası gibi çeşitli organlarda vücut bozukluklarına yol açabileceğine dair şüpheleri doğrular mahiyettedir⁵². “Günde 30mil ve daha uzun mesafelerde yolculuk eden sürücülerin, bel

⁵².Peter Freund, G. Martin,age. s.60



fitiğine maruz kalmaya daha eğilimli hale geldikleri ve kamyon şoförlerinin bel hastalıklarına daha fazla yakalandıkları kaydedilmektedir⁵³”.

Otomobilin, bedensel sağlığa ilişkin olumsuz etkilerini en aza indirmek için, otomobilin konforu her geçen gün daha da arttırılmakta ancak, yine de bedensel rahatsızlıklar tamamen yok edilememektedir. Üstelik konforu arttırıcı aksesuardaki her yenilik, beraberinde yeni bir külfet getirmektedir. Örneğin; sıcak havaların bunaltıcı etkisini yok etmek için üretilen klima, konfor ve güvenliği arttırıcı dijital sistemler, can güvenliğini arttırıcı airbag (hava yastığı), rahat sürüş sağlayacak otomatik ayarlı koltuk ve direksiyon gibi ek donanım arttırsa, otomobilin fiyatı, aynı zamanda enerji kullanımı da artmakta ve ortaya çıkan maliyet bir çok alıcının gücünü aşip onu caydırmakta ve konforu düşük otomobillere rağbet etmeye zorlamaktadır. Sonuç olarak, otomobilin bedensel sağlık üzerindeki olumsuz etkilerini, ekonomik ve pratik yollardan temin etmek için, geniş çaplı arayışların arttırılarak sürdürülmesi gerekmektedir.

3.5.2.2. İnsan Psikolojisine Etkileri

İnsan, sürücülüğün neden olduğu strese zihinsel olarak kendini alıştırmalıdır. Bir süre sonra da bu durumu stres olarak algılamamaya başlar. Ancak, zihin strese alışırken beden de benzer bir cevap vermemektedir. Örneğin; “trende yolculuk edenlerin kalp atışlarının, özel otolarda yolculuk edenlerinkine oranla daha düşük olduğu saptanmıştır. Başka araştırmalarda da sürücülüğün, vücuttaki stres hormonu, kan şekeri ve kolesterol seviyelerini yükselttiği saptanmıştır⁵⁴”. “Otomobil sürücüleri ile ilgili yapılan araştırmalarda, trafik tıkanıklığına maruz kalınmasıyla, çeşitli ters psikolojik tepkilerin ortaya çıkması arasında belirgin bir ilişkinin var olduğu görülmektedir. Örneğin, araştırmacılar, yoğun trafik tıkanıklıkları ile kalbin atış hızının, tansiyonun ve elektro kardiogram düzensizliklerinin artışı arasında belirgin ve doğru orantılı bir ilişkinin bulunduğunu kaydetmişlerdir. Aynı zamanda, yapılan araştırmalar, trafik tıkanıklığına uzun süre maruz kalmanın, özellikle de bu uzun mesafeli, uzun bekleme süreli ve sıkça karşılaşılan bir durumsa, olumsuz ruh hallerinin artmasına, gerilimli durumlara karşı tahammülün

⁵³ Peter Freund, G. Martin, age. s.60

⁵⁴ A. A. Robinson, “The Motor Vehicle, Stress and a Circulation System”, Stress Medicine 4, 1988, ss.173-176

azalmasına ve hatta sabırsız araba kullanma alışkanlıklarına neden olabildiğini göstermektedir. Konunun uzmanları, psikolojik araştırmaların, trafik ortamına uzun süreli maruz kalınmasının kişinin davranışları ile sağlığı üzerinde oluşturduğu etkilerle ilgilenen yerde daha çok sürücülerin buldukları ortamın acil taleplerine gösterdikleri kısa süreli tepkilerle ilgilendiğini belirtmektedirler⁵⁵.”

Norveç hükümetinin yaptığı bir araştırmaya göre, "otomobil trafiğinin kişiliksizliğinin, genellikle trafik tıkanıklıklarında kendini gösteren rekabetçilikle bir araya gelmesi sonucunda insanlarda alışılmamış bir acımasızlığın ortaya çıktığı anlařılmıřtır⁵⁶”.

Yapılan bir başka araştırmada da "trafik tıkanıklığına fazlaca maruz kalınmasının, tansiyonu yükseltebileceği, gerilimli durumlara karşı tahammül gücünü zayıf düşürebileceği ve araba kullanırken olumsuz ruh halleri ile saldırganlık hallerini arttırabileceği sonuçları ortaya çıkarılmıştır.⁵⁷"

Araştırmalar, günden güne artış gösteren trafik tıkanıklığının, insanlarda stresi ve saldırganlık duygularını arttırdığı ve çevre yollarındaki silâhlı saldırılar ile diğer cisimlerle yapılan uzaktan saldırıların, otomobili silah yerine kullanarak gerçekteştirilen mütecaviz hareketlerin ve araba seyir halindeyken sürücülerin yolda birbirleriyle olan zıtlarışmalarının oluşumuna katkıda bulunduğu görüşünü desteklemektedir⁵⁸.

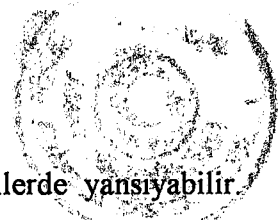
Bu gün, Amerika ve Avrupa ülkelerinin pek çoğunda, sürücü belgesi almak için müracaat edenlere "psikolojik muayene" uygulanır. Uygulamalı psikolojinin alt dallarından biri olan *trafik Psikolojisi*'nin de aracılığıyla bireyin tıbbi ve psikolojik muayenesi yapılır. Algılama, dikkat, reaksiyon hızı, psikomotor (duyu-hareket) koordinasyonu, zeka ve kişilik özellikleri test'ten geçirilir. Buna, *Psikoteknik uygulama* da denir. Burada, zeka, yargı gücü, dikkat ve mekan bilinci, psikomotor gücü, entelektüel özellikleri incelenir. Klinik özellikleri açasından da, olgunluk düzeyi, kişilik bozuklukları, alkolik ve toksiman olup olmadığı, paranoid, psikopatlık eğilimleri, heyecan reaksiyonları, bilhassa otobüs, kamyon ve tır gibi yüksek sorumluluklar taşıyan sürücülerde özenle incelenip ölçülür. Böylece, kaza tehlikesi doğmadan yüksek kaza riskleri önlenmiş olur.

⁵⁵ U.S.General Accounting Office,Traffic Congestion:Trends,Measures and Effects,Washington,DC,1989,s.68

⁵⁶ Peter Freund, G. Martin,age. s.59

⁵⁷ Peter Freund, G. Martin,age. s.59

⁵⁸ Peter Freund, G. Martin,age. s.60



Psikolojik sorunlar ve kişilik bozuklukları, trafiğe çeşitli şekillerde yansiyabilir. Özellikle, psikopat eğilimi sürücüler, ışığı karşıdakinin gözüne vurma, yakın takip, sıkıştırma, aniden havalı korna çalma, mesleği kötüye kullanma, aşırı sürat'ten zevk alma gibi davranışlar gösterebilirler.

3.5.2.3. Otomobile Bağımlılık ve Bireycilik

Tasarımı genellikle, bireysel kullanım esas alınarak gerçekleştirilen, bir kişinin yönlendirmesiyle hareket eden otomobil, bir başka kişinin hareket ve ihtiyaçlarına bağımlı olmayan, başkalarıyla ilişkide olma durumunu en aza indiren veya tamamen yok eden, özel ve bağımsız bir tüketim biçimini amaçlar. Sanayi devrinin, şeylere sahip olunarak bireysel özgürleşmenin sağlanacağı vaadinin, en fazla vurgulandığı nesne otomobildir.

Amerika Birleşik Devletleri Genel Saymanlığının bir raporunda, özel araçların rağbet görmesinin, Amerikan bireyciliği'nin bir ifadesi olduğu görüşüne yer verilmiştir. Raporda ayrıca, kendine ait bir otomobil kullanmanın, kişinin özgürlük duygusunu artırdığı, yolculukların büyük bir kısmının, insanlara kişisel bir ulaşım biçimi sunan niteliği nedeniyle otomobillerce gerçekleştirildiği belirtilmektedir⁵⁹.

Yolculukların büyük bir kısmının otomobille gerçekleştirilmesini, sadece otomobilin kişisel bir ulaşım biçimi sunan niteliğine bağlamak doğru olmayacaktır. Bu durum üzerinde, otomobilin çekiciliği kadar, toplu ulaşımın yetersiz ve işlevsiz olması sebebiyle ister istemez otomobilin tercih edildiği gerçeğinin rol oynadığını göz ardı etmemek gerekmektedir. Bireyleri, otomobile bağımlı hale getiren en önemli sebeplerden biri, otomobil ulaşımına alternatif ulaşım biçimlerinin yetersiz olması ve ihtiyaca gerektiği gibi cevap verememesidir.

Otomobil, olumsuz vasıflara sahip veya yetersiz kalan toplu ulaşım ve öteki alternatif ulaşım biçimleri karşısında daha kullanışlı ve konforlu bir araç olmakta ve kullanıcıyı kendine çekip bağlamaktadır. Otomobilin revaç bulmasını sağlayarak, onu cazip hale getiren sebeplerden biri de mekan düzenlemelerinin onun lehine olacak şekilde gerçekleştirilmesidir. Otomobil birey için, kendini başkalarına ifade etmede kullanılacak bir araç olma fonksiyonuna da sahiptir. Bu konuda, Jonathan Raban şöyle demektedir:

⁵⁹.Peter Freund, G. Martin,age. s.123

“Otomobil, aşırı bir simgecilğin bütün yükünü üzerinde taşımak zorunda kalmıştır... Otomobil, benliğin özel bir suretidir. Sahibinin dış görünüşüne biçim verir, zevk anlayışının, kişisel tercihlerinin görünür ifadesidir⁶⁰”.

Otomobil, bünyesinde taşıdığı hız ve gücü ile sürücüsünün emrine amadedir ve keyfince yönlendirme imkânı sunmaktadır. Yani, tamamen sürücüsünün kontrolündedir ve ona keyif vermek için itirazsız itaat etmektedir. Yarışçı Emerson Fittipaldi'nin bir yorumunda bu durum belirgin bir biçimde ifade edilmektedir: " Arabamın dışındayken kendimi işe yaramazın biri olarak hissediyorum. İçine girdiğimde ise, her şey birden bire değişiveriyor ve kendimi dünyanın ve kaderin üstünde bir varlık gibi hissediyorum"⁶¹.

Otomobil, çoğu insan için teknolojik gelişmelerle içli dışlı olmayı sağlayan bir araç, durdurulamayan bir gücün simgesidir. Dizginlenemeyen bir bireycilik anlayışını simgeler. Toplumsal engellemelerden bağımsız, yalnız başına dolaşan bir birey imgesi sunar. Oysa insan, böyle yalnız dolaşan bir sürücü olmayı ne kadar çok arzularsa arzulasın, harcanacak enerji'nin bedeli ve diğer toplumsal sınırlılıklardan bağımsız olamayacaktır. Her şeyden önce, sürücünün tek başına otomobil kullandığı zamanlar çok nadirdir. Çünkü, kendini genellikle yorgun ve bunaltıcı bir trafiğin içinde bulmaktadır. dolayısıyla, trafik tıkanıklığı artıkça otomobillerin ortalama hızı düşmekte ve birey bir taraftan zaman kazanırken öteki taraftan büyük bir zaman kaybı yaşamaktadır. Tabiatıyla, otomobil merkezli ulaşım ağından, kimseye bağımlı olmadan, özgürce direksiyon sallama hayali yavaş yavaş silinip, yerini var olan gerçekliğe bırakmaktadır. Ancak, buna rağmen yalnız sürücü imgesi otomobil reklâmlarında kullanılmaya ve otomobil satışlarını etkilemeye devam etmektedir.

Zamanın kıt bir varlık olduğu ve zaman ile mekanın sıkıştırılabileceği, böylece daha çok işin daha çabuk halledilebileceği fikri, insanlarda hızlı hareket etme arzu ve çabasını doğurmaktadır. Hız, zamanı en verimli şekilde kullanma konusundaki tutum ve düşüncelerle çok yakından ilgilidir. Fakat, her şeye rağmen daha yüksek hızlara ulaşmak, günlük hayatımızda daha fazla şeyler yapmamızı yeterince sağlayamamıştır. Çünkü, kalabalık kentlerdeki trafik tıkanıklığı, otomobillerin hız potansiyelini kullanışsız hale getirmiştir. Bu sebeple, eskiden daha kısa süreli yolculuklarla görebildiğimiz işlerimizi halledebilmek için şimdi, yollarda daha fazla zaman harcamaktayız. Ancak, bireyi

⁶⁰.Jonathan Raban, Soft City:The Art of Cosmopolitan Living (New York:E.P. Dutton and Co., Inc.1974), s.100

⁶¹.Peter Freund, G. Martin,age. s.124

otomobilden uzaklaştırması, otomobile karşı bir soğukluk yada isteksizlik oluşturması beklenen bunca probleme rağmen bireyi otomobile daha bağımlı hale getiren birçok sebeple karşı karşıya bulunmaktayız: Sokaklardaki kalabalıklar sebebiyle, yaya dolaşmanın çekilmez hale gelmesi, egzoz gazlarına daha fazla maruz kalma tehlikesi, diğer insanlarla istenmeyen bedensel temas, sokak magandaları tarafından özellikle bayanların taciz edilmesi, aile mahremiyetinin korunmaması, çocukları yürütme veya kucakta taşımanın güçlüğü, mesleki işinden arta kalan zamanın öteki işleri görmeye elverişsiz derecede yetersizliği, bedensel yorgunluk ve yürümeye karşı isteksizlik, otomobile bağımlılığı artıran sebeplerden bir kısmı olarak sayılabilir. Bununla birlikte, günlük hayatın monotonluğundan doğan sıkıntı ve stresler de bir nebze olsun rahatlayabilme çabası içinde olan bireyi, otomobile doğru sürükleyebilmektedir. Toplumsal hayatın günlük sıkıntı ve acılarından daralan birey, öznel bir ortam oluşturup yalnız kalmasını sağlayan otomobile, adeta bir kaçış, bir rahatlama vasıtası olarak sarılmaktadır. Peşinde koşup durduğu arzularının büyük bir kısmına ulaşamayan bireyin, otomobile sahip olma güdüsünü tatmin ettiği ve bu güdünün otomobil'e bağımlılığı artırdığı da düşünülebilir.

Sonuç olarak denebilir ki; önceleri ihtiyaç gözüyle bakılan, daha çok fonksiyonları açısından arzulanan otomobil, daha sonra, yukarıda sayılan türden bir takım sebeplerle bağımlılık oluşturan bir tutku halini almaktadır.

3.5.3. Trafik Kazaları

Otomobille ilgili problemlerin en başında geleni ve en önemlisi trafik kazaları, en üzücü olanı da ölüm veya sakatlıkla sonuçlanan trafik kazalarıdır. "*Dünya Sağlık Teşkilatı*" ndan elde edilen verilerde, motorlu araç kazalarında 1988 yılı içerisinde kırk ülkede toplam 142.799 kişinin hayatını kaybettiği kaydedilmektedir⁶².

Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesinde bulunan, Trafik Hizmetleri Başkanlığı tarafından yayınlanan, 1988 yılına ait Trafik İstatistik Yıllığı, trafik kazalarının Türkiye'deki korkunç boyutlarını gözler önüne sermektedir. "1988 yılı içinde toplam 440.149 kaza meydana geldi ve bu kazalara 733.813 araç karıştı. Bunlar içinde, %62.7

⁶².Peter Freund, G. Martin, age. s.62.

otomobil ve %13.1 ile kamyonet ilk sıraları alıyor. Ölü sayısı 4.935, yaralı sayısı 114.452 olurken, maddi hasar ise, 177.754 trilyon TL gibi yüksek bir değerde gerçekleşti.

1998 yılında meydana gelen ölümlü, yaralanma ile sonuçlanan kaza sayısı toplamı Türkiye’de, 65.245 iken bu değer Japonya’da 803.184,Almanya’da 377.257, İngiltere’de 238.923, Kore’de ise 239.721’dir. Buna ek olarak, 100.000 araca düşen ölü sayısı, Türkiye’de 59 gibi yüksek bir değer gösteriyor⁶³.

“ABD’de, yaşları onbeş ile ondokuz arasında değişen gençlerin ölüm nedenlerinin başında otomobil kazaları gelmektedir. İkinci sırayı alan cinayetler sonucu meydana gelen ölümlerin oranı, otomobil kazaları sonucu meydana gelen ölümlerin oranının sadece beşte ikisi kadardır. Otomobil kazaları, ortalama ömür süresini azaltan nedenlerin başında gelir”⁶⁴.

Bu ölümler, sadece sürücü ya da yolculara ait olmayıp yayalar da trafik kazalarında ölenlerin toplam sayıları içinde önemli bir mevcudu bulmaktadır. Örneğin, ABD’deki, kaza sonucu ölümlerin yüzde16’sı (1991 yılında), İngiltere’de, otoyollarda meydana gelen ölümlerin üçte biri, yayalara aittir.

Otomobil kazalarına yol açan çok çeşitli ve karmaşık nedenler bulunmaktadır. Sürücü bireylerin, psikolojik yaşantıları ve tutumlarından kaynaklanan hız düşkünlüğü göz ardı edilmemekle birlikte, bu konudaki baş sorumlulardan biri olarak medya gösterilebilir. Özellikle görüntülü medyada, hız ve şiddeti (genellikle ikisini bir arada) körükleyen, bu duruma adeta alkış tutan, aşırı derecede çok görüntüye rastlanmaktadır. Birçok film “olmazsa olmaz” türünden, otomobilin hızlı ve pervasızca kullanılmasını sergileyen araba kovalama sahneleri ile süslenir. Sahne adeta, sanal alemde pervasızca bilgisayar oyunu oynayan kahramanların eğlence alanına dönüştürülür. Reklamalarda, otomobiller ve hız konusuna, erkeklik ve gücün bir temsili olarak yer verilir.

Yapılan araştırmalarda, yaş ve cinsiyetin, kazaların meydana gelişinde önemli bir etken olduğu tespit edilmiştir. Ondört ile yirmidört yaşları arasındaki erkeklerin, kaza yapma riski en fazla olan sürücüler olduğu anlaşılmıştır. Bunun sebepleri ise, toplumsal ve kültürel etkenlerdir. Örneğin; genç yaştaki erkekler genellikle risk alma konusunda toplum

⁶³. DİE 26 Ekim 1999, <http://www.die.gov.tr/>

⁶⁴.Peter Freund, G. Martin,age. s.63

tarafından destek görürler. Emniyet kemerini bile maço luğa yakıştırmadıkları için takmak istemezler⁶⁵.

Kazalarda rol oynayan önemli etkenlerden biri de mali zorluklar şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Zamanla yarışmak durumunda olan sürücüler çok büyük sıkıntılarla boğuşarak yolları kat ederler. Otobüslerde birden fazla sürücü bulundurma mecburiyeti, uykusuzluk ve yorgunluk problemlerini büyük ölçüde halledip, sıkıntıları bir nebze azaltmışsa da, yarış havası içinde sürdürülen otobüs seyahatleri, kaza riskinden çok uzak bulunmamaktadır. Kamyon sürücüleri ise, çoğunlukla tek sürücü olarak ve ağır aksak seyreden araçlarıyla uzun yollar kat etmektedirler. Çoğu, kendi hesabına çalışan ve ağır yükler taşıyan kamyon şoförleri arasında, çok demli çay ve uyarıcıların yanı sıra uyarıcı ilaç tüketimi oldukça yüksektir. Bununla birlikte, kamyonların sayısında ve ağırlıklarındaki artış, trafik tıkanıklığında ve trafik kazalarında da artışa yol açmaktadır. Hele hele kendilerinden çok hızlı olan otomobillerin, gerek çekememe, gerekse küçümseme yüzünden ağır vasıtalarca sıkıştırılma, engellenme, taciz edilme şekillerinde zor durumda bırakılmaları, çok daha büyük ve üzücü bir kaza oluşturucu faktör olmaktadır.

Trafik ölümlerinde en çok dikkat çeken şeylerden biri, içkili araba kullanımı sonucunda meydana gelen kazalardır. Alkollü araç kullanımını önlemek için getirilen yasalar, uygulanan kontroller ve ağır cezalar ile halkın gösterdiği büyük tepkiler, bu tür kazaları hatırı sayılır ölçüde azaltmakta ise de, halen böyle üzücü kazalar yaşanmaya devam etmektedir. Alkollü araba kullanımı nedeniyle meydana geldiği söylenen ve ölümle sonuçlanan birçok kazada aşırı yorgunluk, tecrübesizlik, kötü tasarlanmış ve yetersiz ışıklandırılmış yollar ile emniyetsiz otomobiller gibi yan etkenlerin de rol oynadığı bilinmektedir.

Bu arada yaşanan bir diğer üzücü olay da, sarhoş sürücülere karşı oluşturulan kampanyalar sebebiyle alkol kullanmadığı halde alkol testinden geçirilen insanların kişilik haklarının ve mahremiyetlerinin zedelenmesidir.

Alkollü araç kullanımı sonucu yaşanan kazaların bütün sorumluluğunu sarhoş sürücülere yüklemek pek dürüst bir davranış olmasa gerek. Çünkü, en az onlar kadar, alkollü içecekler sanayii ile alkol'ü teşvik edenlerde; ayrıca caydırıcı davranmayan toplum, kalitesiz otomobiller üretenler ve yetersiz yollar yapanlarda hata aramak gerekir

⁶⁵.Elizabeth Horton, "Why Don't We Buckle Up?", Science Digest 93, 1985, s.22

Otomobil ölümlerinde önemli etkenlerden olan ve üzerinde en çok durulması gereken unsurlardan biri de hız konusudur. "1970 yılında baş gösteren petrol krizi nedeniyle ABD'de hız sınırı 55mil'e indirildiğinde trafik kazalarındaki ölüm oranının da yüzde 32'ye düştüğü gözlenmiştir.... New Mexico'nun ABD sınırları içinde kalan bölgesindeki hız sınırı 55mil'den 65mil'e çıkartıldıktan sonra, tam bir yıl içinde trafik kazalarındaki ölüm oranı hemen hemen iki katına çıkmıştır⁶⁶.

Batı Almanya'dan elde edilen veriler de, düşük hız sınırının, ölüm oranının artışını engellediği fikrini desteklemektedir.

Sürücülerin, sorumluluklarını bilmeleri önemli olmakla birlikte, sadece kişilerin davranışlarıyla uğraşmak, kazaların toplumsal, kültürel ve çevresel boyutlarının göz ardı edilmesine neden olmaktadır. Çoğu zaman, otomobillerde güvenlik konusu ihmal edilmekte yada otomobil eskidikçe güvenlilik özelliğini yitirmektedir. Bunun yanı sıra, bazı yollar da güvenli değildir. Türkiye'de, özellikle de Doğu ve Güneydoğuda, coğrafi ve ekonomik şartlar sebebiyle, yapılan yollar güvenlik ve amaca uygunluk yönünden çoğunlukla yetersiz kalmaktadır. Otomobillerin sahip oldukları hız potansiyelinin, sürücülerin becerisinin ve yol kalitesinin çok çok üstünde olması ve sürücülerin bütün olumsuz şartlara rağmen aşırı hız tutkularını frenleyememeleri, kaza riskini daha da artırmaktadır.

Türkiye'de kazaların çoğu aşırı hız, alkolü araç kullanma, emniyet kemeri takmama gibi "rizikoya eğilimli" kişilerin gösterdikleri davranışlardan kaynaklanmaktadır. Prof.Dr. Bekir YILDIRIM'ın (1985) yaptığı araştırmaya göre; kazaların %44'ü çarpışma sonucu olmakta ve bunların %42'sine kamyonlar, %30'una otomobiller, %14'üne de otobüsler sebep olmaktadır. Yol bakımından incelendiğinde, %72 düz yolda, %11 hafif virajda; kusur oranı açısından incelendiğinde %81 sürücü hatası, %11 araç hatası olduğu görülmektedir.

Kazaların oluşumunda rol oynayan bireysel faktörler şöyle sıralanabilir;

A) Biyografik Faktörler

1.Cinsiyet faktörü:Kadınların, erkeklere göre daha dikkatli araç kullandıkları bilinmektedir. Sürücüler arasında yapılan araştırmalara göre; erkekler kendilerini geçen kadınlara sinirlenerek, onlara haddini bildirmek amacıyla yarışa kalkmakta, takibe alarak sıkıştırmakta, şaşırtma ve aniden önüne çıkma şeklinde taciz etmektedirler. Bu da kadın sürücüyü olumsuz etkilemektedir.

⁶⁶ .Peter Freund, G. Martin,age. s.68

2.Yaş:İstatiklere göre, kaza sıklığı, 25yaşına kadar yüksek olup, bu yaştan sonra azalmakta, 60yaşından sonra ise, yeniden artmaktadır. Gençlerde kazaların çokluğu tecrübesizlik, dikkatsizlik, düşünmeden hareket'e geçme, yarış ve gösteri yapma, ataklık, kendine güvenme ve ailevi sorumluluğunun olmamasına dayanmaktadır. (Köknel, 1970)

3.Deneyim:Deney ve mesleki becerilerin artması, kaza riskini düşürür. Kaza yapmış olanlarda ise, bu risk daha da azalmaktadır.

4.Eğitim:Sürücünün eğitim ve kültür düzeyi, sürücü kurslarında uygulanan programın süresi ve verilen öğretimin niteliği büyük bir önem taşımaktadır. Günümüzde, sürücü eğitimi veren kursların birçoğunun, yetersiz olması ve sürücülerin yeterli beceriyi kazanmadan ehliyet alabilmeleri, acemi sürücü sayısını, dolayısıyla da kazaların sayısını arttırmaktadır.

B) Fiziki ve Fizyolojik Faktörler

1.Solaklık:Vites kolu vb. araçların sağ ele göre yapılması, solakların kaza yapma olasılığını arttırmaktadır.

2.Şişmanlık:Şişman kişilerde hareket imkanının az olması, buna bağlı kalp rahatsızlıkları, yüksek tansiyon ve damar sertliği, kaza yapma olasılığını artırır.

3.Fizyolojik Etkenler:Gece sürücülük yapanlar yeterince dinlenemediklerinden beden dengeleri bozulur. Buna bağlı olarak çabuk yorulma, çabuk kızma gibi sorunlar yaşanır. Ayrıca, organik bozukluklar, geçirilen hastalıklar, geçirilen ameliyatlar ve yaşlılık gibi fizyolojik faktörler de kazaları artırıcı nedenler arasındadır. (Toğrul, 1982)

C)Psiko-Fizyolojik Faktörler

1.Görüş-Duyuş yetersizliği 2. Duyu-Hareket fonksiyonları 3.Yorgunluk
4.Alkolizm 5. İlaç kullanımı

D)Zeka Faktörü

Sürücülük, belli bir zekayı gerektirir. Zeka Bölümü 70'den az olan kişilerin, normal ve zeki insanlara göre daha fazla kaza yaptıkları saptanmıştır.(İ.Efil, 1990)

E) Kişilik Faktörü

Çocuklukları kötü geçmiş, geçimsiz, aşırı disipline edilmiş aile ortamında yetişen sürücüler daha saldırgan bir yapıya sahiptirler. Duygusallık, nevrotik tutumlar, saplantılı düşünme, korku ve depresyonlarını yenememe, aşırı sevinç ve üzüntü geçirme durumunda olanlar daha çok kazalara sebep olurlar.

F)Psiko-Sosyal Faktörler

1.Riski kabul Etme:Kurallara bilerek uymama, alkol kullanma, sürat yapma, hatalı sollama gibi, riski kabullenen sürücüler büyük ölçüde kazalara sebep olmaktadır. Bu risk, gençlerde dahafazladır.

2.İşini Sevmeme,Zevk almama:Yıllardır sürücülük yapmaktan usananlar, evinden uzak kalanlar ve işsizlik sebebiyle şoförlük yapanlar, kazaya daha yatkındırlar.

3.Çalışma şartlarının iyi olmaması:Zor şartlar altında, aşırı derecede ve sigortasız çalışma , araçta uyuma, ailevi sorunlar, aciliyeti olan yük (sebze, posta gibi) taşıma gibi durumlar, kaza riskini arttırmaktadır.

4.Gürültü:Gürültülü ortamlarda çalışma ve hayat standartlarını yükseltme imkanının olmaması da kaza riskini artırıcı rol oynamaktadır.

Otomobil kazalarına çözüm bulmak amacıyla, genellikle bireye yönelik eğitim ve yaptırım uygulamaları konusu üzerinde ısrar edilmektedir. Oysa, bireylere tek tek ulaşmak oldukça güçtür. Trafik cezaları, kısa vadede yeterli derecede caydırıcı olamamaktadır. Asıl üzerinde durulması gereken, toplumsal ortamı ve fiziksel çevreyi değiştirecek, daha güvenli otomobillerin üretilmesini mümkün kılacak ve sürücülere alternatif ulaşım imkanları sağlayacak ekolojik bir yaklaşım olacaktır. Pahalı da olsa, bu tür yaklaşımlar daha etkili çözümler sunacaktır. Otomobil kaynaklı ölümlerin genellikle,kişilerin ihmalkarlıkları sonucu ortaya çıkan bir problem olmasına rağmen, bu durum dolaylı yollardan toplum ve siyasetle de bağlantılı bulunmaktadır.

Sonuç olarak denilebilir ki; trafik kazalarını en aza indirebilmek için bütüncül bir yaklaşımla olaya yaklaşp köklü çözümler üretmek gerekmektedir. Bunun için de toplumsal çevrenin ve ekolojik unsurların mükemmel olarak düzenlenmesi, yol ve araç kalitesi ile güvenliğinin artırılması, trafik kontrol mekanizmalarının daha da iyileştirilmesi, trafik eğitiminin sürücülerle sınırlı kalmayıp bütün topluma yaygınlaştırılması ve kaza anında yada sonrasında gereken müdahale ve yardımların kalite ve nitelik yönünden artırılması gerekmektedir. Otomobilli ulaşımın alternatiflerinin, özellikle en güvenli ve en ekonomik olan ve Batı dünyasında önemli ölçüde yararlanılan raylı sistemin acilen geliştirilip hizmete sunulması gerekmektedir. Şayet, bu ve benzeri alternatif ulaşım projeleri mali bütçeyi zorluyor yada otomotiv sanayi tarafından engelleyici tutumlarla karşılaşıyorsa, bu sistemin özelleştirilmesine gidilebilir ve özel teşebbüs, gayet güvenli, ekonomik ve kazançlı

olacak bu sistemin geliştirilmesine teşvik edilebilir. Böylece, kamu yararına, ülke vatandaşının katkıları da sağlanabilir.

3.5.4. Sürücü Eğitimi

Otomobile bağlı olarak karşımıza çıkan en önemli zorunluluklardan biri, sürücülük bilgisi ve sürücü belgesine sahip olma durumudur. Araç kullanabilmek için, kullanılacak aracın türüne uygun ehliyete sahip olmak zorunludur. Ehliyetsiz olarak araç kullanmak, bir trafik suçudur ve cezai müeyyide gerektirmektedir. Ehliyet sahibi olma mecburiyeti ve bireylerin kendi başlarına sürücülüğü öğrenmelerinin güçlüğü, sürücü kurslarını gerekli kılmıştır. Türkiye’de bilinen ilk şoför diplomaları, Birinci Dünya Savaşı sırasında verilmiştir. Daha sonra 1950’lerde ilk şoför mektepleri açılmıştır. Buradan, şoförlük ve traktörcülük belgesi alanlar arasında üç tane de kadın bulunmaktadır.

Bu dönemde, her isteyen şoför olamamaktadır. Sürücünün eğitim ve kültür düzeyi, sürücü kurslarında uygulanan programın süresi ve verilen öğretimin niteliği ve alıcılık gücü, sürücülerin yetiştirilmesinde önem taşır. İhtiyaç duyulması üzerine sürücü kursları, Milli Eğitim’e bağlı olarak, artan sayıları ile hizmet vermekte; içinde buldukları problemlere rağmen vazgeçilmez bir görev icra etmektedirler. Gerekli yasal düzenlemeler ve kontrollerle eğitim kaliteleri artırılarak daha eğitilmiş sürücüler yetiştirmeleri sağlanabilir.

Trafikte istenen verimin elde edilmesi, kazaların en aza indirilmesi ve ulaşımın rahatlığa kavuşturulabilmesi için, her şeyden önce trafik kural ve normlarına, trafiğe çıkanların uymaları gerekmektedir. Bunun yolu da eğitimden geçer. Kaza riskinin düşürülmesi, büyük ölçüde deney ve mesleki becerilerin arttırılmasına bağlıdır. Özellikle ağır vasıta sürücülerinin yol ve motor deneyimi daha büyük önem taşır. Eskiden muavinlikten başlanarak yıllar süren deneyim sonucu elde edilebilen şoförlük statüsü bugün, kısa süreli bir kursta yetersiz şartlar altında, tecrübe kazandırma hususiyetine sahip olmayan yollarda ve yetersiz araçlarla kazanılmaktadır. Sürücülerin eğitim ve kültür düzeyi eksikliği de işin içine girince, trafik kurallarına uyma düzeyi en aza inmektedir. Artık, sürücüler, (veya sürücü adayları) kurallara uygun davranmak yada aracın sahip olduğu fiziksel şartlara göre hareket etmekten ziyade kişisel yeteneklerine güvenmeye

kalkışmaktadırlar. Böylece, emniyet kemeri takma, hatalı sollamadan kaçınma, takip mesafesi, sürat hadi ve trafik uyarı levhalarını ve işaretlerini dikkate alma gibi prensipler göz ardı edilmekte, yani sürücü bilerek riske girmektedir. Bu ise, doğrudan doğruya kazalara davetiye çıkarmak demektir.

Alkol bağımlısı olan kişiler ,çoğunlukla sarhoş olduklarını ve becerilerini kaybettiklerini kabul etmediklerinden, bunların alkollü araç kullanma yasağına uymaları çoğu zaman mümkün olmamakta ve kazaların büyük bir bölümü alkolden kaynaklanmaktadır.

Aracın cinsine göre, (kamyon, çekici vb) sürücünün kendine duyduğu güven artıka, geçiş önceliği sırası göz ardı edilmekte ve daha fazla şerit ihlaline gidilmektedir. Geleneksel hareket ve tavırlardan vazgeçmemek de trafik kurallarına uyulmasına engel olmaktadır. Yayalar, bilerek araç yolunda yürümekte, "nasıl olsa trafik sıkışık değil" düşüncesiyle trafik işaretlerini ihlal etmekte, karşı tarafa geçmek için, üst geçit yada yaya geçidi yerine yolun herhangi bir yerini kullanmakta, kaldırımlarda (yaya yolunda) uygunsuz bir şekilde durarak veya kol kola yürüyerek diğer yayaların caddeye taşmasına yol açmaktadırlar. Bu zihniyete sahip olan sürücüler de, kuralları ihlal etmek, seyir esnasında yüksek sesle müzik dinlemek, gereksiz yere gaza basma yada fren yapma, pencereden bir takım nesnelere atma, toplu taşıma vasıtalarında yasaları hiçe sayarak sigara içme ve karşı yönden gelen yada kendisini takip eden araçları hiçe sayma gibi görgüsüzce davranışlar sergileyerek trafik normlarını ve değerleri hiçe saymaktadırlar.

Görünen o ki, pek çok kazanın ve kural ihlalinin temelinde norm ve değerlerin göz ardı edilmesi yatmaktadır. O halde, ilkokuldan itibaren verilecek trafik dersleriyle, daha sonraki eğitim basamaklarında verilecek hoşgörü ve demokrasi mesajlarıyla ve sürücü kurslarında öğretimin yanında eğitime büyük bir yer vermekle trafik eğitimi artırılmalı, değer ve normlar bu vb. yollarla insanlara benimsetilmelidir. Bunun yanı sıra, medya, iletişim vasıtaları yada konferans ve seminerler yoluyla sık sık etkileyici uyarılarla trafik eğitimi artırılmaya çalışılmalıdır. Bu amaçla hareket edilirken, sadece sürücüler değil, yayalar ve yolcular da hedef alınmalıdır. Bu arada, sürücü eğitimi ve duyarlılığını artırmak için, sürücü kurslarının ciddi bir şekilde ele alınıp bunlara çeki düzen verilmesi gerekmektedir. Çünkü; "bireyin eğitim ve kültür düzeyinin düşüklüğü, sürücü kurslarında psikoteknik imkanların olmayışı, sürücüyü seçememe, pratik ve teorik derslerin azlığı,

C,E,D sınıfı ehliyetlerinin kademeli verilmeyişi gibi durumlar, trafikteki bilgi ve tecrübe seviyesini iyice düşürmekte ve trafikteki kaza sayısı ile can ve mal kaybını artırmaktadır"⁶⁷

Türkiye'deki çıraklık eğitimi bile en az, 3-4 yıl sürerken, sürücü belgesi, 1-2 ay gibi kısa bir süre zarfında verilen eğitim ile alınıp, "en kısa sürede alınan mesleki belge" olma özelliğini kazanmaktadır.

"Bugün, Türkiye'de birçok sürücü kurslarında, hızı 50-60 kilometreyi geçmeyen ve yaşı 15-20'den fazla olan araçlarla direksiyon eğitimi yapılmaktadır. Sonra, teknoloji harikası olan otobüse binen şoför şaşırıp kalıyor. Otobanda araç kullanılmıyor, buz deneyimleri yok. Bugün sanayiye, (sanayi bölgesine a.n.) gittiğimizde motor tamircilerinin (pek) işi yok. Fakat kaportacıların atölyeleri araba dolu. Bu da bize, tecrübesiz şoförlerin gün geçtikçe fazlaştığını göstermektedir"⁶⁸

Eğitimsizlik yüzünden çoğu kez, düğün törenlerinde, asker uğurlama, siyasi parti karşılamaları ve sportif kutlamalarda kalabalık konvoylar oluşturularak caddeler işgal edilmekte hatta, ölümüne yarışlara girilmektedir. Yine bilgisizlik yüzünden, aşırı derecede çalıştırılan kalorifer sistemi uyuşukluk ve dikkat dağınıklığına yol açmaktadır. Öte yandan, sokakta oynayan çocukların, aracın önüne fırlayabileceklerinin dikkate alınmaması, geçiş üstünlüğü sırasının ihlali, aşınmış lastiklerle trafiğe çıkılması istiap haddinin aşılması aracın aşırı zorlanması, gerekli periyodik bakımların yapılmaması, yorgunluk, uykusuzluk ve dikkatsizlik, kazaları daha da arttıran tecrübesizce ve bilgisizce davranışlar arasında sayılabilirler.

Toplumumuzda, trafik alanında en sık görülen olumsuzluklar şöyle sıralanabilir: Emniyet kemeri takmama, park yasağının ihlali, fazla yolcu bindirme, trafik ışık ve işaretlerine uymama, hatalı sollama, aşırı hız, alkollü araç kullanma ve ehliyetsiz araç kullanma. C. İÇMELİ, sürücülerle ilgili yazısında, Elazığ'da kurallara uymamanın adeta geleneksel bir durum haline geldiğini ifade ederek şöyle devam etmektedir: "Elazığ'daki araştırmamızda, 100 ceza puanını dolduran sürücü miktarı 375 olup, bu da bize kalitesiz sürücü yetiştiğini ve kurallara uymamanın alışkanlık haline geldiğini göstermektedir. Ülkemizde bugün, trafik kurallarına uymamayı alışkanlık haline getiren ve "100 ceza

⁶⁷.Celalettin İçmeli, agm, s.119.

⁶⁸ Celalettin İçmeli, "agms.119



puanı"nı defalarca dolduranların hala araç kullanmaları bir türlü önlenememiştir.100 ceza puanlarını dolduranların bir yıl içindeki sayısı 40 bin'e ulaşmıştır.⁶⁹”

Trafik eğitiminin artırılması ve bilgisizliğe bağlı problemlerin ortadan kaldırılması için çeşitli çarelere başvurulabilir. Örneğin,medyada sürücü ve yayalar için sık sık eğitim programlarının düzenlenmesi, doğru ve hatalı davranışların karşılaştırmalı olarak gösterilmesi, Avrupa'da uygulanmakta olan Psikoteknik laboratuvar imkanlarının Türkiye'de kullanılması, yayaların eğitilmesi ve belirli aralıklarla sürücü becerilerinin test edilip, gerektiğinde yeniden eğitime tabi tutulmaları, ehliyetlerinin yenilenmesi veya iptal edilmesi gibi.

3.5.5. Konaklama ve Yol Güvenliği

“Yolların,toplum ve devlet hayatındaki anlamı zaruretlere göre mahiyet kazanır. Halil Rıfat Paşa'nın ‘Gidemediğin yer senin değildir’ dediği gibi, devlet olmanın gereği sahip olmak, istikrarı sağlamak, halkın can ve mal güvenliğini sağlamaktır⁷⁰.”

Bunun için devletler, güvenli bir ulaşım sistemine sahip olmaya büyük önem vermişlerdir. Selçuklular ve Osmanlılar döneminde vakıflar eliyle yollar üzerinde köprüler, hanlar, kervansaraylar, çeşmeler, namazgahlar vb. sosyal ve kültürel amaçlı yapılar inşa etmişlerdir.

Ülkenin her tarafında huzur ve sükunu temin etmek, ülke ve vatandaşı zengin kılmak, bunun için ticari hayatı canlı tutmak gerekir. Bu hususların gerçekleştirilebilmesi, ulaşım vasıtalarının rahatlıkla gidebileceği düzenli bir yol, gerekli yerlerde köprü, mola verilebilecek konaklama tesisleri ve yol güvenliği gerekmektedir. Bunlar, vazgeçilmez altyapı hizmetleridir. İlk insanlar, daha çok tabi haliyle yaşamaya müsait coğrafyalarda yaşamayı tercih ederken; medeniyetlerinin gelişmesiyle, yaşamaya daha az elverişli coğrafyalar da insan yaşamına hizmet verir hale gelmiştir. Bu gün, icat edilen ulaşım araçları sayesinde dünyanın her yerine ulaşılabilir. Tarihin değişik dönemlerinde belirli aralıklarla inşa edilen han, kervansaray vb. gibi konaklama tesislerinin mimari yapısı, inşa edildiği yerin seçimi, inşa tarzı, çevre düzeni, planı, hamam, çeşme ve

⁶⁹.Celalettin İcmeli, “agm, s.119

⁷⁰.Nazif Velikahyaoglu, “Vakıfların Ulş. Sist. Ve Yol Kült.'ne Katkıları”, İsfalt Yol Kült.,İBB Yay. C.1: s.48

ibadethane gibi tamamlayıcı kısımları, döşemesi, mutfak eşyası ve orada yapılan yemek çeşitleri gibi unsurlar hep yol kültürümüzün bize has unsurları olarak karşımızda durmaktadır. Sözü geçen eserlerin bağlı bulunduğu vakıfların vakfiyeleri incelendiğinde çok ilginç özelliklerle karşılaşılmaktadır. Misafirleri karşılama, ağırlama ve uğurlama sırasındaki misafirperverlik; yolculara dinlenmeleri için sunulan hamam hizmeti, yıpranan elbise ve ayakkabıların tamir edilmesi, hasta yolcuların tedavi ettirilmesi, binek hayvanlarının bakım ve görümlerinin yapılması, bütün yolcuların üç gün süre ile diline, dinine ve ırkına bakılmaksızın misafir edilmesi ve bu süre zarfında sözü edilen bütün hizmetlerin karşılıksız olarak sunulması, kültürümüzde ulaşım ve insana verilen önemi göstermektedir.

Yolcuların, güvenli ve ihtiyaçlarını rahatlıkla giderebileceği mola yerlerine duyulan ihtiyaçtan doğan kervansaray geleneği, Türk kökenli islam toplumlarının karakteristiklerinden biri olmuştur. Osmanlı'da mola yerleri, her zaman temiz suyun aktığı çeşmelerin bulunduğu noktalarda oluşturuldu ve bu çeşmelerin yanında namazgahlar yaptırıldı. Genellikle yaz aylarında yapılması tercih edilen yolculuklarda, bu açık hava durakları daha bir önem kazanmıştır. Yolcuların dinlenmesi için inşa edilen bu yapılardan birinin ön yüzündeki kitabede, oldukça ilgi çekici bir yazı okunmaktadır: "Burası Bezm-i Alem Valide Sultan Namazgahıdır. Temiz ve bakımlı tutulmalıdır. Namazgahlar yolcuların dinlenmeleri ve namazlarını eda etmeleri için vakfedilmiş açık hava mescitleridir"⁷¹.

Ulaşım, sisteminde yol emniyeti, tarihin her döneminde büyük bir önem taşımıştır. Her ülke, topraklarından geçen yolcuların güvenlik içinde seyahat etmesi için gerekli her türlü tedbiri almıştır. Kervansarayların bir görevi konaklamayı temin etmekse bir başka görevi de yol güvenliğini sağlamaktır. Bu yüzden kervansarayların kale gibi dayanıklı ve güvenli yerlere inşa edilmesine özen gösterilmiştir.

İbn-i Batuta Seyahatnamesinden öğrendiğimize göre; ipek yolununun, Asya'nın doğu ve güneydoğu kısımlarında yer alan Çin ve Hint topraklarında kervanların güvenliği için özel bir emniyet sistemi kurulmuştur⁷².

Aynı tarihlerde, uzakdoğudaki uygulamalara paralel olarak Anadolu Selçuklu topraklarında da kervansaray ve yollarda alınan tedbirlerin yanında devlet sigortası

⁷¹. Levent Elpen, "Sefer Durakları-1" İsfalt Yol Kült., İBB Yay. C.2: s.87

⁷².Seyahatname-i İbn-i Batuta, (çev.M.Şerif Paşa), İst. 1335, C.2: ss.301-302

denebilecek uygulamalarla, tüccarların her hangi bir zarara uğramaları halinde zararlarının devlet hazinesinden karşılanması kararlaştırılmıştır. Yol güvenliği tedbirleri, Osmanlı zamanında da devam ettirilmiştir. Asıl ilginç olan ise, yol güvenliğinin sağlanmasının bir bakıma özelleştirilmesidir. Kervansaraycılar, Kervansarayların yönetimden sorumlu tutulmuşlardır. Bütün bunlar, tarihin her döneminde, ulaşım sisteminde emniyet tedbirinin alındığın; Selçuklu ve Osmanlı'da bu görev için daha çok vakıf sektöründen yararlanıldığını ve görevlilerin yetki ve sorumluluklarla donatıldığını açıkça göstermektedir.

Günümüzde, yolculuk esnasında konaklamak için daha çok, bütün hizmetleri ücrete tabi olan, genellikle otel, lokanta, market vb. bölümler ile petrol istasyonundan oluşan "Dinlenme Tesisleri"nden yararlanılmaktadır. Yol güvenliği ise, Polis, Trafik polisi ve Jandarma tarafından sağlanır. Ayrıca, geniş ve güvenli otoyollar, işaret levhaları, ışıklı uyarı cihazları vb. güvenlik önlemlerinin yanı sıra, radarla hız kontrolü, alkol kontrolü, araç muayenesi, ruhsat ve ehliyet kontrolü, emniyet kemeri kontrolü gibi denetlemelerle, yol ve ulaşım güvenliği sağlanmaya çalışılır. evre kirliliğini en aza indirmek için de, periyodik aralıklarla egzoz emiayon ölçümleri yaptırılır. Yol güvenliğini artırmak için, hava durumuna göre araçlarda, zincir, takoz çekme halatı, her halükarda ilk yardım çantası ve yangın söndürücü gibi malzemelerin bulundurulması zorunlu tutulur. Ayrıca, trafik yasasında her türlü emniyet tedbiri ile trafik kurallarına yer verilmiş olup bu kuralların ihlali durumunda para cezasından hapis cezasına, ehliyete el koymaktan aracı trafikten men etmeye kadar çeşitli cezalar takdir edilmiştir.

Ancak, güvenli bir ulaşım için yalnızca yol güvenliği yetmemekte, araç güvenliği ve güvenli sürüş de büyük bir önem kazanmaktadır. Örneğin; trafik kazalarına baktığımızda sürücü ve araç hatalarının yol hatalarına göre çok daha büyük bir oranda kazaya sebebiyet verdiğini görüyoruz. Kazalara sebebiyet veren sürücü hatalarının en önemlileri; Acemilik, dikkatsizlik, kurallara uymama, yorgun, uykusuz ve alkollü araç kullanma vb. şeklinde sıralanabilir. Kazalara sebep olan bireysel faktörler" Trafik kazaları "bölümünde detaylı olarak ele alınmıştır. Araç güvenliğini azaltan ve kazalara davetiye çıkaran faktörler de şöyle sıralanabilir; Araçtaki arızanın giderilmemesi, teknik hatalar, eskimiş lastiklerle yola çıkma ve aracın periyodik bakımlarının yapılmaması. Araçtaki arızaların ihmal edilmesi, arızayı fark edememe ve anlamama yada masraftan kaçınma sebebine dayanmaktadır.

Çünkü; otomobil sahibi (veya yolcu ve yük aracı sahibi) dar gelirli vatandaş, çeşitli zorluklara katlanarak ve borçlanarak aracını almıştır. Dolayısıyla, borçlarını kapatabilmek ve bütçesini daha fazla zorlamamak için basit bulduğu arızaları önemsememekte ve gerekli bakım ve kontrolleri ihmal etmektedir. Bu durum, bir takım teknik arızaları da beraberinde getirmekte, yol ve can güvenliğini tehdit etmektedir. Düzensiz far, aşırı yük, aracın yapı ve dokusunda uyumsuz ve uygunsuz değişiklikler yapma, (karosör büyütme, dingil atma, far ayarını artırma, fazla koltuk ilave etme, fazla sayıda romork takma gibi) fren ve ışık sisteminin (özellikle römorklarda) yetersiz olması, bunlardan bir kısmıdır. Aşırı yük taşıyan kamyon ve kamyonetler, 2-3 römork takılmış traktörler ve aşırı yolcu bindirilen dolmuş ve otobüsler, yollarda, özellikle de rampalarda, sürücülerin sıkılıp sabırsızlık göstererek hatalı sollama yapmalarına sebebiyet vermektedir. Yine aynı araçlar, gece seyahatlerinde görüş alanı ve görüş mesafesini olumsuz etkileyerek de güvenliğini tehdit etmektedirler. Bu tür ağır vasıtalar, yolun yapısını bozarak yol güvenliğini de ayrıca tehlikeye sokmaktadırlar.

Aracın periyodik bakımlarının ihmal edilmesi, telafisi imkansız sonuçlar doğura bilmektedir; Seyir esnasında lastik patlaması, kayış kopması, radyatörde eksilen suyun kaynaması ve hararetin yükselmesi ;arızalı lamba, cam, ayna ve silecekler sebebiyle yağmurlu veya sisli havalarda gece yolculuklarında görme ve fark edilme imkanlarının azalması, böylece kaza riskinin artması gibi durumlar örnek olarak sayılabilir.

Coğrafi şartlar ile iklim şartlarının olumsuzluğu ve bunların yollarda meydana getirdiği tahribatlar yol ve ulaşım güvenliğini azaltmaktadır. Coğrafi sebeplerden kaynaklanan dar yollar, engebe ve virajlar yakıt tüketimi ve kaza tehlikesini artırmaktadır. Çünkü; hem araçların hızı azalmakta ve konvoylar oluşmakta, hem görüş mesafesi azalmakta, hem de sollamalar zorlaşmakta, böylece tehlikenin boyutu daha da büyümektedir. Yeryüzüyle ilgili bu coğrafi şartların yanı sıra, iklimden kaynaklanan sisli ve yağmurlu havalar ile yollarda kar ve buzlanma durumu, kaza riskini artırıcı önemli faktörleri oluşturmaktadır. Bu durumlara, tecrübesizlik, dikkatsizlik ve ani tepkiler eklenince, tehlike daha da büyüyor. Don sonucu yollarda oluşan çözünmelerin yol açtığı çukurlar ve bozulmalar, zaten çok kaliteli olmayan yolları iyice güvenlikten yoksun hale getiriyor. Özellikle kış aylarında meydana gelen kazaların büyük bir kısmı bu olumsuz hava ve yol şartlarından kaynaklanıyor. Bu olumsuz şartların sebep olduğu kazaları en aza indirmek için yapılacak öncelikli iş, yolların genişletilmesi, viraj ve engebelerin en aza

indirilmesi, işçilik ve malzeme yönüyle yol kalitesinin artırılması olacaktır. Sürücülere düşen iş ise, her türlü hava ve yol koşullarına hazırlıklı olmak; zincir vb. malzeme yönüyle donanımlı bulunmak, dikkatli davranmak, hız ve aceleci hareketlerden kaçınmak; aynı zamanda kurallara uygun hareket etmek olacaktır.

3.6. Otomobilli Ulaşımın Yol Açtığı Sosyal Eşitsizlikler

Çoğunlukla gözden kaçmakla birlikte, otomobile ulaşmanın kısıtlılığı sebebiyle insanlar arasında otomobil karşısında ciddi bir eşitsizlik yaşanmaktadır. Otomobil merkezli ulaşımının hakim konumuna rağmen, gerek maddi, gerek sosyal, gerekse fizyolojik engeller yüzünden bir takım insanlar otomobilden ya tamamen mahrum kalmakta yada otomobilden yeterince yararlanamamaktadırlar. Bu durum, adeta otomobili belirli tipte insanlara mahsus bir konuma düşürmektedir. Bu arada otomobil merkezli ulaşım, bütün demokratik çabalara rağmen, birçok insanın ulaşım hakkını gaspetmektedir. Bu haktan büyük ölçüde mahrum olan sınıflar arasında küçük çocuklar, özürllüer, yaşlılar, kadınlar ve yoksullar yer almaktadır. Otomobil ulaşımına karşın toplu taşımacılık, ulaşım imkanını birçok insana sunan bir ulaşım biçimidir. Yapılan araştırmalar, toplu ulaşımdan en çok kadın ve yoksulların, özellikle otomobilsiz olanların yararlandığını ortaya çıkarmıştır.

3.6.1. Otomobil Karşısında Yoksulların Durumu

Yoksulluk veya dar gelirli olma hali, birçok insanı otomobil sahibi olmaktan alıkoyan bir etkidir. Aynı zamanda otomobil merkezli ulaşım sistemi, yoksullara büyük bir darbe daha vurmaktadır. Ev ve iş yeri arasındaki mesafenin her geçen gün daha da artması, tam da bu duruma işaret etmektedir. Kentte yaşayan yoksul kesimin yerleşim yerleri ile işlerinin bulunduğu alanlar arasındaki uzaklığın yol açtığı uygunsuz durum, gün geçtikçe daha da sorunlu bir hal almaktadır. Evden işe gidiş gelişlerinde kullanılan yolun uzaklığı (bazen birden fazla dolmuş-otobüs değiştirmeyi gerektirdiğinden)topluların ulaşım araçlarından yararlanmalarını olanaksızlaştırdığı için, dar gelirli bir kısım vatandaşlar, otomobili çare olarak görmüşlerdir. Ancak bu durum, trafik cezalarında ve diğer yasal işlemlerde yüklü bir artışa neden olmuştur. Bu insanlar, yoksul olduklarından, bütçeleri ölçüsünde eski ve

bakımsız otomobillerle yetinmek zorunda kalmaktadırlar. Bazılarının “*gettomobil*” adını taktıkları bu otomobiller, bozuk yada ayarsız far ve stop lambaları, susturucudaki arızalar ve emniyet tertibatının yetersizliği gibi nedenlerle trafik ekipleri tarafından durdurulup sıkça cezaya çarptırılmaktadırlar. Bu otomobiller, çoğunlukla darbeli ve döküntü olduklarından genellikle şüphe çekmiş ve polis tarafından didik didik aranır olmuş yada en küçük trafik ihlalleri bile öteki araçlardan daha çok dikkat çekmiştir. Yine bu araçlar, çoğu kez sahiplerinin prestijini de baltalamaktadır. “Mali durumu otomobil almaya elverişli kişiler, aynı zamanda tamirat masraflarını karşılayacak güçte olmalıdırlar. Çalışma istatistikleri bürosunun verilerine göre, araç alımları, benzin ve motor yağına yapılan harcamalar, 1990’da ABD’de, tüketim maddelerine yapılan toplam harcamaların yüzde 11’ini oluşturmakta, başka deyişle sağlık harcamalarının iki katı büyüklüğünde bir orana denk düşmektedir. ABD’de toplu ulaşımın gerilemeye başladığı 1930’lu yıllardan bu yana, kişisel harcamalardan biri sayılan ulaşım harcamaları ülke genelinde üç katından daha fazla bir orana yükselmiştir”⁷³.

Yoksul aileler genellikle otomobilleriyle, mali durumları kendilerinden nisbeten daha iyi olan ailelere nazaran daha az yol kettetmekte ve daha az benzin harcamaktadırlar. Buna rağmen bu ailelerin otomobil ulaşımı için yaptıkları harcamalar, orta halli ailelerin yaptıkları harcamalardan bir hayli fazla olmaktadır. Örneğin; “Batı Almanya’da, düşük gelirli otomobil ulaşımı için gelirlerinin yüzde 26.4’ ünü, orta gelirli yüzde 12.9’ unu, yüksek gelirli ise 7.5’ini harcamaktadırlar”⁷⁴.

Yoksul kesim, otomobilin çıkardığı masraflar kadar, otomobil kaynaklı kirliliğin sağlığa ilişkin olumsuz etkilerinden de paylarını almışlardır. Bunların evleri, genellikle bu tür kirliliğe daha çok maruz kalacak yapıdadır. Gerçi ülkemizde, özellikle Elazığ’da, gelişmiş ülkelerin aksine, gelir düzeyleri yüksek ailelerin oturdukları, kiralari yüksek olan evler daha çok trafiğin işlek olduğu kent merkezlerinde bulunmakta; hava kirliliği ve gürültüden daha çok etkilenmektedirler. Ama yine de, şehrin kenar kısımlarında yada şehir dışındaki bahçeli evlerinde oturma şansına sahip olan bu aileler, böyle olumsuz durumlardan nispeten uzak kalabilirler. Bugün, büyük kentlerde, temiz hava artık yalnızca zenginlerin elde edebilecekleri bir meta haline gelmiştir.

⁷³Peter Freund, G. Martin, age. ss.76-77

⁷⁴ Peter Freund, G. Martin, age. s.77

Otomobil merkezli ulaşımında, kazalar sonucu ölümlerde de sınıflar arası farklılıklar göze çarpmaktadır. Özellikle yaya ölümlerinde, alt sınıftan olanların ve çocuklarının ölüm oranları ötekilerden çok çok yüksektir. Bunun en önemli nedeni; bunların, iş, okul, spor alanları yada gezilere daha çok yürüyerek gitmek zorunda kalmaları, genelde çocukların yanlarında yetişkin refakatçilerin bulunmaması ve bunların trafik açısından yeterince güvenli olmayan bölgelerde gezip dolaşmalarıdır.

3.6.2. Otomobilli Ulaşımında Kadının Yeri

Günümüzün kent ulaşımı, toplumda mevcut cinsiyetçi tavırlarla bir uyum sergilememektedir. Kadınların ulaşım tarzlarını, genelde onları ikinci sınıf işgücü sayan anlayış belirlemektedir. Erkeklerden daha az ücret aldıkları ve evdeki sorumlulukları erkeklerden daha fazla olduğu için kadınlar, yakın mesafedeki işlerde çalışmayı ve toplu ulaşımdan yararlanmayı daha çok tercih ederler. Kadınlar, ehliyet alma konusunda da erkeklerle aynı derecede şansa sahip değildirler. Toplumumuzda, gerek kadınların eğitim düzeylerinin genelde erkeklere göre daha düşük olması, gerekse kadınlar çoğunlukla çalışmadıklarından erkeğin gelirinden bu işe pay ayrılmaması sebebiyle kadınlar ya hiç ehliyet almamakta yada çok geç ve çok zor şartlar altında ehliyet alabilmektedirler. Tabii ki sürücülüğün erkek mesleği olarak görülmesi de kadınlar için bu konuda dezavantaj olmaktadır. Bu durumu etkileyen başka faktörler de vardır. “Yapılan anketlerden anlaşıldığına göre ABD’de erkek sürücülerin büyük bir çoğunluğu, toplu taşımacılık ne kadar yeterli hale gelirse gelsin otomobillerinden vazgeçmek niyetinde değil, oysa, kadın sürücülerin büyük bir çoğunluğu buna dünden razı”⁷⁵.

Yapılan bir başka ankette de, ehliyet almanın genç kızlarla genç erkekler için eşit derecede önem taşıdığı, fakat genç kızların ehliyet aldıktan sonra toplu ulaşımı erkeklere göre daha fazla tercih ettikleri ortaya çıkmış⁷⁶.

Yapılan araştırmalarda, kadınların erkeklerden daha fazla toplu taşıma yanlısı, otomobil karşıtı oldukları ortaya çıkmıştır⁷⁷.

⁷⁵.Peter Freund, G. Martin,age. s.80

⁷⁶.Peter Freund, G. Martin,age. s.80

⁷⁷.Peter Freund, G. Martin,age. s.80

Kadın sürücü, çoğu kişi tarafından, beceriksiz, yetersiz, hatta tehlikeli bir unsur olarak kabul edilmiştir. Oysa, elde bu yönde somut kanıtlar bulunmamakta, hatta bunun tersini düşünerek, kadınları sürücülükte erkeklerden daha çok dikkatli ve daha az tehlikeli bulanlar azımsamayacak bir sayıyı bulmaktadır. Örneğin; ABD Nüfus sayım Müdürlüğünün yapmış olduğu araştırmalardan çıkan sonuçlara göre, güvenilir olmayan sürücülerin başını yaşlı erkek sürücülerin çektiği ve onları genç erkek sürücülerin izlediği anlaşılmaktadır. Bu araştırmalara göre en güvenilir sürücüler, orta yaşlı kadınlardır. Buna rağmen otomobilin, kadınların ikinci sınıf iş gücü sayılmaktan kurtulmaları konusunda pek de bir yararı olmamıştır.

3.6.3. Otomobil Mekanında Özürllüer

Yarı felçli, görme özürllü vb. engelleri olan kişiler zaten sürücülük imkanından yoksundur. Buna rağmen toplu ulaşım sistemleri, bu gibi kişilerin yararlanmalarına çoğunlukla uygun olmayan yapıdadır. Birçok özürllü insan, normal insanlar gibi çevreye yeterli düzeyde uyum sağlayamayacak bir bedensel yapıdadır. Bu insanların, ötekilerden farklı ulaşım sistem araç ve ortamlarına ihtiyaçları bulunmaktadır. Dolayısıyla, onlara hizmet verecek ulaşım sistemi daha çok, onların kullanımına uygun olarak dizayn edilmelidir. Bu açıdan, özürllü haklarını korumak için daha radikal ve ilerici ulaşım politikaları geliştirilmelidir.

3.6.4. Çocuk ve Yaşlıların Durumu

Çocukların fiziksel yapıları ve yaşları gereği otomobil kullanmalarının imkansızlığı peşin kabul gördüğünden, otomobille ilgili öteki problemleri de pek dikkat çekmez. Çocuklar, bir yerden bir yere gitmek için çoğu zaman büyüklerin refakatinde otomobile binmek, toplu ulaşım sisteminden yararlanmak veya bisiklete binmek yada yaya yürümek durumundadırlar. Çocukların yaya yürüme veya bisiklete binme davranışlarının, otomobilin yoğun olarak kullanıldığı bir trafikte cereyan etmesi ise bir takım tehlikeler doğurmaktadır. Çocukların hareket ve oyun alanlarının otomobillerce işgali çocukların toplumdaki eşitsizliklerini iyice artırmaktadır.

Hayatın bir başka sıkıntılı döneminde olan yaşlılar, otomobilleşmenin getirdiği problemlerden, çocuklardan farklı şekillerde de olsa önemli ölçüde etkilenirler. “Son, on-yirmi yıl içinde yapılan araştırmalardan anlaşıldığına göre ulaşım sorunu, yaşlı kesimin yüz yüze olduğu en önemli iki sorundan biridir; diğeri ise sağlık ve sağlık bakımı sorunudur”⁷⁸.

Yaşlı sürücüler, maddi, fiziksel ve çevresel engellerle her an karşı karşıydırlar. Ayrıca yaşlılar, diğer ulaşım araçlarında da, çevre koşullarına ilişkin muazzam engellerle karşı karşıyadırlar. Özellikle, geniş yollardaki trafik ışıklarının, yayalara geçiş hakkı tanıma sürelerinin kısa olduğu bir trafik ortamında yürümek, onlar için bir hayli tehlikelidir. Yaşlılar için yürümenin bir egzersiz oluşu ve yaşlı sağlığına yaptığı katkıya rağmen, şehirlerde onlar için yararlanılacak alan sayısı yok denecek kadar yetersizdir. Yolculuk esnasındaki kişisel güvenlik sorunu da yaşlılar için gençlerden daha önemlidir ve güvenlik sorunu birçok yaşlıyı, toplu taşıma araçlarına binmekten alıkoymaktadır.

Otomobil merkezli ulaşım sistemleri, ilk bakışta oldukça demokratik ve toplumsal farklılıkların giderilmesinde yardımcı bir etken gibi görünür. Belli bir yere kadar doğruluk payı olan bu düşüncede, sorgulanacak bir çok nokta vardır. Otomobillerin fiyatları ve bakım masrafları oldukça pahalıdır; toplum ve çevreye yaşattıkları zararların paylaşımı eşitsizdir ve düzenlenmesinde söz sahibi oldukları toplumsal mekânlar, birçok kişinin aleyhinde olacak şekilde planlanmıştır. Bu durumdan en çok etkilenenler ise, yoksullar, yaşlılar, çocuklar, kadınlar ve yoğun trafiğin yaşandığı kent merkezinde oturanlardır. Peter Calthorpe’un da belirttiği gibi “Otomobil, kültürümüzde (özellikle Batı kültüründe böyledir; Doğu kültüründe de giderek belirginleşmektedir. a.n.) var olan en uç ayrımları, Örneğin, yaşlı ile genç, ev ile iş ve dükkanlar, zengin ile yoksul ve yer sahibi ile kiracı arasındaki uçurumların derinleşmesini onaylar”⁷⁹.

3.7. Otomobilli Ulaşımı Hakim Kılan Unsurlar

Ortaya çıktığı ondokzuncu yüzyılın sonlarından günümüze kadar, değişerek ve gelişerek yenilenen otomobil, bugün artık global bir nesne haline gelmiştir. Artık, bir günde üretilen otomobil sayısı neredeyse bir günde dünyaya gelen bebek sayısına eşittir. Bu gün,

⁷⁸.Peter Freund, G. Martin,age. s.86

⁷⁹. Peter Calthorpe, agm. S.45

birçok gelişmiş ülkede doyum noktasına ulaşan otomobil pazarı artık, daha çok bir değişim pazarı özelliği arz etmektedir

Otomobilin, yirminci yüzyılda yaygınlık kazanmasını sağlayan iki önemli gelişmeden biri üretim, öteki tüketim alanında ortaya çıkan yeni anlayışlar olmuştur. Üretim alanındaki anlayış, Frederick Taylor'ın, emeğin parçalanması projesinden hareketle, otomobilin toplu üretimini hızlandıran bant sistemini geliştiren, Henry Ford tarafından ortaya konulmuştur. Tüketim alanında ortaya çıkan yeni fikir ise, General Motors'un yöneticilerinden Alfred P. Sloan'ın geliştirdiği, "her yıl ayrı bir modelin piyasaya sürülmesi ve farklı pazar alanlarına farklı ürünlerin sunulması" fikri olmuştur⁸⁰.

Reklam sektörü de, otomobil satışlarının artışında ve otomobilin toplum hayatına girmesinde önemli bir rol oynamıştır. ABD'de özellikle, otomobil satışlarında ve üretiminde (doygunluk sebebiyle) büyük bir düşüşün yaşandığı 1927'den sonraki dönemlerde gazete, dergi ve diğer medya kuruluşlarında reklam veren sektörlerin başında otomobil sektörü yer almıştır. Bu çeşit reklamlar, otomobil tüketimine talebi artırmak için baş vurulan biricik yöntemdir (FREUND Peter, George Martin, 1996: 93)

Günümüzde, gelişmiş ülkeler içinde otomobilleşme alanında yedi ülke üstün konumdadır; Fransa, İtalya, İsveç, İngiltere, Japonya, Almanya ve Amerika Birleşik devletleri. Bu yedi ülke, otomobil üretim ve tüketiminde diğer ülkeleri büyük bir farkla geride bırakmaktadır ve ulus aşırı tüm otomobil şirketlerine sahiptir⁸¹.

Otomobilli ulaşımı hakim kılan pekçok unsur bulunmaktadır. Bu bölümde, bu faktörlerden en belirgin ve en çok etkileyici olanları ele alınıp incelenmeye çalışılacaktır.

3.7.1. Otomobilleşmeyi Körükleyen Güçler

Otomobilin, bireyselliğe indirgenmiş kullanımı, birçok insan'a çekici gelmekte, böylece otomobilin, ulaşım sistemimizdeki konumu sağlama alınmaktadır. Bu sebeple otomobilin, özgürlük ve hareket serbestliğinin temsilcisi olarak topluma yarar sağladığına dair fikirlerin kritiğe tabi tutulması zorunlu bir hal almaktadır. Dikkatlice yapılacak bir gözlemle görülecektir ki; otomobil, coğrafi hareketliliğin başlıca aracı olmasının yanında

⁸⁰.Peter Freund, G. Martin,age. s.92

⁸¹.Peter Freund, G. Martin,age. s.95

bireye, mahremiyet ve seçme özgürlüğü bakımından başka hiçbir aracın sunamayacağı birçok imkân tanır. Örneğin; kadın veya erkek her bir fert kendi zevkine uygun bir ortamda tek başına dilediği gibi otomobille seyahat edebilir

3.7.1.1. Hız, Güç ve Hareketlilikle Gelen Özgürlük Düşüncesi

The Economist'in baş makalelerinden birinde otomobilden "*zengin demokratik ülkelerde özgürlüğün seyyar gücü*", kadınlara özgürlük hakkı tanıyan, işçiyi dar yaşam alanından alıp, göz alabildiğine geniş bir çevreye taşıyan bir araç olarak söz edilmektedir⁸².

Gerçekten de birçok insan tarafından otomobil'e, hareket özgürlüğü tanıyan bir nesne olarak bakılmakta, özellikle kişisel yaşam alanıyla ilgili proje ve hayaller onunla süslenmektedir. Otomobillerin, ölümlere, sakatlıklara, hava ve çevre kirliliğine ve mekânın işgaline yol açmalarına rağmen otomobil, özgürleşme olanağı sağlaması yönüyle beğenilmeye devam etmekte, olumsuz yönleri göz ardı edilmektedir. "Tebdil-i mekânda (yer değiştirmede) huzur vardır" düşüncesine sahip insanımız için, coğrafi alanda hareket edebilme imkânına kavuşmuş olmak, bulunmaz bir nimettir. Aynı zamanda otomobil, kent hayatının beraberinde getirdiği sıkıntılı durumlardan kaçmayı kolaylaştıran bir araçtır. Otomobilin bu özelliği, Henry Ford'un, "kent sorununu kenti terk ederek halledeceğiz." sözünde özetlenmiştir.

Otomobil, yalnızca bireysel hareketlilik imkanı değil, bütün aileye hareket imkânı sağlamaktadır. Otomobil, çoğu zaman sadece bir araba olarak değil, aynı zamanda bir aile arabası olarak pazarlanmaktadır. Bu durum, pek çok otomobil reklamında açıkça göze çarpmaktadır. Sahip olunan otomobil aynı zamanda, kişinin özel mülkiyet hissini doyuma ulaştırmaktadır. İnsanlar, yalnızca hareket özgürlüğüne kavuşmuş olmakla yetinmemiş, evdeki konforu da beraberlerinde götürme arzusuna kapılmışlardır. Bu durumun sonucu olarak, seyyar evler ve karavanlar üretilmiştir. Günümüzde ise, ev yada bürodaymış hissi veren, en konforlu araç olma özelliğine sahip olan hareketli nesne olarak, *limuzin*'lerle karşılaşmaktayız. Üst düzey bürokratlar başta olmak üzere daha çok, yüksek derecede maddi imkanlara sahip olan kişilerin rağbet ettikleri limuzin, pek çok kişinin hayalini

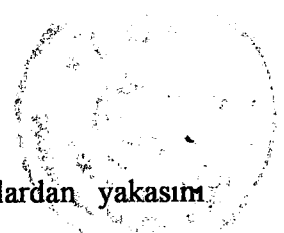
⁸². "The Unfinished Revolution", The Economist, 25 Ocak 1986, ss.12-13

süslemekte, hatta onu edinme gücüne sahip olmayanlarca yüksek meblağlar ödenerek kiralanmaktadır.

Hareket özgürlüğü önemli görülmekte, pek çok insana göre bireyin özgürleşmesinin başlıca şartlarından birini temsil etmektedir. Bu sebeple hareket ile özgürlük, genellikle bir arada değerlendirilmektedir. Oysa, ulaşımın gerçek amacı, yalnızca hareket değil de yararlanma hakkını sağlamak olsa gerek. Aslında insan, evinden hiç çıkmadan da kolaylıkla müreffeh bir hayat yaşayabilir; suyunu musluğundan temin ederken, yemeğini ve diğer ihtiyaçlarla ilgili siparişlerini kapısına kadar getirebilir. veya evinde eğlenebilir. Oysa birçok insan, otomobil sahibi olmanın kendine özgürlük sağladığı fikrini paylaşmaktadır. Gerçi, bu fikir pek te yanlış sayılmaz. Zira, insan ihtiyaçları sadece yukarıda sayılan ve eve getirilebilecek olanlardan ibaret değildir. İnsan, gezme, değişik çevreler görme, farklı insanlarla birlikte olma, monoton ortamlardan ve yaşantılardan uzaklaşma vb. gibi ihtiyaçlar da hisseder. Bu ihtiyaçların ise, büyük bir çoğunluğu, serbest hareket edebilme imkânına sahip olmayı gerektirir. Bu konuda en işlevsel araç olarak ta otomobil, itirazsız bir konuma oturur.

3.7.1.2. Bireyciliğin Ön Plana Çıkması

Otomobil, çağdaş teknik gelişimin sunduğu olanaklardan yararlanılarak üretilen birçok meta gibi, tasarımı genelde bireysel kullanım esas alınarak geliştirilen bir araçtır. Otomobil, kişisel kullanım imkânı sunarak, başkalarıyla ilişki durumunu ve başkalarına bağımlılığını en aza indiren veya yok eden bir tüketim tarzını amaçlar. Eşyaya sahip olmakla kişisel özgürlüğün sağlanacağı fikrini en çok vurgulayan araç otomobildir. Yolculukların büyük bir kısmı, insanlara kişisel bir ulaşım biçimi sunma niteliğine sahip otomobillerle gerçekleştirilmektedir. Toplu ulaşımın yetersizlikleri, ulaşımın bu bireysel kullanımını daha da arttırmakta ve otomobili, yegane seçenek durumuna getirmektedir. Otomobile popülerite kazandıran nedenlerden biri, mekânsal düzenlemelerde onun esas alınmış olmasıdır. Otomobil, bünyesinde taşıdığı hız ve gücü, sürücüsünün keyfince kullanımına sunmaktadır. Hız ve gücün bireye kazandırdığı haz ise, otomobilli bireyciliği daha da körüklemektedir. Otomobille ilgili fikirler genellikle, sosyal engellemelerden bağımsız, yalnız başına dolaşan bir birey sembolünü temsil eder. Ne yazık ki, böyle yalnız başına dolaşan bir sürücü olma



arzusu içindeki insan, enerji fiyatları ile diğer toplumsal zorunluluklardan yakasını kurtaramamaktadır. Aynı şekilde, boş ve açık bir alanda tek başına yolculuk etmek te, artan araç sayısı ve yoğunlaşan, sıkışan trafik sebebiyle pek mümkün olmamaktadır.

Bireylere, kendi kendilerinin sürücüsü olma ve istedikleri yere istedikleri gibi gitme imkânı veren otomobiller, yaygın kullanımlarıyla birlikte yeni sosyal denetimler, zorunluluklar ve yeni bağımlılıklar doğururlar. Bireylerin hareketlilik hevesleri, trafik denetimleriyle sınırlanmakta, trafik sıkışıklığına ve öteki sürücülerin hatalı davranışlarına katlanma zorunluluğu yaşanmakta ve enerji kaynaklarının sınırlılığı bağımlılığı arttırmaktadır. Yani, kimseye bağımlı olmadan, özgürce direksiyon sallamak, var olan gerçekliliğin yanında pek mümkün görünmemektedir. Ancak, her şeye rağmen, bağımsız, kaygısız ve özgürce; uçsuz, bucaksız ve bomboş yollarda direksiyon sallayan “yalnız sürücü” imgesi, otomobil satışlarında belirleyici bir unsur, etkin bir araç olma özelliğini hala sürdürmektedir.

Çağdaş toplumlarda hız, adeta kutsiyet kazanan kültürel bir varlık halini almıştır. Zamanın durdurulamaması sebebiyle, zamanın verimli kullanımı konusundaki kaygı, insanların gündemini, belki tarihin hiçbir döneminde günümüzdeki kadar belirgin olarak meşgul etmemiştir. Bu sebeple, “en az zamanda en çok işi başarmak” rasyonel bir prensip olarak günümüz toplumlarının stratejisini belirlemiştir. Toplumların hız konusundaki tutumları bireysel alışkanlıklara yansımış, bu da otomobilin hız yönünün ön plana çıkmasını körüklemiştir. Yani, hız ve güç ile özgürlük kazanma düşüncesi, sadece bireysel bir tavır olarak değil sosyo-kültürel bir zihniyet olarak karşımızda durmaktadır.

3.7.1.3. Zevk ve Cinselliğin Etkisi

Otomobil, sadece kullanımıyla ve bir takım işler görmesiyle işlevsel bir meta olarak kalmamakta, aynı zamanda insana zevk vermektedir. Özellikle de sahiplik, üstünlük ve hakimiyet duyguları ile hız arzusunu tatmin etmekle sürücüsüne zevk vermektedir.

Bir başka açıdan bakıldığında, otomobil ile cinsellik arasında da yakın bir ilişki bulunduğu dair ipuçları elde etmek mümkün görünmektedir. Örneğin, “Batı Almanya’da

yapılan bir araştırmada, erkeklerin yüzde 35'inin arabalarını başkalarının kullanmasına izin vermediği, kadınlarda ise bu oranın, yüzde 16 civarında olduğu ortaya çıkmıřtır⁸³.

ABD'de yapılan bir ankette, erkeklerin yüzde 70'i, toplu ulaşım ne kadar yaygın olursa olsun otomobillerinden hiçbir şekilde vazgeçmek niyetinde olmadıklarını belirtirken, kadınların büyük bir çoğunluğu vazgeçebileceklerini belirtmiřlerdir⁸⁴.

Otomobiller, büyük ölçüde hem dişi hem de eril benzetmeleri yansıtmakta ve gerek kadınlar gerekse erkekler için cinsel çekicilik taşıma özelliğine sahip olmaktadır. Otomobile erotik çekiciliğini veren şeyin, insan'a, kendi içine çekilme, her yana hakim olma ve denetim kurma duygularını aynı anda yaşatması olduğu ileri sürülmektedir⁸⁵.

Her iki cinsiyete hizmet eden bir araç haline gelmesine rağmen otomobil, bu güne kadar hep erkeksi bir simge olarak kullanıla gelmiştir. Bugün otomobil fuarlarında ve reklamlarında ürünlerin satış değerlerini ve satış olasılıklarını arttırmak için kadın cinselliği adete otomobilin aksesuarından bir parça gibi kullanılmaktadır. Örneğin, "1991 yılında, Detroit'te yapılan otomobil fuarında görev alan 250 mankenin sadece yüzde 15'i erkekti... Bir gazeteci, otomobil satışları için kadınların kullanılması durumunu şu şekilde anlatıyor:Cadillac fuarlarında kadın mankenler konuşmazlar, işte o kadar. GM lüks otomobil distribütörlerinin bir mücevher gibi şıkır şıkır parlayan uzun tuvaletleriyle döner platformların üzerindeki arabaların yanında duran...kaliteli mankenleri özellikle seçmelerinin nedeni de budur⁸⁶.

Otomobil, aynı zamanda cinsiyete bağlı saldırganlığın ifade edilişinde kullanılan bir araç haline de dönüşebilmektedir. "Genç sürücüler arasında yapılan bir araştırmada, otomobilin saldırganca kullanımının sapkın bir davranış biçimi olmadığı, daha çok erkeksi değerlere sahip çıkmaya çabalarının aşırı bir ifadesi olduğu sonucu ortaya çıkmıştır"⁸⁷.

Cinsiyete bağlı hakaret ve saldırganlıklar, trafikte çıkan sorunlara gösterilen tipik erkek saldırganlığı biçimindeki maço tepkileri içerir; örneğin, bir araç tarafından sollandığında insanın tepkisinin artması veya geri kaldığı için kendisinde eziklik hissetmesi gibi,... özellikle genç erkekler için ehliyet almak ve araba sahibi olmak bir çeşit yetişkinliğe ve erkeklığe geçiş ayinidir. Ehliyet sahibi olmak, bir ergenin hayatında önemli bir dönüm

⁸³.Peter Freund, G. Martin,age. s.130

⁸⁴.Peter Freund, G. Martin,age. s.130

⁸⁵.Peter Freund, G. Martin,age. s.131

⁸⁶.Peter Freund, G. Martin,age. s.132

⁸⁷.Peter Freund, G. Martin,age. s.133

noktasıdır... Otomobil, özellikle de erkekler için kendine değer vermenin ve kaygısızlığın bir ifadesidir... öte yandan otomobil, kudretli olma, çekici olma, tahakküm kurma, üstün olma ve saldırgan hareketler yapma hayallerini de tatmin edebilmektedir⁸⁸.

Sonuç olarak denebilir ki; otomobilleşme insana, bireysel hareketlilik, özgürlük ve kişisel haz sağlamaktadır. İnsanlar genellikle, kendilerini sınırlayan ve baskılayan mekanlara yada yaşam şartlarına karşıdırlar. Ancak, bu şartların değiştirilemeyeceği kanaatine vardıklarında da onlardan kaçıp uzaklaşmanın yollarını ararlar. İşte otomobil, böyle bir kaçış imkânı sunmasıyla da bireyde, haz uyandıran bir araç olmaktadır. Otomobil, kadınlara ev içindeki usanç verici hayattan ve monotonluktan bir nebze uzaklaşma ya da erkeklerin dünyasında da kendini ifade etme imkânı tanıyan bir nesne;erkekler içinse,çoğunlukla yaşanan dışa dönüklülüğün, dış dünyaya açılmanın bir aracı olmasıyla zevk ve cinsellikle yakından ilintili olduğu gibi, bağımsızlık, üstünlük,sahiplik,hareketlilik,hükümlerlik duygu ve arzularını tatmin etmesiyle de bir zevk aracı, bir haz vesilesi olmaktadır. Bu gibi sebeplerle otomobil, adeta bir zevk fetişi olarak el üstünde tutulmakta; sadece kullanılırken değil, temizlik, bakım ve tamiri yapılırken de yapılan bu işlerden haz duyulmaktadır. Hatta, zamanlarını eşleri, çocukları ya da arkadaşlarının yanında geçirmektense, otomobilleriyle geçirmeyi, en azından onlar ve otomobilleriyle bir arada beraber olmayı tercih eden insanlar bulunmaktadır. Yine, ikisinden birine sahip olma tercihi ile karşı karşıya kaldığında, otomobil sahipliğini ev sahipliğine tercih eden, otomobile sahip olup kirada kalmaya razı olan insan sayısı azımsanmayacak kadar çoktur. Zira otomobil sahipliği, ihtiyaçların giderilmesinin yanı sıra hazza ulaşma imkânını da beraberinde getirmektedir.

3.7.1.4. Aile Mahremiyetini Koruma Düşüncesi

Otomobil, sadece bireye değil, bütün bir aileye hareket imkânı sağlamaktadır. Hem de aile mahremiyetini muhafaza ederek, aile içi, yakın, içten, samimi ilişki ve konuşmaları devam ettirerek ve başkalarının varlıklarından, bakışlarından, aile mahremiyetine vakıf olmalarından rahatsız olma sıkıntısıyla karşılaşmadan adeta ev ortamını devam ettircesine bir hareket imkânı sağlamaktadır. Böylece insanlar, hem evin dört duvarı arasında mahkum

⁸⁸.Peter Freund, G. Martin,age. s.134

kalmaktan kurtulmakta, hem de arzuladıkları mekânda gezinti ihtiyaçlarını görürken sıcak yuva ortamlarını yanlarına almış, seyahat esnasında da ev hayatını yaşamış olmaktadır, aile mahremiyetine zerre kadar hanel getirmeden.

Otomobilin, aile mahremiyetini korumadaki katkısı, şehirlerarası seyahatlerle, piknik, eğlence ve dinlenme amacına yönelik gezintilerde belirgin bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Örneğin; şehirlerarası seyahatlerde, özel hallerinden dolayı kadınlar; çok sık tuvalet vb. ihtiyacı duyan çocuklar ve araçta mide bulantısı geçirdiği için sık sık hava alması gereken aile bireyleri için hususi otomobil, vazgeçilmez bir nimettir. Dolayısıyla, aile fertleri, başkalarından etkilenip ihtiyaçlarını bastırarak zor durumda kalma, yada başkalarını rahatsız etme kaygısı taşıma durumunda kalmadan, dinlene dinlene, çevredeki güzellikleri yaşayarak seyahatlerine devam ederler. Ayrıca, piknik, eğlence vb. amaçlara yönelik gezilerde aile fertleri rahat hareket etmekte, keyiflerince gezintinin tadını çıkarabilmektedirler. Yine, aile fertleri, dinlenmek ya da stres atmak için evden dışarı çıktıklarında, çevreden rahatsız olmadan duygu, düşüncelerini paylaşabilmekte, içlerini serbestçe birbirlerine dökebilmekte ve en mahrem meseleleri bile çekinmeden konuşabilmektedirler. Bu sayede rahatsızlık veren problemler bastırılıp maraz haline getirilmemiş, ortaya konarak çözüme kavuşturulmuş olmaktadır. Ancak, otomobilin aile hayatına sağladığı bu katkılarına rağmen, otomobillerini, bencilce kullanıp, şahsi amaçlarını gerçekleştirmek, egoist arzularını tatmin etmek, hatta başka kadınlara kur yapmak için araç olarak kullanan, aile fertlerini otomobilinden yeterince yararlandırmayan ve “arabamız” demek yerine, “arabam” demeyi tercih edenler de yok değil. Fakat, her şeye rağmen otomobilin bütün fonksiyonları arasında en önemlilerinden biri, otomobili verimsiz bir ulaşım aracı konumuna düşüren bütün tahripkâr olumsuzluklarına rağmen en büyük faydası, aile mahremiyetini koruma ve sıcak aile ortamında ailece hareket imkânı sağlama özelliğidir.

3.7.2. Otomobil Mekânı

Otomobil merkezli ulaşımı hakim kılan sürükleyici unsurlardan biri de otomobil mekânı, yani, büyük oranda otomobil kullanımına ayrılmış olan mekândır. Toplumsal mekân fikri, (mekânın ve onun kullanımının toplumsal temelleri olduğu, görüşü) bugünün

medeniyetinde önemle üzerinde durulan bir konudur. Çünkü, toplumsal mekân ile günlük hayat etkinlikleri arasında çok yakın ilişkiler mevcuttur. Toplumsal hayatın işleyiş biçimi artık büyük ölçüde mekânsal düzenlemelere bağlıdır. Kent mekânının otomobil tarafından dönüştürülmesi ve otomobille birlikte ortaya konulan donanımlar toplumsal hayata yeni bir çehre kazandırmıştır.

“Otomobilin, toplumsal mekânın dönüşümündeki önemini kavramak açısından, öncelikle otomobilleşmiş bir ortamın uygun bir kişisel hareketliliğe ve esnekliğe olanak tanınması için kişisel olarak araba sahibi olmaktan başka şeylere de gerek olduğunu kabul etmekte fayda var. Otomobilleşme için gerekli diğer koşullar sırasıyla şunlardır: (1) Nitelikli bir sürücü; (2) geniş bir otoyol ağı; (3) trafik akışını kontrollü bir yönetimle sağlayacak yasal, toplumsal ve teknik bir sistem; (4) kullanımdan muaf otomobillerin tümüne yetecek genişlikte depolar; (5) servis, tamir, hurdalık ve benzin istasyonu ünitelerinden oluşan ayrıntılı bir altyapı; (6) üretim ve dağıtım üniteleri.... konunun böylesine kapsayıcı niteliği nedeniyle ki, bir otomobil mekânı yapısından rahatlıkla söz edilebilir⁸⁹.

3.7.2.1. Otomobilin Öznel Dünyası

Otomobile ilişkin öznel tecrübelerimiz genellikle, zevk alma, heyecan duyma, hakimiyet kurma vb. gibi olumluluk ifadesi taşıyan terimlerle yansıtılır. Araba kullanmanın insana haz verdiği kesin. Ancak, araba kullanmanın oluşturduğu stres de kaçınılmaz olarak iliklerimize kadar hissedilmektedir. Araba kullanırken, ya da otomobil mekânında yürürken insan, trafiğin beklentilerine göre davranmak zorundadır. Bu ortamda birey, gözünü dört açmalı ve her an her şeye hazırlıklı olmalıdır. Bu durum ise, bilincimizi kendisiyle meşgul ederek, düşünme, yeni şeyler tasarlama veya hayal kurmaktan bizi alıkoymaktadır. Otomobil mekânında ilerlemeye çalışan yaşlı veya özürlü bir kişinin, bir an kendinden geçmesi halinde başına gelecekler ortadadır. Yani, günümüz teknoloji toplumunda, her an ayık ve pür dikkat olmaya her zamankinden daha büyük bir ihtiyaç duymaktayız. Bir araştırmacı şöyle demektedir: “Her gün iki tonluk makinaların etrafımızda dört döndüğü düşünülürse, güvenliğimiz onların sürücülerinin aklı selimlerine

⁸⁹.Peter Freund, G. Martin, age. s.155-156



emanet demektir. Yollarda süre giden yarış ortamı ve anlık kararlar vermenin gerekliliği, sürekli bir uyanıklık halini kaçınılmaz kılıyor⁹⁰.

Otomobil mekânında insanlar, otomobilin zararlı sonuçlarına zamanla uyum sağlamakta ve onları çok fazla yadırgamamaktadırlar. Özellikle çocuklar, otomobil ulaşımının tehlikeli sonuçlarından korunmak için, eve hapsolmakta, bunun sonucunda da doğayı ve geniş mekânları keşfedememektedirler. Bu durum da onların mekân algılarını ve ufuklarını daraltabilmektedir. Otomobil merkezli ulaşım, toplumsal katmanlar arasındaki kopukluğun artmasına da neden olmuştur.

Sonuçta, birçok olumsuz etkisine rağmen otomobil merkezli ulaşım, bireyleri otomobilin öznel dünyasına (ve bireyin, otomobilli öznel dünyasına) bağımlı hale getirmekte ve otomobilleşmeyi teşvik etmektedir.

3.7.2.2. Mekânsızlık Yada Mekânın Tekdüzeliliği

Hızlı seyreden otomobil yolculuğu esnasında, geniş yollar, uzun görüş mesafesi ve oldukça sade görünümlü bir çevre, aranan özellikler arasındadır. Otomobilin, birincil ulaşım aracı oluşu, mekânların bozulması aşamasına hız kazandırmıştır. Kamusal alan, artık üzerinde bir şeyler yapılacak bir mekân olmaktan çıkmış, üzerinden transit geçilecek bir yer haline almıştır. Böylece mekân basitleşmiş, uzaya dönmüştür. Otomobilin sadece kişisel kullanım niteliği değil, rutin kullanımı da mekâna etkisi konusunda onu öteki araçlardan ayırmaktadır. Özellikle Amerikalıların, kökensizlik duyguları ve hareket anlayışları ile öteki bir kısım toplumların göçebelik ya da seyahat tutkuları, mekânın konaklamadan geçilip gidilecek bir yer olarak görülmesine yol açmıştır. Yani otomobil kullanımı, duygusal deneyimin sahicilikten çıkmasına yol açmıştır. Bir birine tıpatıp benzeyen otomobil ortamları, içinde bulunduğumuz uzayı bir deneyim konusu olmaktan çıkarmıştır. Bu mekânsızlık duygusu da, yabancılaşmayı arttırmıştır.

Sonuç olarak denebilir ki; otomobil merkezli ulaşımın etkisiyle, her geçen gün bütün mekânların daha da benzeşmesi, mekânı tekdüzeleştirilmiş; durup incelemeye, izlemeye, yorumlamaya değmeyen, üzerinden geçip gidecek bir uzay haline getirmiştir. Otomobil ulaşımı sebebiyle, çevrenin doğal dokusunun büyük ölçüde bozulması veya yok edilmesi

⁹⁰.Tom Wetzel, "The Case Against the Auto", Ideas and Action, No.14, Güz-1990,s.18

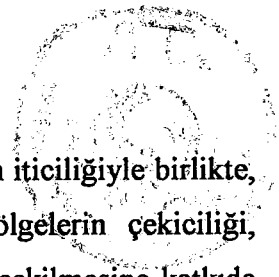


onu, büsbütün insana hitap edemeyecek duruma getirmiştir. Bu durum ise, “mekânsızlık” yorumunu beraberinde getirmektedir, yani mekânın adeta yok sayılması durumuna yönelik yorumu.

3.7.2.3. Yayılan ve Genişleyen Kentler

Otomobil tüketimi arttıkça, toplumun mekânsal ve toplumsal motifleri de değişmiştir. Otomobille gerçekleştirilen hareket, metropoliten tüketim toplumunun temel yolculuk biçimi haline almıştır. Bu nedenle, günümüz kentinin fiziksel yapısında meydana gelen büyük değişikliklerin hemen hemen tamamının otomobil tüketiminin etkisiyle gerçekleştiği söylenebilir. Bu değişimler sonucu inşa edilen ortam, durmadan yayılarak genişleyen kenti meydana getirir. Bu kent, bürolardan, otoparklardan ve ilgili ihtiyaçlara cevap verecek yapılardan oluşan kent merkezlerine sahiptir. Gündüzleri bu kent merkezlerinde çalışan insanlar, mesai saatleri bitiminde şehrin dış kesimlerindeki evlerine giderler. “*Merkezkaç kenti*” terimi, kent merkezlerinin nüfusunun azalması sürecini belirtmektedir. Otomobil egemenliğiyle ortaya çıkan durum “*Çarpık büyüme*”dir. Yani, “düzensiz bir biçimde dört bir yana dağılma” şeklinde genişlemedir. Otomobilin, hızı ve esnekliği sayesinde, kent dışındaki en uzak bölgelere bile ulaşmak mümkündür. Bu durum, metropol sınırlarını kent merkezlerinden iyice uzaklaştırmıştır. Çarpık büyüme, daha geniş bir alanda arazi kullanımına ve kent içindeki birimlerin birbirine uzaklıklarının artmasına yol açmıştır. Otomobil, işçilere, çalıştıkları yerlerin çok uzağında oturabilme imkânı tanımaktadır. Ancak, artan yol masrafı da işçilerin omuzuna ayrı bir yük olarak binmektedir. Günümüz büyük kentlerinde bazı yolculukları gerçekleştirmek için, otomobilden başka araç yoktur. Banliyöler arası, banliyö içi ve sabah saatlerinde kentten banliyöye, akşam saatlerinde de banliyöden kente toplu ulaşım hemen hemen yok gibidir. Toplu ulaşım, geleneksel iş yolculuğu modeline göre işlemektedir ve hizmet sahası sabah işe, akşam da evine giden banliyö sakinleriyle sınırlıdır. Yaya trafiğinin yoğun olduğu bölgelerde bile mekân, büyük ölçüde otomobil kullanımına ayrılmıştır. Otomobile bağımlılık, başka türlü hareketlilikleri zorlaştıran veya imkânsızlaştıran bir mekânın oluşumuna sebebiyet verir.

Sonuçta, otomobil merkezli ulaşımın etkisiyle şekillenen mekân yapısının, tüm toplumsal hayatımız üzerinde önemli bir etkiye sahip olduğu söylenebilir. Otomobilli



ulaşımın taleplerine cevap vermek üzere Őekillenmiř kent merkezlerinin iticiliğiyle birlikte, hareketliliği kolaylaştıran otomobil sayesinde, gidilebilen kenar b6lgele rin çekiciliği, imkânı bulunan insanların yavaş yavaş kent merkezinin dışına doğru çekilmesine katkıda bulunmuştur. Bu durum, giderek yayılan ve genişleyen kentleri doğurmuş, iş yerleri merkezde yoğunlaşırken, evler, Şehir dışındaki banliy6lere taşınmıştır. Ancak, imkânları kısıtlı olan n6fus kesimi kirliliğin, g6r6lt6n6n ve trafiğin yoğun olduğu kent merkezlerinde kalmaya mahk6m olmuşlardır. 6lkemizde de benzer durumların bulunmasının yanı sıra, b6y6k kentlerde, maddi imkânları yetersiz olan, 6oğu taşradan g66 edip gelen ve otomobilden 6ok, toplu ulaşımdan yararlanan halk tabakası, 6oğunlukla kenar mahallelerde, Şehrin uzak kenarlarında k6melenen gecekondu ve varoşlara taşınmışlardır

6zetle, ulaşım imkânlarının gelişip yayılması, kentin de yayılıp genişlemesini sağlamıştır. Ne yazık ki bu durum, 6arpık b6y6me ve 6arpık kentleşmeyi de beraberinde getirmiştir.

3.8 Ulaşım Politikaları

Ulaşım konusu, peşin kabuller sebebiyle, politik bir konu olarak g6r6lmemektedir. Oysa, 6ağdaş toplumlarda ulaşım, b6y6k 6l66de otomobilin ve karayolu ulaşım sisteminin tekindedir. Otomobil merkezli ulaşım sisteminin, evrensel bir model olması, bazı ekonomik ve politik desteklerle m6mk6n olmuştur. Otomobil politikasında, yaşlı, kadın, 6ocuk ve 6z6rl6lerin 6ıkarları g6zetilmemektedir. ulaşım alt yapılarının kurulması aşamasında, enerji verimliliği, kirliliğin azaltılması, ulaşımda eşitliğin ve demokratik kullanımın arttırılması gibi toplumsal ihtiya6lar, 6zel teşebb6s6n ilgi alanının dışında kalmaktadır. Bu durumda, “otomobil ulaşımının, yegane ulaşım tarzı olduğu “Şeklindeki politika s6rd6r6lmektedir.

3.8.1. Otomobil ve Karayolunun Teşvik Edilmesi

Otomobil ulaşımının maliyeti, toplu ulaşımındaki kadar kolayca fark edilemediğinden, hep olduğundan daha ucuz zannedilir. 6zel ve kamusal t6ketimin konumları sebebiyle sistemin toplam maliyeti fark edilemez olmuştur. Otomobil gibi, enerji ve kaynak ağırlıklı

teknolojilerin gizli maliyetleri bulunmaktadır. Örneğin; petrol enerjisinin kıt ve alternatifsiz olması gibi özellikleri onu, jeopolitik açıdan hassas bir konuma getirmekte; pahalı siyasi ve askeri önlemleri kaçınılmaz kılmaktadır. Orta Doğu'daki krizler bunu kanıtlar niteliktedir. Otomobilleşmenin, bireysel kullanım açısından da önemli ama pek göze batmayan maliyetleri bulunmaktadır. Otomobilin en önemli gizli maliyetlerinden biri de, kirlilik ile kazaların yol açtığı toplumsal maliyettir. Bu maliyetine rağmen otomobilin, doğrudan veya dolaylı olarak desteklenmesi politik bir karar gibi görülmektedir. "Hükümetler, özellikle ABD hükümetleri, ulaşım tarzlarının geliştirilip idame ettirilmesi konusunda bugüne kadar hiç te tarafsız bir tutum sergilememişlerdir... Kamu politikalarının taşıt ulaşımını özendirici bir sürü kararnamenin içinde boğulduğunu görürüz. Otomobil merkezli ulaşımın, teknik zorlamaların, tüketici tercihlerinin ve serbest teşebbüsün bir sonucu olduğu görüşünü savunan popüler mitin aksine, bu ulaşım biçiminin bugünkü rahat yerini hükümetin o muazzam boyutlardaki sübvansiyonlarına borçlu olduğunu savunuyoruz. Teknik zorlamalar, tüketici tercihleri ve piyasa, otomobilleşmeyi özendirme amacını güden politik anlayışlar tarafından biçimlendirilmiş ve zora koşulmuştur. Geleneksel görüş, asil yurttaşların vergisiyle ve toplumun sürekli yardımlarıyla geçinin toplu ulaşımın destek gördüğünü, otomobil ulaşımının ise sadece bireylerin özel harcamalarıyla ayakta kaldığını savunur. Bu görüş neyi savunursa savunsun..., işin aslı çok daha farklıdır. Özellikle ABD'de olmak üzere bir çok ülkede özel ekonomik çıkarlar çoğunlukla hükümetin ulaşım politikasını harekete geçirici bir rol oynamaktadır"⁹¹.

Bütün bunlar gösteriyor ki; yıllardan beri süregeldiği gibi, günümüzde hâlâ otomobil ulaşımı ve karayolları teşvik edilip desteklenmektedir. Çeşitli bilim çevrelerinin ve düşünürlerin, raylı sistem başta olmak üzere, alternatif ulaşım sistemlerini önermelerine rağmen durum böyle olmaya devam etmektedir.

3.8.2. Otomobil-Sanayi Kompleksi İlişkileri

Petrol şirketleri, otomobil sanayi kuruluşları, kamyon şirketleri ve yol inşaat şirketleri gibi özel sektör; kentlerdeki ticari kuruluşlar ile yol yapım ve bakımıyla ilgili olan kamu sektörü otomobil-sanayi kompleksini oluşturmaktadır. "ABD'de tüm satışların dolar değeri

⁹¹.Peter Freund, G. Martin,age. ss.182-185

olarak beşte birini otomobil satışları oluşturur. 1989'da ABD'de motorlu araç sanayiinde ve ilgili sanayilerde çalışan işçi sayısının 13.1 milyon civarında olduğu kaydediliyor; ki bu sayı, ülkede çalışan tüm işçi sayısının yüzde 14.3'üne veya başka bir ifadeyle, her 7 işçi'den birine denk düşüyor⁹².

Otomobil-Sanayi kompleksinde görev alan işçi kesimi, otomotiv fabrikaları ve bu sanayi kolundaki işçiler, şoförler, petrol ve rafineri işçileri, yol bakımı ve güvenliğinden sorumlu çalışanlar, yedek parça imalat tesislerinde çalışanlar ile servis hizmeti veren ve tamircilik yapan işçilerden oluşmaktadır. Bu durumda, otomobil-sanayi kompleksi ağırlığı rahatlıkla hissedilebilecek bir güce ulaşmış bulunmaktadır. Otomobil-sanayi kompleksinin sahip olduğu bu güç, giderek otomobilin ulaşım sahasındaki hakimiyetini arttırmaktadır. Otomobil sanayiini kısmen de olsa zaman zaman yavaşlatan faktörlere rastlanabilmektedir. Örneğin; kazaların artması sonucu oluşan tepkiler, otoyol inşaatlarının yetersizliği ve petrol krizleri ya da petrol fiyatlarının yüksekliği otomobil sanayiini sarsabilmekte, ancak her şeye rağmen otomobil sanayii tüm hızıyla otomobili teşvik etmeye devam etmektedir.

3.8.3. Otomobil Hakimiyetine Karşı Alınan Tavırlar

Otomobil, tüm işlevlerine ve giderek genişleyen hakimiyet alanına rağmen, eleştirilere muhatap olmaktan kurtulamamıştır. Otomobilin eleştirilere konu olması çok eskilere dayanmaktadır. Otomobile dair eleştiriler çoğunlukla, otomobilin giderek artan maliyeti ve düşen kalitesi hakkında olmuştur. Otomobil sanayiinin en önemli problemlerinden biri emniyet sorunudur. Otomobil sanayi kompleksinin direktmesine rağmen, güvenlik teknolojisine kamu politikası olarak büyük bir önem verilmiştir. Bu arada, hava kirliliği de otomobil sorunları arasında değerlendirilir olmuştur. Özellikle ABD'de çıkarılan Trafik ve Motorlu Araç Emniyeti Kanunundan sonra, onaylanıp yürürlüğe konan Motorlu Araç Hava kirliliği Kanunu bu konudaki politikaların bir göstergesi durumundadır. Otomobille ilgili eleştiriler, otomobil alt yapıları ve çarpık kentleşme ile daha da çeşitlilik kazanmış ve giderek yoğun bir hal almıştır. 1970'li yıllarda otomobile dair eleştiriler, bir moda halini almışsa da daha sonraları giderek bu eleştirilerin otomobilleşme üzerindeki etkisi zayıflamıştır. Otomobil sanayiinin başarı kazanmasını

⁹².Peter Freund, G. Martin,age. s.186

sağlayan en önemli etkenlerden biri sağlıklı bir otomobil sanayiinin ekonomik boyutunun önem kazanmış olmasıdır. Otomobil kullanımını azaltmaya yönelik teklifler öne sürülürken, işçi sınıfının bu tekliflere karşı çıkması doğal karşılanmalıdır. Kaldı ki, bir çok kişinin geçimini sürdürmesi otomobilleşmeye bağlı bulunmaktadır. Bu işçiler, ister istemez işlerini kaybetme kaygısı taşıyacaklardır. Otomobilleşmeyi azaltmaya yönelik girişimlerde unutulmaması gereken önemli bir nokta bulunmaktadır; otomobilin sağladığı kişisel özgürlük, mahremiyet ve esnek yolculuk imkanlarını sağlayacak seçeneklere yer verilmesi.

Sonuç olarak denebilir ki; piyasa koşulları, otomobil merkezli ulaşım yanlısı bir politika sergilemektedir. Bu durum üzerinde de otomobil-sanayi kompleksi ve onun kamuoyu üzerindeki nüfuzu önemli bir rol oynamaktadır. Bunun sonucunda çeşitli alternatifler sunan, çevre ve toplum açısından daha sağlıklı ulaşım politikaları engellenmektedir.

Günümüzde enerji ve çevre krizi, otomobil merkezli ulaşımı tehdit etmektedir. Örneğin otomobil kullanımındaki artış sebebiyle emisyon sorunu her geçen gün daha da büyümekte, trafik sıkışıklığı ve sebep olduğu maliyet kent alanında giderek daha belirgin bir şekilde hissedilmekte ve 1991 Körfez savaşında da görüldüğü gibi Petrol kaynaklarının masraflılığı ve kritik konumu daha büyük bir önem kazanmaktadır. Bütün bu sorunları bertaraf edebilmek için, otomobil merkezli ulaşım karşı somut alternatifler geliştirecek uygun reform çalışmalarına artık geçilmelidir. Gelecek bölümde bu konu üzerinde detaylı olarak durulacaktır.

3.9. Otomobilli Ulaşımında Yapılacak Değişiklik ve Alternatifler

Günümüzde gerek teknoloji, gerekse sosyal hayat sahasında geline nokta, ekolojik açıdan daha olumlu ve ekonomik olarak da daha hesaplı ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi bir zorunluluk haline almıştır. Otomobilin, bireye sağladığı rahat sayesinde hayatımızda vazgeçilmez bir yer kazandığı şüphesiz bir gerçek. Artık otomobilden tamamen vazgeçmemiz imkansız görünmektedir. Öyleyse yapılması gereken şey; otomobili bertaraf etme çabasından ziyade, ona olan bağlılığımızı azaltmak ve çok seçenekli ulaşım imkanı sağlayan yöntemlere geçişi sağlamak olmalıdır. Bunun için bireysel tercihlerle toplumsal beklentileri bir şekilde uzlaştırmak gerekmektedir. Şu bilinen bir gerçek ki; milyonlarca

hususî otomobil sürücüsü kendi faydasını temin etmek amacıyla iş, alışveriş ve zevk için otomobillerini kullanırken, yüksek oranda enerji tüketmekte; trafik tıkanıklığına, ekolojik bozulmalara, ekonomik ve sosyal bir takım problemlere neden olmaktadır. Ancak bu boyutlara varan problemin tek sorumlusu sürücüler değildir. En büyük sorumluluk, yetkili organlar ile toplum tarafından paylaşılmaktadır. Bütün avantajlarına rağmen raylı sistem başta olmak üzere, alternatif ulaşım modellerine imkan tanımayan politikalar sorumlulukta en büyük paya sahip bulunmaktadır. Örneğin; ulaşımda, gelişmiş bisikletler (sözelimi, hafif metalli bisikletler) ve pedallı küçük arabalar gibi motorsuz ulaşım vasıtaları ve bunların alt yapıları devletçe hiçbir şekilde desteklenmemektedir. Bisikletler, ancak küçük çaplı birtakım işlerde (dar bir kullanım alanında) kullanılmaktadır ve olanaklar yaygınlaştırılırsa daha iyi bir duruma ulaşılabilecektir.

Üçüncü dünya ülkelerinde otomobil, toplumsal ve ekonomik krizlerin en önemli etkenlerinden biri olduğu halde, otomobilli ulaşım bu ülke hükümetlerinin gözünde ekonomik büyümenin bir aracı, bir belirtisi olarak görülmektedir. Bu sebeple üçüncü dünya ülkelerinin kent merkezlerinin çoğunda otomobilli ulaşımına sınırsız imkanlar sağlanırken, toplu ulaşım ve alternatif ulaşım sistemleri büyük ölçüde ihmale uğramıştır. Bu politikanın yol açtığı problemleri bertaraf edebilmek için evvela bu zihniyetin değişmesi ve ulaşım sistemlerinin olumlu-olumsuz yönleriyle yeniden bir hesaba tabi tutulması gerekmektedir. Ancak bu şekilde problemin kökenine inme ve çözüm imkanlarını görebilme olanağı doğabilecektir. Bütün ulaşım tarzlarını dengelemek, çeşitlendirmek ve bütünlemek için çaba harcamak gerekmektedir. Otomobilleşmenin azaltılması için bütün ulaşım sistemlerinin ve ilgili alt yapıların yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Alternatif ulaşım modellerinden bazıları çeşitli ülkelerde gerçekleştirilmiştir. Örneğin Amerika'da bir bölgede "otomobile alternatif bir ulaşım biçimini geliştirmek için sırasıyla şu değişiklikler yapılmış:

- 1 Geniş kapsamlı bir bisiklet yolu sistemi kurulmuş
- 2 Toplu taşıma, kullanışlı ve ucuz bir hale getirilmiş
- 3 İşe gidiş geliş trafiğini azaltmak için, kırsal sanayilerin gelişmesine önem verilmiş"⁹³.

Bu bölümde, otomobil merkezli ulaşım sistemine alternatif olabilecek ulaşım biçimleri irdelenecektir. Bu alternatiflerden bir kısmı da planlama ve kent gelişimi

⁹³.Peter Freund, G. Martin, age. s.200

konusundaki yaklaşımlarla alakalıdır. Varılmak istenen netice ise, ulaşımında demiryolu, otobüs, yürüme, ve bisikletin de en az otomobil kadar önemli bir yere sahip olduğu gerçeğinin açığa çıkarılmasıdır.

3.9.1. Yasal Değişiklikler

Otomobille ilgili bugüne kadar uygulamaya konulmuş olan yönetmelikler, otomobil dışındaki ulaşım tarzlarını teşvik etmek yerine otomobilli ulaşım tarzını ön plana çıkaracak mahiyette hazırlanmışlardır (Freund P.1996:200-201). Bu yönetmelikler, otomobil bağımlılığının yol açtığı problemlerle ilgilenirken ne yazık ki yeterince caydırıcı olmamışlardır.

Otomobil yönetmeliklerinin yeterince işlerlik kazanamamasının en önemli sebeplerinden biri, bu yönetmeliklerin yeterli düzeyde etkili ve kapsamlı olmamalarıdır. Bu yönetmelikler, otomobil sanayi kompleksinin hücumundan nasibini her zaman almıştır. Gerek hava kirliliği konusunda, gerek yakıt ekonomisi veya güvenlik konularında girilmek istenen uygulamalar genellikle aksamıştır. “Örneğin; Kaliforniya’daki otomobil ve benzin üreticileri, eyalet yönetiminin hava kirliliği konusundaki en sert yaklaşımlarını bile yumuşatmada başarılı olmuşlardır⁹⁴”. “... otomobil yönetmelikleri uygulama sahalarını daha çok yeni otomobiller üzerinde yoğunlaştırmaktadır. Yeni teknolojilere getirilen ek standart maliyetleri yeni otomobillerin fiyatlarını yukarıya çekmiş, “böylece, yıpranmış, emniyetsiz, benzin düşmanı eski otomobillerin yenileriyle değiştirilmesi işlemlerinin ertelenmesine neden olmuştur. Otomobil güvenlik yönetmelikleri, otomobil yolcularına gösterdiği özeni, yayalar, bisiklet ve motosiklet sürücülerine göstermeme konusundaki dar görüşlülüğünü hep sürdürmüştür⁹⁵”.

Bugün, bütün toplumlar için, daha kapsamlı bir otomobil merkezli ulaşım yönetmeliğine ihtiyaç vardır. Böyle bir uygulamada, daha geniş yaya yolları yapmak, bisiklet yollarını arttırmak, yaya geçitlerini daha belirgin ve daha güvenli bir hale getirmek, trafik ışıklarını yaya trafiğini (özellikle yaşlı, çocuk ve özürhüleri sıkıntılı halleri göz önünde bulundurularak) esas alarak ayarlamak gibi önlemler yer almalıdır.

⁹⁴.Peter Freund, G. Martin,age. ss.202-203

⁹⁵.Peter Freund, G. Martin,age. s.

3.9.2. Teknolojik Onarımın Arttırılması

Teknolojik onarım stratejisi, daha temiz yakıt kullanan ve elektrikle çalışan bir motora sahip çevre dostu otomobillerin, bilgisayar destekli "akıllı" otomobillerin ve trafik sıkışıklığını azaltacak otoyolların geliştirilmesi gibi projeleri içermektedir. Bu teknolojiler, otomobilli ulaşım için önerilen çözümler arasında hükümetlerden ve otomobil-sanayi kompleksinden en büyük desteği alan çözüm şekilleri olmuşlardır. Bu gün en çok önerilen teknolojik değişikliklerden biri, temiz yanan benzin türevleridir. Yakıtlar arasında en temiz olarak görülenler, hidrojen ile elektriktir. Bilimsel kaynaklara göre hidrojen yakıtı, havaya neredeyse hiçbir kirletici madde salmaz ve fosil olmayan, hemen hemen sınırsız bir yakıt olup, su vb. birçok kaynaktan sağlanabilmektedir. Ancak, bu teknoloji henüz çok yenidir ve mükemmelleşmesi için epey bir zaman geçmesi gerekmektedir. Elektrik ise, uzun zamandan beri otomobillerde kullanılmaktadır. Elektrikli taşıtlar yoğun bir ilgiyle karşılaşmışlardır. Bu ilginin sebebi ise, bu taşıtların benzinle çalışan otomobillerden çok daha az kirletici özellikte olmalarıdır. Bir diğer avantajları ise, motorlarının neredeyse hiç ses çıkarmamasıdır. Bu durum, gürültü kirliliğinin azaltılması için aranan bir şeydir. Elektrikli taşıtlarda hareketli parça sayısı çok az olacağı için, servis ve bakım masrafları da epeyce azalacaktır. Bu tür taşıtlarda susturucu, yağ radyatör gibi elemanlar ya da emisyon testlerine gerek kalmayacaktır. Trafikte beklerken de enerji sarfiyatı söz konusu olmayacaktır⁹⁶.

Bir diğer proje de; akıllı otomobil-akıllı otoyol kombinasyonudur. Bilgisayar destekli mühendisliğe dayalı bu teknoloji, trafik sıkışıklığını, geniş bir sahayı kapsayan trafik durumlarını sürücülere ve otomatik otoyol tabelalarına anında aktararak azaltmayı amaçlamaktadır... Ancak, bu sistemlerin uygulama aşamasına geçmeleri için daha çok zamana ihtiyaç vardır⁹⁷.

Bütün bu çabalar, gerekli birer çözüm arayışıdır. Ancak, otomobile alternatif çözümlerin geliştirilmesi de en az bu arayışlar kadar gereklidir. Bu alternatifler arasında

⁹⁶.Gordy Slack, "Sing the Auto Electric", Pacific Discovery, Yaz-1991,ss.3-4

⁹⁷.Peter Freund, G. Martin,age. s.207

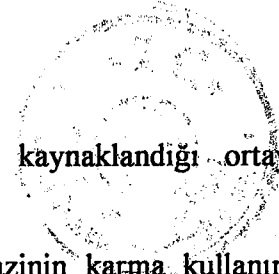


üzerine önemle eğilmek gereken çözümlerden biri de, insanların sürekli katetmek zorunda buldukları mesafeleri azaltma yoluna gitmektir.

3.9.3 Yakın Ulaşımın Kolaylaştırılması

Bu günkü çarpık kentleşme ortamı, yeterli düzeyde esnekliğe sahip bir toplu taşıma sistemini imkansızlık derecesinde zorlaştırmaktadır. Bu sebeple, toplu taşımayı daha verimli hale getirebilmek için otomobil mekanının yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir. Şehir merkezleri ile kenar mahalleler arasındaki mesafe sadece uzaklığı ile yürümeyi veya bisikletle ulaşım sağlamayı engellemektedir. Birçok kentte, şehir planları ya da yukarıdan çekilen fotoğraflar incelendiğinde, yerleşim birimlerinin, dükkanlar, park alanları ve okullardan çok fazla da uzak olmadıkları görülmektedir. Ancak, yaya ve bisiklet yollarının yetersiz ve güvenli geçitlerden yoksun olmaları ve karşıdan karşıya geçişi imkansız hale getiren otoyolların varlığı, yayalaşma ve bisiklet kullanmanın önünde önemli bir engel oluşturmaktadır. Bu sebeple, şehir mekanını dağınık yapısından kurtarıp, bütünlüklü bir hale kavuşturmak gerekmektedir. Bu açıdan, motorsuz ulaşım tarzının geliştirilmesi, toplu taşımacılığın geliştirilmesi ve trafik akışının düzenli bir hale getirilmesi zorunlu hale gelmiştir. Kentlerde, transit geçişler yerine, bölgeler arası geçişlere imkan sağlanmalıdır. Yerleşim birimleri, işyerleri, okullar ve oyun alanlarının birbirlerine yakın olacak şekilde düzenlenmesi yakın ulaşımı daha da kolaylaştıracaktır. Bölge içinde motorsuz ulaşımına imkan tanıyacak düzenlemeler, bölge içi hareketliliği daha çok mümkün hale getirecektir. Böylece, kişisel sağlık için öteki ulaşım tarzlarından daha yararlı olan, yürüme ve bisiklete binme imkanı artmış olacaktır.

Günümüz kentlerine hakim olan görüntü, arazinin yerleşim birimi, ticari birimler ve sanayi bölgesi biçiminde parçalı kullanımı şeklinde karakterize edilebilir. Bu durum ise, ulaşım ihtiyacını arttırmaktadır. Kentin, farklı faaliyet alanlarına göre parçalanması, yerleşim birimleriyle, alışveriş merkezleri, okul, eğlence merkezleri gibi toplumsal faaliyet alanları arasında kati bir ayrımı beraberinde getirmektedir. “Yapılan araştırmalarda, trafik tıkanıklığına yol açan etkenlerin başında, iş amaçlı olmayan seferlerin yer aldığı ve bu



tıkanıklıkların büyük oranda arazilerin parçalı kullanımından kaynaklandığı ortaya çıkmıştır⁹⁸.

Konutlaşma yoğunluğundaki artışlar ve bunun yanı sıra arazinin karma kullanımı (farklı birimlerin aynı arazi parçası üzerinde yoğunlaşması) sayesinde ortaya çıkacak olan yakın mesafeli ulaşım, otomobil kullanımını büyük ölçüde azaltacaktır. “Örneğin, San Francisco’nun 4047 m²’ye 117 ev düşen Nob Hill semtinde oturanlar, otomobilleriyle yılda toplam 2.670 mil yol katedmektedirler. Buna karşılık, aynı metrekareye sadece 4 ev düşen Danville/San Ramon banliyölerinde oturanlar, otomobilleriyle yılda 10.000 mil yol katedmektedirler⁹⁹.”

Bütünlüklü arazi kullanımı modellerinin yaygınlaştırılması sayesinde, konut yoğunluğu artacak, bu durum da yakın ulaşımı kolaylaştıracak ve otomobile bağımlılığı azaltacaktır. Ancak, yoğunluk seviyesinin çok aşırı düzeyde yüksek olmamasına da ayrıca dikkat etmek gerekmektedir. Gerçek anlamda bir yakın ulaşım modelinin geliştirilebilmesi için, büyük çaplı bir desteğe ihtiyaç bulunmaktadır. Bu model hakkında geliştirilebilirse, otomobile alternatif araçların hayata geçirilmeleri için zemin hazırlanmış olur.

3.9.4. Alternatif Ulaşımın Kolaylaştırılması

Bugün dünyanın pek çok ülkesinde, alternatif ulaşım çeşitlerini arttırmak ve otomobilleşmeyi azaltmak için birçok strateji geliştirilmiş bulunmaktadır. Toplu ulaşımın kalitesinin yükseltilmesi suretiyle daha verimli hale getirilmesi, en çok ilgi çekecek nitelikte olan stratejidir. Önemli görülen bir diğer strateji, otomobili kontrol altına alıp, otomobil kullanımını caydırma çabasını içermektedir. Otomobilin günümüzdeki popüler konumuna ulaşması, tüketiminin teşvik edilmesine ve otomobilli ulaşımın uygun ortamların oluşturulmasına dayanmaktadır. Otomobil hakimiyetindeki ulaşım sisteminde değişiklikler yapılabilmesi için, öteki alternatiflerin teşvik edilmesi ve otomobile bağımlı olarak inşa edilen ortamlardan vazgeçilmesi gerekecektir.

kentleşmiş bölgelerde, otomobile alternatif olarak ileri sürülecek ve geliştirilecek başlıca üç ulaşım biçimi belirgin bir şekilde göze çarpmaktadır. Bunlar; Toplu taşıma,

⁹⁸.Peter Freund, G. Martin,age. s.212

⁹⁹.Peter Freund, G. Martin,age. s.212

bisiklet kullanımı ve yayalaşma (veya yürüme) şeklinde sıralanabilir. Bu ulaşım biçimleri, ne yazık ki pek çok ülkede yeterince gelişmemiştir. Hatta, ABD gibi gelişmiş toplumlarda bile aynı durum geçerlidir. ABD’de “Kent içi yolculuklarda toplu taşıma araçlarını kullanan Amerikalıların genel nüfusa oranı, yüzde 3.4 iken, bu oran İtalyanlarda yüzde 26, İsviçreliler’de yüzde 20’dir Kent içi yolculuklarında bisikleti kullanan Amerikalıların oranı, yüzde 1’den düşüktür. Bu oran Danimarkalılarda yüzde 20, İsviçrelilerde yüzde 10’dur. Kent içi yolculuklarında yürümeyi tercih eden Amerikalıların oranı, yüzde 10.7 iken İsviçrelilerde bu oran yüzde 39, Avustralyalılarda ise yüzde 31’dir”¹⁰⁰.

Görüldüğü gibi ABD’de çok belirgin olmak üzere çeşitli ülkelerde alternatif ulaşımdan yararlanma oranı oldukça düşük seviyelerde seyretmekte, bu oran yüzde 40’lara bile ulaşmamaktadır. Bu durum alternatif ulaşım modellerinin yeterli düzeyde yaygınlaşmadığına kanıt oluşturmaktadır.

Otomobilin başlıca alternatifi toplu taşımadır. Başlıca toplu taşıma vasıtaları ise, otobüs ve demiryolu taşımacılığıdır. Bunun yanı sıra, otomobilden çok büyük bir farkı olmamakla beraber, özellikle Türkiye’de çok geniş bir kullanım alanı bulunan dolmuş’ta dile getirilebilir. Demiryolu taşımacılığı, ağır demiryolu taşımacılığı (yer altı, yer üstü ve üstten raylı taşımacılık); hafif demiryolu taşımacılığı (troleybüs vb) şeklinde ifade edilebilir.

Bir toplu taşıma sisteminin yeterli düzeyde verimli olabilmesi için, çeşitli ulaşım tarzlarının bir arada koordineli bir şekilde çalışması ve ulaşım türleri arasında bağlantı sağlanması gereklidir. Böylece insanlar, toplu taşımanın gerçekleştirildiği güzergahlar üzerindeki duraklara hususi araçlarıyla, bisikletleriyle ya da yaya olarak gidebilir ve farklı ulaşım tarzlarına kolayca geçişi sağlayabilirler.

Bütün dünyada olduğu gibi Türkiye’de de önemi çok erken dönemde fark edilip temelleri atılan demiryolu taşımacılığı, maalesef geliştirilememiştir. Çok uzun yıllardan beridir ihmal edilen demiryolu ulaşımından, yeterli cazibeye sahip olmadığı için neredeyse hiç faydalanılmamaktadır. Otomobil yada otobüse göre tren yolculuğu, daha ekonomik olduğu halde, demiryolu hizmetlerinin yetersizliği sebebiyle vatandaşların büyük bir kesimince bu tür yolculuk tercih edilmemektedir. Ulaşım tarzları içinde en güvenlisi demiryolu taşımacılığı olduğundan, tercih konusunda önceliğe daha uygundur. Nitekim

¹⁰⁰.Peter Freund, G. Martin,age. s.214

uygulandığı ülkelerde, az sayıdaki ve az hasarlı (uçak veya karayolu kazalarına kıyasla) tatsız kazalara rağmen ne kadar güvenli olduğu tespit edilmiştir. Bunun yanı sıra enerji kullanımı ve ekoloji açısından da (özellikle elektrikli hızlı trenler) daha ekonomik ve daha temiz bir ulaşım tarzı ortaya koymaktadır. Çünkü daha az enerji ile daha çok sayıda yolcu daha kısa sürede taşınmakta ve çevreye hemen hemen kirletici hiçbir madde salınmamaktadır. Bu yönüyle hem ülke, hem birey hem de toplum ve çevre için daha avantajlı bir sistemdir. Gerçi, pek çok insan, her şeye rağmen otomobilden tamamen vazgeçmeye razı görünmemektedir, ama yine de daha temiz, daha konforlu, daha hızlı ve daha ekonomik bir ulaşım tarzı bu tür toplu ulaşım sistemlerine olan rağbeti arttıracaktır. Geliştirildiği takdirde, saatteki hızı 300-400 km/s'i bulan trenler, uçak, otobüs vb. taşıma tarzlarına göre daha çok tercih edileceği gibi, şehir içi demiryolu taşımacılığı da (metro, tramvay veya üstten raylı sistem) tercih edilmeye hazır görünmektedir.

Otomobilin alternatifleri arasında toplu taşımının yanı sıra bisiklet'te yer alabilir. Çin gibi ülkelerde yaygın olarak kullanılan bisiklet, pek çok gelişmiş ülkede görmezden gelinmektedir. Bisiklet'e, genellikle küçümseyerek bakılmakta ve alt yapısına pek yatırım yapılmamaktadır. Özellikle ülkemizde bisiklet, spor amacıyla dahi yeterli düzeyde ilgi görmemekte, halkın çoğunluğu tarafından çocuk işi olarak değerlendirilmektedir. Elazığ'da ise, bisiklet kullanımına uygun hiçbir yol bile bulunmamaktadır. Bisikletle ulaşımını temin etmek isteyen gençler ve çocuklar (yetişkin ve yaşlılarda bisiklet kullanımına hemen hemen hiç rastlanmamaktadır), ya araç yolunu kullanıp her an kaza tehlikesiyle burun buruna yaşamakta (hatta trafik polislerince azarlanıp, sürücüler tarafından dikkate alınmamakta) ya da yaya kaldırımlarını kullanıp yayaların akışını aksatmakta ve yayalara rahatsızlık vermek durumunda kalmaktadırlar. Oysa, bu işe az bir pay ayrılıp, bisiklet ulaşımının alt yapısı hazırlanırsa, bisiklet daha çok rağbet görecektir. Örneğin; yapılan bir ankette, "bisiklet için daha iyi tesislerin yapılması halinde, ABD'de işlerine bisikletle gidip gelenlerin sayısının birdenbire 3milyondan 35 milyona yükseleceği sonucu ortaya çıkmıştır"¹⁰¹. "Avrupa'nın bir çok bölgesinde bisiklet önemli ulaşım tarzıdır. Bisiklet ve bisiklet benzeri taşıtların transit istasyonları, otobüslerdeki ve demiryolu taşıtlarındaki

¹⁰¹.Peter Freund, G. Martin,age. s.216

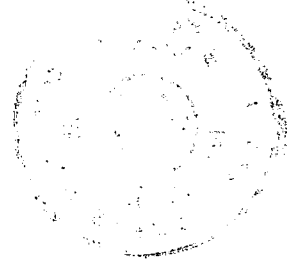
bisiklete ayrılmış bölümler ve iyi yapılmış bisiklet yolu ağları Danimarka'da, Japonya'da, Batı Almanya'da ve Hollanda'da bisiklet kullanımını desteklemektedir.¹⁰²

3.9.5. Yayalaşmanın Yaygınlaştırılması

Otomobile olan bağımlılığı azaltmak, toplumsal hayattaki sosyal teması arttırmak için, kentsel alanlarda yayalaşmanın geliştirilmesi oldukça gereklidir. Kentlerde güvenli ve verimli bir yayalaşmanın sağlanabilmesi için, doğal yürüyüş yolları, mesire yerleri ve kapalı çarşılar inşa edilebilir. Yaya veya bisikletliler için yol görevi görecek yeşil alanlar düzenlenebilir ve böylece çevreye, sosyal hayatın niteliğini zenginleştirecek bir çehre de kazandırılabilir. Otomobil bağımlılığını azaltacak potansiyele sahip olan yeşil yollar, otomobilleri engelleyebileceği düşüncesiyle göz ardı edilmişlerdir. Bu yollar, daha işlevsel hale getirilebilirse, kentlerde yayalaşmayı canlandırabilir, ancak bu yollar, sadece yürünecek yerler olmaktan ziyade yayaların her türlü ihtiyaçlarına (temizlik, dinlenme, eğlenme gibi) cevap verebilecek tarzda düzenlenmelidir. Böylece kentler, yalnızca sığınılan mekanlar yığından ibaret bir ortam olmaktan kurtulup, sakinleri için daha kullanışlı bir hal kazanabilirler. Bu açıdan, Elazığ için yeşil alanlar ve gezinti yerleri çok önemli olmakla birlikte yeterli bulunabilecek düzeyde değildir. Örneğin; Elazığ'ın komşusu Malatya'da bulunan, "Kernek Şelalesi" ve "Kanalboyu" diye adlandırılan yol, gezintiye çıkan yaya için, Elazığ'daki "Gazi Caddesi" vb. yerlerden daha cazip görülmektedir.

Sonuç olarak denebilir ki; Toplu ulaşım, bisiklet ve yürümek, kentlerde otomobile bir alternatif olarak önerilebilecek ulaşım biçimleridirler. Akılcı planlamalarla otomobil kullanımını azaltmak ve alternatiflerin kullanımını arttırmak mümkündür. Bunun yanında, kirliliği azaltan ve verimliliği arttıran her türlü teknolojik yenilik de değerlendirilmelidir.

¹⁰².Peter Freund, G. Martin, age. s.217



II. BÖLÜM

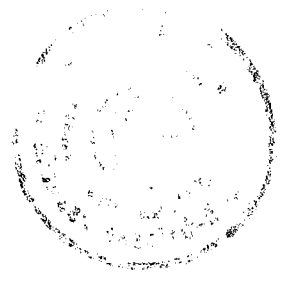
ARAŞTIRMANIN METODU

Metod (yöntem); araştırmanın oluşturulması ile ilgili zihinsel bir süreç ya da araştırmanın amacını gerçekleştirebilmek için kullanılan genel yaklaşım olarak tanımlanabilir. Dolayısıyla da, bir araştırmanın bilimsel olup-olmadığı, araştırmada takip edilen yöntemle ilgili olmaktadır. Bununla birlikte, araştırma yöntemlerinin gerçekleştirilmesinde kullanılan teknikler de bilimsellik açısından büyük bir öneme sahiptir.

Özellikle sosyal bilimlerde, yöntem konusunda iki farklı yol izlenmektedir. Bunlardan birisi kalitatif, diğeri de kantitatif yaklaşımlardır. Kalitatif yaklaşım; düşünce ve varsayımların geliştirilmesinde kullanılırken, kantitatif yaklaşım; varsayımların geçerliğini test etmede kullanılır. Bir araştırmadan, daha sağlıklı sonuçlar alınabilmesi için her iki yaklaşımdan da yeterli düzeyde yararlanılması gerekmektedir.

Yapılan bu araştırmada, yukarıda bahsedilen her iki yaklaşımdan da faydalandığı söylenebilir. Otomobil sahipleri ile ilgili istatistiksel bilgilerin kullanılmasının yanı sıra, anket formu ve görüşmeler, ile kişisel gözlemler de, araştırmanın gerçekleştirilip sonuçlandırılmasında önemli derecede yer almıştır. Değişkenler arasında bir takım ilişkilerin kurulmuş olması, kantitatif yaklaşıma bir örnek olarak verilebilir.

Herhangi bir araştırma, ulaşılmak istenen bilginin türüne göre üç farklı biçimde gerçekleştirilebilir: Durum saptama (betimleme, tasvir etme), ilişki arama (açıklama) ve varsayımı deneme (genelleme) şeklinde olabilir. Durum saptayıcı araştırmalar, daha çok ilişki arayan araştırmalar için veri sağlamaya yararlar. İlişki arayan araştırmalarda, olaylar arasında gözlenen ve eğilim niteliğinde olan ilişkilerden yola çıkılarak, varsayımlar oluşturulmaya çalışılır. Bu araştırma sonunda genellemelere ulaşılamaz ve bu tür araştırmalar açıklayıcı bir özellik taşırlar. Elde edilen belli varsayımlardan belli genellemelere ulaşmak ise, bilimin en önemli amaçlarından birisi olmaktadır. Sözü edilen her üç duruma da, bu araştırmada yer verildiğini söylemek mümkündür.



1. Araştırma Yerinin Seçilmesi

Araştırmanın sınırlılıkları ve araştırmanın mali ve teknik açıdan sürdürülebilmesinde rahatlık sağlama kaygısı ile hareket edilmiş, ayrıca, Araştırmacının Elazığ'da bulunması durumu da göz önünde bulundurularak, araştırma yeri, Elazığ merkezi olarak belirlenmiş ve araştırma sahası bu yerle sınırlandırılmıştır.

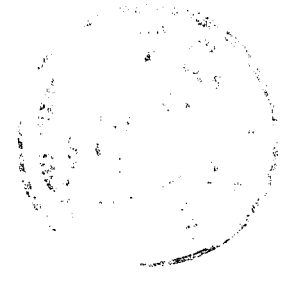
2. Araştırmanın Evren ve Örneklemi

Bilimsel araştırmalarda evrenin (bir gözlem alanına giren obje ya da bireylerin tümü) ele alınması, mali açıdan ve zaman açısından çoğu kez mümkün olmamaktadır. Evrenin tamamının ele alınması durumunda, araştırmacı için birçok güçlük doğmaktadır. Bu tür sebeplerle, araştırmalarda genellikle örneklem seçilmesi yoluna baş vurulmaktadır. Kütleden örnek seçilmesi ve seçilen örnekte bulunan değerlerden yararlanarak, kütle parametreleri (değişken nicelik) hakkında tahminlerde bulunma işlemi, "örnekleme" olarak adlandırılmaktadır.

Örnekleme seçiminde, "basit tesadüfi örneklem" tekniğine, çoğu araştırmalarda özellikle başvurulmaktadır. Basit tesadüfi örneklem, kütledeki her birimin örnekleme girme şansının eşit olduğu ve örneklemin tek aşamada seçildiği karmaşık olmayan bir tekniktir. Bu örneklem seçme tekniğinin kullanılacağı zaman, evrenin homojen olmasına dikkat edilmesi gerekirken, evrende birkaç tabaka bulunması halinde "tabakalı tesadüfi örneklem tekniği" kullanılır ve bu sayede her tabakanın örneklemede temsil edilme imkanı doğar.

Bu araştırmanın evrenini; Elazığ il merkezinde oturan hususi otomobil sahipleri oluşturmaktadır. Elazığ merkezinde bulunan hususi otomobillerin sayısının ise 1999 yıl sonu verilerine göre 14.700 adet olduğu tespit edilmiştir.

Bu araştırmada, örneklem grubu seçilirken, otomobil sahipleri içinde farklı görevleri icra edenler göz önünde bulundurulmuş ve bunun için uygun olan tekniklerden, tesadüfi örneklem tekniğinin kullanılması kararlaştırılmıştır.



3.Araştırmanın Sınırları

Araştırma, Elazığ il merkezinde yaşayan, çeşitli meslek gruplarındaki otomobil sahipleri üzerinde gerçekleştirilmiştir. Elazığ'da bulunan taksi, minibüs, panelvan vb. araçların sahipleri veya şoförleri ile, kendilerine ait olmayan araçlarda sürücülük yapanlar araştırma dışında tutulmuştur.

Bu araştırmada; kendi adına kayıtlı bir hususi otomobili bulunan ve Elazığ il merkezinde oturanlar için "Otomobil sahipleri" tabiri kullanılacaktır.

"Otomobilden yararlanamayanlar" tabiriyle; yoksul, yaşlı, çocuk, kadın veya özürlü olduğu için kendisine ait bir otomobili bulunmayan ve başkalarına ait otomobillerden de yeterince yararlanamayan nüfus kesimi kastedilirken, otomobilin yoğun olarak kullanıldığı ve karayolları ile gerçekleştirilen ulaşım sistemi "otomobil merkezli ulaşım" veya "otomobilli ulaşım" olarak tabir edilmiştir. Ayrıca otomobil için, zaman zaman "oto" kısaltması kullanılmıştır.

Şehir merkezinde oturan otomobil sahipleri ile görüşmeler, çeşitli zamanlarda çeşitli ortamlarda (oto galeriler, oto pazarı, işyerleri, okullar, devlet daireleri ve özel hane gibi) gerçekleştirilmiştir, araştırma kapsamına alınanlarla, uygun zamanlarda görüşülmüştür.

Saha araştırması ile ilgili çalışmalar, 1999 yılı Kasım ayında başlayıp 2000 yılı Haziran ayında sonuçlanırken, anketlerin büyük çoğunluğu Ocak-Şubat aylarında doldurulmuştur. Bu tarihte ve daha öncesinde ise, gerektiğince, otomobil sahipleri ile birtakım görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

Anket formu hazırlanırken, daha önceden yapılan araştırmalardan pek yararlanılamamış (Bu konuda yeterli sayıda araştırma bulunmadığından), araştırmamızın diğer araştırmalardan birçok konuda farklılaşması sebebiyle hemen hemen bütün soruların tarafımızdan ilk kez hazırlanıp ankette bu sorulara yer verilmesi gerekmiştir. Sorular içinde seçim yapılırken, bazı sorular birleştirilmiş, detay ifade eden bir takım sorular ise anket formuna alınmamış, yaklaşık 150 soru içinden, otomobil sahiplerini ilgilendiren 75 soru seçilmiştir.

Anket soruları hazırlandıktan sonra hemen dağıtılmamış, öncelikli olarak 20 kişi üzerinde pilot çalışma gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmayla, ulaşılan bilgiler ışığında bazı sorular kısaltılmış, bazılarının ifade şekli değiştirilmiş ve bazı seçenekler de birleştirilmiştir.

Bu işlemin gerçekleştirilmesinde sadece, anket formlarının durumu esas alınmamış, birtakım görüşmeler de göz önünde bulundurulmuştur. Pilot çalışmada uygulanan anket formları değerlendirme dışında tutulmuşlardır.

Anket formunun doldurulması işlemlerinde, yada görüşmelerde, otomobil sahiplerinin araştırmacıya yönelik tutumları birbirleri ile aynı olmamıştır. Çoğu otomobil sahipleri, anlaşılmayan sebeplerle bilgi vermekten kaçınırken, bazıları da anket formunu büyük bir istekle doldurup, "birçok soruda gerçekten de önemli meselelere parmak basıldığını" ifade etmek suretiyle araştırmaya katkıda bulunmak istediklerini göstermeye çalışmışlardır. Kimi otomobil sahipleri ise, bu anketin belediye veya karayollarına iletilmesi gerektiğini, çünkü bu konunun çeşitli yönleriyle bu kuruluşları yakından ilgilendirdiğini söylemişlerdir.

Alan araştırmasının (anket, görüşmeler, gözlemler vs.) gerçekleştirilmesinde, araştırmacıya yardımcı olacak birtakım elemanlar (anketör vs.) kullanılmamış, yalnızca, arkadaş çevresinden birtakım kişilerden, anket formlarının daha düzenli bir şekilde uygulanması ve zamanında araştırmacıya dönmesi amacıyla yararlanılmıştır.

4. Bilgi Toplama Araçları

Saha araştırması esnasında, otomobil sahiplerinin; kişisel, toplumsal ve mesleki durumlarına, problem ve beklentilerine ilişkin olarak anketteki sorular yöneltmiş, bunun yanında görüşmeler de gerçekleştirilmiştir. Otomobil sahiplerinin çalıştıkları iş yerlerine gidilerek, iş esnasında veya araştırmacıya ayırdıkları süre zarfında görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

Otomobil sahiplerinin büyük bir kısmına anket, bizzat araştırmacı tarafından ulaştırılmış ve anket formunun doldurulması ile birlikte, bu kişilerle görüşmeler yapılmıştır. Sanayi bölgesi, Devlet dairesi, oto galerisi vb. yerlerde çalışan otomobil sahipleri ile bizzat iş yerlerinde görüşmeler yapılırken, çeşitli kurumlardaki yetkililerle de çeşitli düzeylerde ilişkiler kurulmuştur.

Bazı sorulara verilebilecek cevapların hususi niteliği sebebiyle, bir kısım açık uçlu sorular olması gerektiği düşünülerek, bu amaçla 8 adet açık uçlu soru hazırlanmıştır. Geri kalan 67 soru için belli seçenekler oluşturulmuştur.

Otomobil ile ilgili istatistik, belge ve bilgilere ulaşabilmek için, Fırat Üniversitesi ve İnönü Üniversitesi Kütüphanelerine müracaat edilmiş, mevcut istatistiklerden yararlanılmıştır. Ayrıca, YÖK, DİE gibi bilimsel kuruluşlar ile TOFAŞ, RENAULT, MAZDA, HYUNDAİ, NISSAN, FORD, JETPA gibi otomobil firmaları ve TŞOF (Türkiye Şoförler Odası Federasyonu), OSD (Otomotiv Sanayicileri Derneği) gibi organizasyonların, WEB sayfaları incelenerek, yardımcı olup olamayacakları konusunda da e-mail adreslerine mesaj yollanmış, bir kısmından çeşitli cevaplar alınmış ve faydalı olanlarından yararlanılmıştır.

5. Analiz Teknikleri

Anket formu hazırlanırken, soruların bilgisayar formunda olmasına dikkat edilmiştir. Her soruya bir numara verilirken, seçenekler de numaralandırılmıştır. Toplanan anket formlarındaki veriler, öncelikli olarak bilgisayara işlenmiştir. Daha sonra, işlenen verilerin dağılımı, SPSS istatistik programı kullanılmak suretiyle ortaya konulmuştur. Öncelikli olarak, basit dağılım tabloları oluşturulmuştur. Bu tablolardan yararlanmak suretiyle, bağımsız değişkenlerin hangi bağımlı değişkenlerle ilişkisinin olabileceği ve korelasyon kurulabileceği tespit edilmiştir. Toplam 6 adet çapraz tablo(cross, veya birlikte değişim tablosu) oluşturulmuş ve anlamlı olan bu tablolar, yorumlanmaya çalışılmıştır.

Çapraz tablolar oluşturulurken, tablolardaki serbestlik derecesi (SD), ki-kare (χ^2) ve güven düzeyini (p) gösteren değerler bilgisayardan alınmış, ancak, bu değerler kullanılmamıştır. Bu değerlerin geçerli olabilmesi için, birtakım koşulların var olması gerektiği bilinmektedir. Çapraz tablolarda bu değerlerin anlamlı olabilmesi için, tabloda bir kutucuğun boş ya da kutucuğa düşen frekans sayısının 3'den az olmaması gerekmektedir. Elde edilmiş olan hemen hemen her tabloda "cevap yok" ve "başka" seçeneği de yer almış olduğundan, bu tür tabloların tamamına yakınında ya boş ya da frekans değeri 3'den az olan kutucuklar yer almıştır. Bir soruya birden fazla cevap verilmesi de ayrı bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu durumda, elde edilen bu değerleri (SD, χ^2 ve p) kullanma imkanı yoktur. Bu ise, çapraz tabloların yorumlanamayacağı anlamına gelmez. Bazen başvuru tekniklerden biri olan, benzer cevapların birleştirilmesi ve böylece (χ^2) değerinin yükseltilmesi de güvenilir sonuçlar vermeyebilir. Çünkü, seçeneklerin birleştirilmesi

şeklindeki uygulama, ancak, Likert Ölçeği kullanıldığı takdirde güvenilir sonuçlar verebilmektedir.

Sosyal bilim alanındaki araştırmalarda, elde edilen bulguların sistematik bir biçimde ele alınması, -güvenirlilik ve geçerlilik ölçülerine uygun olarak- gerçekleştirilmek istenen amaçlar çerçevesinde çözümlenmesi ve belli değişkenler arasındaki ilişkilerin yakalanması büyük bir aşama olarak değerlendirilmektedir. Bu anlayışa uygun olarak, elde edilen verilerin oluşturduğu tablolar yorumlanırken, bağımsız değişkenlerin yüzdeleri esas alınmış ve buna göre oransal açıdan bir azalma ya da artışın olup-olmadığı öğrenilmeye çalışılmıştır. Basit dağılım tabloları, belli bir sistem dahilinde verilmiş ve belli alanlarda yoğunlaşmaların sebepleri ve sonuçları ele alınarak birtakım çıkarımlara gidilmiştir.

Tablolar ele alınırken, sayısal büyüklüklerin (%) olarak verilmesinin yanında gerektiğinde; "büyük çoğunluk", "çoğunluk", "yarıdan fazla", "yarıya yakın", "çok az" ve "bazıları" gibi belli kavramlar kullanılmıştır.

Anket formunda yer alan 8 adet açık uçlu soruya verilen yanıtlar bilgisayara işlenmemiş, bunlar daha sonra tablo haline getirilmiştir. Açık uçlu sorulara ve bazı soruların "başka" seçeneklerine verilen ve özgün birtakım yanıtları olan bazı yanıtlar, kimi zaman tırnak içinde verilmiştir. Açık uçlu sorulara doğru bir biçimde verilen cevaplar aynen alınmış, anlam düşüklüğü olan cümleler ise araştırmacı tarafından düzeltilmiştir.

III.BÖLÜM

BULGULAR VE DEĞERLENDİRME

Otomobilin toplum hayatına sosyo-kültürel etkilerinin incelendiği araştırmanın bu bölümünde, araştırma sonuçlarından elde edilen verilerin belli kurallar dahilinde yorumlanmasına ve gerekli durumlarda verileri somutlaştırmak ve daha da anlaşılır kılmak için tablolaştırılmasına çalışılmıştır. Aynı zamanda, bulguların belli kategorilerde yoğunlaşmalarının sebepleri ve sonuçları üzerinde durulmuştur. Yer yer, konuyla ilgili çok kısa bir kavramsal çerçeve sunularak çeşitli şekillerde yorum yapma imkanı elde edilmiştir. Elde edilen tablolardaki eğilimlerden hareketle, teorik kısımda belirtilen birtakım değerlendirmelerle karşılaştırmalar yapılmıştır.

Basit tablo halinde verilen bulgularda, sayısal rakamların yanında bu rakamlara karşılık gelen yüzdeler de eklenmiştir. Birden fazla cevap verilmiş olan tablolarda, her bir kategorideki ilgili frekansın toplam içindeki oranı esas alınarak, bu rakamın yüzdesi verilmiştir. Birden fazla cevabın verilmiş olduğu tablolarda, toplam sayı ve toplam yüzde verilmemiştir. Bilgisayardan, istatistik programından alınan hesaplamalarla ilgili çıktılarda, her kutucukta satır yüzdesi, sütun yüzdesi ve toplam yüzde yer almakta;ancak, sütun yüzdesi ve toplam yüzdenin fazla kullanılamaması sebebiyle bu değerler tablolardan çıkarılmıştır.

1.Otomobil Sahiplerinin Genel Özellikleri

Otomobil sahipleri hakkında daha sağlıklı birtakım yorumlarda bulunabilmek ve daha başarılı varsayımlar oluşturabilmek için örnekleme girenlerin; yaş,cinsiyet, medeni durum, öğrenim durumu, mesleği, mesken durumu, coğrafi kökenleri ve çocuk sayısının bilinmesi zorunlu bir hal almaktadır. Bu sebeple bulgular kısmının başında, örnekleme girenlerin bu tür özellikleri öncelikli olarak ortaya konulmuş ve genel durumları aydınlatılmaya çalışılmıştır.

1.1.Cinsiyet Durumları

İ.C. YURAN
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

Otomobil merkezli ulaşım ortamında kadının durumunu tespit edebilmek için örnekleme dahil olanların cinsiyetlerinin bilinmesi gerekmektedir. Özellikle erkek

egemen toplumlarda hayatın her alanında olduğu gibi, trafikte de kadının konumu büyük bir önem arz etmektedir. Daha önce de ifade edildiği gibi; her hangi bir şehrin trafik akışı, kültürü hakkında çok önemli ip uçları verebilmektedir. Bu arada, trafikte kadınların karşılaştıkları problemleri tespit etmek, bu konudaki merakı tatmin edebileceği gibi, birtakım değişkenlerin araştırmaya dahil olan kadınlarda gözlenmesi de faydalı bilgiler sağlayabilmektedir. Bu araştırmanın örnekleminde yer alan otomobil sahiplerinin yüzde 84.7'sini (127 kişi) erkekler oluştururken; yüzde 15.3'ü (23 kişi) kadınlardan oluşmaktadır. Araştırmaya dahil edilen kişilerin cinsiyet durumları Tablo 5'de görüldüğü gibidir.

Tablo 5: Otomobil Sahiplerinin Cinsiyet Durumuna Göre Dağılımı

Cinsiyet Durumu	Sayı	Yüzde
Erkek	127	84.7
Kadın	23	15.3
Toplam	150	100.0

Bu dağılımda her ne kadar kadın sayısı az gibi görünüyorsa da, kadınların otomobil sahibi olma konusundaki şanslarının erkeklerinkinden düşük olduğu gerçeği göz önünde bulundurulduğunda, bu tablonun aslında gayet doğal bir görüntü sergilediği sonucu kabul görecektir.

1.2. Yaş Durumları

Kişilerin toplumdaki konumlarını belirlemede ve buna göre yerine getirilmesi gerekli birtakım rolleri tespit etmede yaş önemli faktörlerden biri olarak kabul edilebilir. Özellikle, otomobil kullanacak kişilerin 18 yaşın altında olamayacakları durumu ve otomobil edinebilecek ekonomik düzeye ulaşabilmek için uzun yılların gerekeceği gerçeği göz önünde bulundurulduğunda, örneklemdaki kişiler için yaşın önemi daha da artmaktadır. 18 yaşına girmiş olmak, kanunen ve hukuken reşit olma (olgunluk) durumunu ifade ettiğinden, bu yaşa gelmiş olan kişinin yasal yönden bir bağımsızlık kazandığı ve bir velinin vesayetinden kurtulmuş olduğu söylenebilir. Örnekleme dahil edilen otomobil sahiplerinin yaş durumuna göre dağılımları Tablo 6'da görülmektedir.

Tablo 6: Otomobil Sahiplerinin Yaş Durumuna Göre Dağılımı

Yaş Durumu	Sayı	Yüzde
20 yaş ve aşağısı	5	3.3
21-25 yaşları arası	17	11.3
26-30 yaşları arası	32	21.4
31-40 yaşları arası	66	44.0
41-50 yaşları arası	24	16.0
51-60 yaşları arası	4	2.7
61 yaş ve yukarısı	2	1.3
Toplam	150	100.0

Yaş durumu ele alınırken; 20-30 yaşları arasında olanlar "genç" kategorisinde, 31-40 yaşları arasındakiler "yetişkin" kategorisine sokulmuş, 41-50 yaşları arasında olanlar "orta yaş" grubunda, 51 yaşın üzerinde olanlar da "yaşlı" kategorisinde ele alınmıştır.

Tablo 6'da, otomobil sahiplerinin en çok (%44) 31-40 yaşları arasında oldukları gözlenmektedir. Bu oranı, 26-30 yaş grubunda yer alanlar izlemektedir (%21.4). Orta yaş grubunda kabul edilebilecek olan 41-50 yaş arasındakilerin oranı da küçümsenemeyecek bir büyüklüğe (%16) ulaşmaktadır.

Yaşın ve buna bağlı olarak kendi kendine yeterli olacak düzeye ulaşmış olmanın günlük hayatta büyük bir önemi vardır. Özellikle otomobil edinme, kullanma ve otomobile bakışta bu konu daha da büyük bir önem kazanmaktadır. Otomobil edinmek ve kullanmak isteyenlerden yaşça küçük olanlar, toplumun kontrolüne maruz kalmakta ve maddi imkansızlık başta olmak üzere çeşitli güçlüklerle karşılaşmaktadırlar. Hatta, 20-25 yaşları arasındaki gençlerin örneklemedeki temsil oranının artırılması çabasına rağmen yüksek bir sayıya ulaşamamıştır. Oysa yaşça büyük olanlar veya maddi imkanlar itibariyle daha iyi bir durumda bulunanların bu konuda daha rahat hareket edebilecekleri söylenebilir.

Otomobil sahibi olabilmek için, ekonomik imkanların belli bir düzeye ulaşmış olmasının gerekmesi sebebiyle, otomobil sahiplerinin yaş düzeyi genellikle yüksek olmaktadır.

Yaş düzeyinin orta seviyelerde olması, sürücülük formasyonunun gereklerinin yerine getirilmesinde büyük avantajlar sağlayabilirken, yaşı küçük olan ve dolayısıyla da görev süresi az olanlarda, sürücülük deneyiminin yeterli düzeyde olmayışı bir dezavantaj olarak ele alınabilir. Trafik ve sürücülüğün birtakım pratiklerinin, eksiksiz bir şekilde yerine getirilmesi, ancak, bu işte belli bir deneyimin kazanılmasıyla mümkün olabilmektedir. Sürücülük dışındaki günlük yaşam alanlarında da kişi, yaşı ilerledikçe

çevresinden görmüş olduğu farklı anlayış ve uygulamalarla, yeni davranış şekilleri ve kişilik özellikleri kazanacaktır.

1.3. Medeni Durumları

Otomobil sahiplerinin medeni durumlarının bilinmesi; bireysel, toplumsal ve aile içi yaşantılarında meydana gelen otomobil kaynaklı birtakım problemlerin ortaya konulmasına ve çözüm önerileri getirilmesine yardımcı olabilir. Örneklem grubunun, medeni durumlarının dağılımını aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 7: Otomobil Sahiplerinin Medeni Durumlarına Göre Dağılımı

Medeni Durum	Sayı	Yüzde
Bekar	28	18.7
Evli	121	80.7
Boşanmış	1	0.7
Toplam	150	100.0

Tablo 7'de, örnekleme dahil olan otomobil sahiplerinin büyük bir çoğunluğunun (%80.7) evli olduğu; buna karşılık bekâr otomobil sahiplerinin ise daha az sayıda (%18.7) olduğu görülmektedir. Boşanmış olanların oranı da yok denecek kadar azdır (bir kişi). Bu arada, yaş-medeni durum arasında bir karşılaştırma yapıldığında 25 yaşın altında olanlardan 16 kişinin bekar, 6 kişinin ise evli olduğu görülmektedir. Bu tablo ise çok genç yaşlarda hem ev geçindirip hem de araba sahibi olmanın güçlüğü'nün bir göstergesi durumundadır. Bu araştırmanın teorik kısmında "*Otomobilin aile bütçesine maliyeti*" bölümünde genç yaşta otomobil edinmenin güçlüğü detaylı olarak ortaya konulmuştur. 25 yaşın üzerinde olanlardan ise 115 kişi evli, 12 kişi bekindir. Kişilerin bir aile sahibi olmaları, aile nüfusu arttıkça daha belirginleşen bir şekilde otomobil sahibi olma ihtiyacını gündeme getirmektedir. Aile mahremiyetini koruma kaygısı da bu ihtiyacı dayanılmaz kılmaktadır; ki, bu araştırmaya katılanların %54.7'si (ileriki bölümlerde tekrar ele alınacağı gibi) "*seyahatlerde aile mahremiyetini koruması*" özeliğinin otomobile olan talebi arttırdığını ifade etmiştir.

1.4. Öğrenim Durumları

Bu gün bilimsel bilgilerin ve teknik bilgilerin sosyal hayatın çeşitli sektörlerinde giderek daha çeşitli ve artan roller oynadığı bir dünyada yaşıyoruz. Bilimsel olarak

ortaya konan bilgiler ve bilimsel düşünceler sadece zihinsel ve teorik olmanın ötesinde oldukça büyük bir ölçüde pratik bir yapı arz etmektedir. Bilgi ve eğitim sadece ekonomik değil, aynı zamanda kültürel, politik ve ahlaki bir değer de ifade etmektedir. Bilgiyi elinde tutan, birçok alandaki liderliği de elinde tutmayı başarabilmektedir. F.Bacon'ın "*Bilmek egemen olmaktadır*" şeklinde özetlenebilecek olan düşünceleri veya "*Bilgi güçtür*" sözü de bu fikri ifade etmektedir. Gelişmek ve ulaşılan gelişme düzeyini korumak için toplumlar veya kişiler, devamlı olarak kendilerini taze bilgilerle yenilemek ve eğitim konusunda uzun vadeli planlar yapmak zorundadırlar. Bilginin sahip olduğu bu yüksek derecedeki değer, insanlara günlük hayatlarını planlama ve devam ettirmede sağlamış olduğu kolaylıktan kaynaklanmaktadır.

Toplumlar ve bireyler için bilginin bu derece önemli olduğu bir ortamda, bu gerçeğin göz ardı edilmesi ve bilgidен uzak bir sosyal yada kişisel hayat sürdürülmesi, hemen hemen imkansız olmaktadır.

Diğer insanlarla paylaşılan sosyal hayat alanında insanlarla temas konusunda çokça rol alan otomobilin kullanımı, gerek teknik açıdan gerekse sosyal açıdan çeşitli bilgilerle donanmış olmayı gerektirmektedir. Otomobilin kullanımı esnasında, sağlanan kolaylık ve avantajların yanı sıra sosyal ilişkilerde ve diğer insanlarla trafiğin paylaşımı durumunda da bilgi çok önemli bir faktör olmaktadır.

Otomobil kullanımı ve trafiğin paylaşımında bilgi düzeyi çok önemli bir etkiye sahip olduğundan, otomobil sahiplerinin öğrenim düzeyi ile ilgili dağılımın verilmesi uygun görülmüştür.

Tablo 8: Otomobil Sahiplerinin Öğrenim Durumlarına Göre Dağılımı

Öğrenim Durumu	Sayı	Yüzde
İlkokul mezunu	15	10.0
Ortaokul mezunu	22	14.7
Lise ve dengi okul mezunu	43	28.7
Yüksekokul/üniversite mezunu	40	26.7
Yüksek lisans mezunu	13	8.7
Doktora ve üstü dereceye sahip	17	11.3
Toplam	150	100.0

Tablo 8'deki verilerden anlaşıldığına göre, öğrenim düzeyi açısından en büyük kategoriyi (%28.7)oluşturanlar,Lise ve dengi okul mezunlarıdır. Bunu %26.7 ile Yüksekokul/Üniversite mezunları takip etmektedir. Üçüncü sırayı ise, %14.7 ile Orta okul mezunları almaktadır. Üniversite sonrası akademik çalışma ve kariyer yapanlar yüzde yirmilik bir dilimde yer alırken; İlkokul mezunlarının oranı yüzde onu

bulmaktadır. Eğitim düzeyine dair bu tablo doğal olarak bireylerin tutum ve davranışlarını doğrudan doğruya etkilemektedir. Otomobil sahiplerinin eğitim ve öğrenim durumları ile çeşitli bağımlı değişkenler arasındaki ilişkiler ileriki bölümlerde ele alınıp detaylı olarak incelenecektir.

1.5.Meslek Durumları

Kişilerin, araştırmaya konu olan yönlerinin belirlenmesinde mesleklerinin bilinmesi hemen hemen her zaman en önemli gerekliliklerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Hele hele otomobil sahiplerinin çeşitli değişkenler açısından ele alınıp incelenmesinde, meslekleri çok önemli bir role sahiptir. Özellikle, otomobil edinme konusundaki tutumlar, otomobile bakış açısı, trafik ve eğitim konusundaki tutumlar, çevreye karşı sergilenen tutumlar, İnsanların otomobil ve ulaşım ile olan ilişkilerini değerlendirme vb. konularda bireylerin meslekleri çok önemli bir fonksiyon üstlenmektedir. Bu bakımdan, çok çeşitli değişkenler açısından ele alınıp incelenen otomobil sahipleri hakkındaki verilerin daha iyi değerlendirilebilmesi için mesleklerinin bilinmesine gerek duyulmaktadır. Araştırmaya dahil olan otomobil sahipleri genel olarak şu mesleklere sahip bulunmaktadır: Memur, Öğretmen, Akademisyen, Doktor, Veteriner hekim, Mühendis, Çiftçi, Serbest meslek/ Tüccar, İşçi, Emekli, Ev hanımı ve öğrenci. Bu meslek gruplarında yer alan otomobil sahiplerinin Mesleklere göre dağılımı Tablo-9'da görülmektedir.

Tablo 9: Otomobil Sahiplerinin Mesleklerine Göre Dağılımı

Meslek	Sayı	Yüzde
Memur	17	11.3
Öğretmen	24	16.0
Akademisyen	14	9.3
Doktor	2	1.3
Veteriner Hekim	9	6.0
Mühendis	4	2.7
Çiftçi	2	1.3
Serbest Meslek/Tüccar	42	28.0
İşçi	12	8.0
Emekli	9	6.0
Ev Hanımı	7	4.7
Öğrenci	8	5.3
Toplam	150	100.0

Tablo-9'da görüldüğü gibi, otomobil sahiplerinin büyük bir kesimi (%28.0) Serbest meslek veya tüccarlık mesleğine sahip bulunmaktadır. İkinci sırayı %16 ile

öğretmenler; Üçüncü sırayı da %11 ile memurlar almaktadırlar. Daha sonra sırasıyla; Akademisyenler (%9.3), İşçiler (%8), Emekliler (%6), Veteriner hekimler (%6), Öğrenciler (%5.3), Ev hanımları (%4.7), Mühendisler (%2.7), Çiftçiler (%1.3) ve Doktorlar (%1.3) sıralanmaktadır. Tabloda tüccarlar dahil serbest meslek sahiplerinin en büyük yüzdelik dilime sahip olmaları gayet doğal bir durum olarak kabul edilebilir. Çünkü; bir otomobil edinebilecek düzeyde maddi imkanlara sahip olmak açısından en avantajlı olan sınıflardan biri serbest meslek sahipleridir. Doktor, Mühendis ve Veteriner hekim sayısının az olduğu dikkat çekmektedir. Bu durumun en önemli sebeplerinden biri; bazı değişkenler açısından (otomobil edinme durumu, otomobile bakış açısı, otomobilin aile bütçesine maliyeti, otomobilleşmeyi körükleyen güçler vb.) mümkün olduğu kadar orta gelirli vatandaşların durumunun incelenmek istenmesidir. Çünkü; orta veya düşük düzeyde gelire sahip olan otomobil sahiplerinin, otomobil karşısındaki tavırlarını ve çeşitli tutumlarını etkileyen faktörlerden pek çoğu, yüksek gelirli için fazla bir anlam ifade etmeyebilmektedir. Örnekleme yer alan memurların büyük kesimi düz memur sınıfında yer alırken; Bunlar arasında, bir idareci, bir bankacı ve bir sekreter yer almaktadır. Öğretmenler ise çoğunlukla ilk öğretim veya lise düzeyindeki okullarda görev yapmakta; bir kısmı da özel dersane veya kurslarda görev almaktadırlar. Yine akademisyenler arasında da, Profesörden araştırma görevlisine kadar çeşitli akademik düzeylerde kişiler bulunmaktadır. Tablodan, Çiftçilerin oldukça az sayıda (iki kişi) oldukları gözlenmektedir. Bunun en önemli sebebi; çiftçilerin çoğunlukla köylerde yaşıyor olmasıdır. Serbest meslek sahipleri arasında, mesleğini "Serbest meslek" veya "Esnaf" şeklinde ifade edenler olduğu gibi, lokantacı, bakkal, kuaför, serbest muhasebeci vb. diye belirtenler de olmuştur. İşçiler ise genellikle, herhangi bir kuruluşta işçi statüsünde çalışanlardan oluşmaktadırlar. Öğrenci kategorisinde yer alanlardan dördü aynı zamanda herhangi bir işte çalışırken diğerleri baba parası ile otomobil edinmiş kişilerden oluşmaktadırlar. Ev hanımlarından otomobil sahibi olanlar da çoğunlukla, bir takım sebeplerle otomobil ruhsatı kendi adına yapılan ancak, otomobili eşleri ile birlikte kullanan kişilerden oluşmaktadırlar.

1.6.Mesken Durumları

Hemen hemen her toplumda kişilerin sosyo-ekonomik durumlarının belirlenmesinde, bir konut sahibi olup olmama durumu önemli bir kriter olarak ele alınmaktadır. Bireylerin ev sahibi olmaları, parasal yönden onların ekonomik

düzeylerini ortaya koyarken, gelirlerinden tasarruf etme imkanlarının olup olmadığı konusunda da bir fikir verebilmektedir. Bu gün, yapı kooperatifleri vb. organizasyonlar aracılığıyla sabit gelirlili ve dar gelirlili vatandaşlar ev sahibi olabilmekte ise de bir ev sahibi olabilmek büyük çabalar ve uzun vadeli tasarruflar gerektirmektedir. Otomobil sahiplerinin oturdukları evin durumu Tablo 10'da verilmiştir.

Tablo 10: Otomobil Sahiplerinin Oturulan Evin Durumuna Göre Dağılımı

Oturulan Evin Durumu	Sayı	Yüzde
Kira	46	30.7
Lojman	18	12.0
Kendi mülkü	83	55.3
Başka	3	2.0
Toplam	150	100.0

Oturulan evin durumuna ilişkin olarak yukarıda görülen Tablo 10'da, oturulan evin kendi mülkü olduğunu belirtenlerin oranı %55.3 olmuştur. Bu araştırmada kişinin o anda ikamet ettiği evin durumu sorulmuştur. Oturduğu evin dışında kendilerine ait bir evlerinin olup olmadığı sorulmamıştır. Ancak oturdukları evin kendilerine ait olduğunu söyleyenlerden hareketle örneklemin ne kadarlık bir kesiminin otomobille birlikte ev sahibi olduğu, kaçının da bir ev sahibi olmadan araba sahibi olduğu konusunda fikir yürütülmeye çalışılmıştır. Kişilere, kendilerine ait bir evlerinin olup olmadığının sorulması durumunda, bu oranın biraz daha yüksek çıkabileceği düşünülebilir.

Tablo 10'da görülen verilere göre, araştırma kapsamında yer alanların %55.3'ü otomobille birlikte bir eve sahip bulunurken; %44.7'si kendisine ait bir evde oturmamaktadır. Bunların bir kısmı (%12) lojmanda otururken, diğer üç kişi de ailesinin yanında oturmaktadırlar. Otomobil sahiplerinin kendi evlerinde oturma durumları ile yaşları arasında bir ilişki araştırıldığında görülüyor ki, ev sahibi olanların çok büyük bir kısmı (%85.5) 26 yaşın üzerinde olan kişilerden oluşmaktadır. Bunların da en büyük kesimi, %40.9'la 31-40 yaş diliminde yer almaktadırlar. Bu veriler, "hem ev, hem de otomobil sahibi olabilecek birikime ulaşmanın çok uzun zaman istediği" tezini doğrular niteliktedir. Otomobil ve ev sahibi kişilerin aylık gelirlerine bakıldığında da görülüyor ki; bunların çoğu (%90.3) orta veya yüksek gelire sahip kişilerden oluşmaktadırlar.

1.7.Coğrafi Köken

Kişilerin, bireysel verimliliklerini, kişilik ve toplumsal statülerini etkilemede belirleyici rol oynaması bakımından, doğum yeri önemli bir faktör olarak üzerinde

durulmayı hak etmektedir. Bireylerin bilinç altlarında yer edinip ileriki yaşlarda kişilik, davranış ve tutumlarını etkileyecek olan yaşantıların büyük bir kısmı, özellikle ilk yaşlarda cereyan edenler genellikle doğum yerinde ve kişinin büyüdüğü coğrafyada gerçekleşmektedirler. Bu vb. sebeplerle, bu tür araştırmalarda bireylerin doğum yerlerinin incelenmesine de gerek duyulmaktadır. Otomobil sahiplerinin doğum yerlerinin nasıl bir dağılım içinde olduğu Tablo 11'de görülmektedir.

Tablo 11: Otomobil Sahiplerinin Doğum Yerlerine Göre Dağılımı

Doğum Yeri	Sayı	Yüzde
İl merkezi	65	43.3
İlçe merkezi	17	11.3
Kasaba	1	0.7
Merkez köy	36	24.0
Köy (ilçeye bağlı)	30	20.0
Cevap yok	1	0.7
Toplam	150	100.0

İlçe merkezleri de şehir olarak kabul edildiğinde denilebilir ki; otomobil sahiplerinin %54.6'sı şehir kökenlidirler. Tamamı Elazığ il merkezinde oturan otomobil sahiplerinin doğum yeri dağılımında, en büyük oranı (%43.3), il merkezi oluşturmaktadır. Bu gibi yerleşim yerlerinin, diğer yerleşim birimlerine oranla daha "açık" ve sosyal hareketliliğin fazla olduğu yerler oldukları söylenebilir. Bu özellik ise, bahsedilen yerleşim yerlerinde yetişen insanların diğerlerine göre, değişmelere daha açık olmaları sonucunu doğurabilir. Değişmelere açık olma durumu, birçok alanda olduğu gibi, trafik alanında da bilgi, tecrübe ve yeniliklerin daha hızlı ve daha fazla kazanılması durumunu doğurabilir.

Yaşanan bölgeye özgü değer ve anlayışlar, bireylerin kişilik edinmelerinde ve birtakım statüler kazanmalarında etkin rol alabilirler. Özellikle şehir kültürünün zengin yapısı bireylere, meslek, yaşam ve tüketim alanında değişik alternatifler sunar. Diğer yaşam alanları ve tüketim malları gibi, otomobil ve sürücülük için de aynı durum geçerliliğini korumaktadır. Bireylerin otomobil edinme süreçlerinde yaşam standartlarının yanı sıra şehir tarzı hayat ve kentsel meslekler etkili olduğu gibi, trafiğin işleyişinde de şehir kültürünün özümsemiş olup olmaması durumu belirgin bir şekilde etkili olabilmektedir. Bir ülkenin sahip olduğu ulaşım ağı ve ulaşım tarzları o ülkenin gelişmişlik seviyesinin bir göstergesi olduğu gibi, bir şehrin trafik akışı, sürücü davranışları ve yaya hareketleri de o şehrin kültürel gelişmişlik seviyesi hakkında çok kuvvetli fikir verebilir. Herkesin birbirinin hakkına riayet ettiği, trafiğin saat gibi

işlediği bir kentin; karmaşanın hakim olduğu, kimin nerede ne zaman ne yapacağını belli olmadığı bir havanın hakimiyetindeki kentlerle bir tutulmayacağı ortadadır.

1.8.Çocuk Sayıları

Sosyolojik araştırmalarda, aileyle ilgili konularda sağlıklı bilgiler edinilmesinde çocuk sayısının bilinmesi büyük bir önem taşımaktadır. Aile tipleri sınıflamasında, "geleneksel" veya "modern" aile ayırımı, ailedeki çocuk sayısı esas alınarak yapılmaktadır. Bununla birlikte, ailenin harcamalarının daha sağlıklı olarak değerlendirilmesinde; otomobile duyulan ihtiyaç ve otomobil edinmede aile büyüklüğünün etkisini anlamada da çocuk sayısının bilinmesinde fayda bulunmaktadır. Bundan dolayı, otomobil sahiplerinin çocuk sayılarının dağılımının ele alınması uygun görülmüştür. Tablo 12, bu değişkenle ilgili dağılıma yer vermektedir.

Tablo 12: Otomobil Sahiplerinin Çocuk Sayılarına İlişkin Dağılım

Çocuk Sayısı	Sayı	Yüzde
Çocuk yok	39	26.0
1 çocuk	24	16.0
2 çocuk	30	20.0
3 çocuk	27	18.0
4 çocuk	19	12.7
5 çocuk	8	5.3
6 çocuk ve yukarısı	3	2.0
Toplam	150	100.0

Tablo 12'nin verilerine göre, Otomobil sahiplerinden çocuksuz olanlar en büyük yüzdeler dilimi teşkil ederken (%26); çocuk sahibi olanların da en büyük kesimi "2 çocuk" seçeneğinde yoğunlaşmış bulunmaktadır(%20). Bunu, %18 ile 3 çocuk ve %16 ile tek çocuk sahibi olanlar izlemektedir. Çocuk sayısındaki artış, kategorilerdeki yoğunlaşma ile ters orantılı bir değişkenlik arz etmektedir. 4 çocuklu olanların oranı %12.7; 5 çocuk sahibi olanların oranı %5.3; 6ve daha çok çocuk sahibi olanların oranı ise %2 olmuştur. 28 kişi bekâr olduğu için bu soruyu cevapsız bırakırken, 11 kişi evli olduğu halde çocuğu olmadığını belirtmiştir.

Günümüz toplumlarında, gerek daha rahat bir hayat sürebilmek, gerekse çocuğu çağın gerektirdiği düzeyde eğitimle donatabilmek amacıyla, az sayıda çocuk sahibi olmayı tercih edebilmektedirler. Otomobil sahiplerinin çocuk sahipliği oranı da bu fikri doğrular mahiyettedir. Zira, bireylerin büyük bir kesimi çocuksuz veya 1-3 çocuk sahibi ailelerden oluşmaktadır. Bu kişilerin kentte yaşayan insanlardan oluştukları dikkate

alındığında az sayıda çocuk sahibi olmaları durumu daha da anlaşılır olmaktadır. Çünkü; kentlerde, hem az sayıda çocuk sahibi olmayı teşvik eden faktörler daha çok bulunur hem de insanlar aile planlaması bilincine daha çok sahiptirler. Ayrıca, şehir ortamında yaşayan insanların eğitim seviyelerinin, kırsal alanlarda yaşayanlara nispeten yüksek olması da çocuk sayılarının az olmasını doğrudan etkileyebilmektedir.

2. Otomobilin Değerlendirilme Biçimi

Araştırmanın bu bölümünde otomobil sahiplerinin otomobili değerlendirme biçimleri üzerinde durulmuş, otomobile yaklaşımları anlaşılmasına çalışılmıştır. Bu çerçevede, otomobilin fonksiyonuna bakışları, otomobilde aradıkları özellikler ve otomobil-sosyal statü ilişkisi konusundaki görüşleri incelenmiştir. Bu bölümle ilgili olarak elde edilen bulgular ve yorumlanmalarına aşağıdaki alt bölümlerde detaylı olarak yer verilmektedir. Bu yorumlamaların yapılması aşamasında, araştırmada kullanılan anket aracılığıyla elde edilen verilerden yararlanılmıştır. Bu arada, araştırmacının gerek araştırma sırasında, gerekse önceden beri süre gelen gözlemlerinden elde ettiği bulgulara da değerlendirmelerde yer verilmiştir.

2.1. Otomobilin Fonksiyonuna Bakış

Otomobilin en önemli fonksiyonu, şüphesiz ki ulaşım ihtiyacını gidermesidir. Günümüz toplumlarının vazgeçemediği teknolojik ürünlerden olan kitle iletişim ve ulaşım araçları içinde otomobil, göz ardı edilemeyecek önemli bir yer işgal etmektedir. Dünyanın, her geçen gün daha da belirginleşen bir şekilde globalleştiği günümüzde, mesafeleri daha fazla daraltmada çok önemli bir işleve sahip olan ulaşım vasıtaları içinde otomobil, sadece bir ulaşım nesnesi olmakla kalmayıp bu yapısının da ötesine geçerek çoğu insan için aynı zamanda bir zevk kaynağı, aşırı serbestlik sağlayan bir hareket aracı ve kişilerin kendilerini ifade etmelerinde bir sembol olma özelliği de kazanmış bulunmaktadır. Böylece otomobil, bireyin teknoloji ve kendi kişisel dünyası üzerindeki hakimiyetini pekiştiren bir araç olarak, bireyin hayatında bağımlılık derecesinde yer edinmektedir. İleride “otomobile bağımlılık” bölümünde de görüleceği gibi dünyanın pek çok ülkesinde olduğu gibi ülkemizde ve bu araştırmanın örnekleminde bir çok birey, ulaşım ne kadar mükemmel hale gelirse gelsin otomobilden vazgeçmeyecek derecede bu araca bağımlı hale gelmiş bulunmaktadır. Yine, pek çok

kişi otomobilin, taşıma aracı olduğu gerçeğini göz ardı edecek derecede onu simgeselleştirmekte, çoğu yerde onu asıl amacı için kullanmamakta, aile fertleri de dahil olmak üzere otomobilini başkalarından şiddetle sakınmaktadır. Örneğin; bu araştırmada yer alanların %48.7'si toplu ulaşım ihtiyaca cevap verecek kadar cazip hale getirilse de otomobilden vazgeçmeyeceklerini belirtmişlerdir.

Otomobilin en önemli fonksiyonu olan ulaşımı gerçekleştirme görevi konusunda kişilerin görüşlerini öğrenmek için sorulan sorulardan biri, "Otomobil edindikten sonra şehir içi ve şehirler arası seyahatlerinizde bir değişme oldu mu?" şeklinde olmuştur. Bu soruya verilen cevapların %50.7'si "Artış oldu" şeklinde olurken, sadece yüzde 4'ü "Azalma oldu" şeklindedir. Cevap vermeyen bir kişi dışındaki %44.7'lik dilimden ise, "Önemli bir değişme olmadı" cevabı gelmiştir. Bu yüzdeler de göstermektedir ki otomobil, işe gidiş-geliş gibi temel ulaşım ihtiyaçlarının yanı sıra seyahatlerde kolaylık sağlama fonksiyonunu da büyük ölçüde gerçekleştirmektedir. Yani, otomobil bireylere seyahat imkanı tanımakta, ulaşımın bir çok gücünü yenerek serbestlik sağlamakta, böylece de hareket kabiliyetini arttırarak insanlar arası sosyal ilişkilerin artışına ve doğada hareket imkanına ulaşılmasına katkıda bulunmaktadır.

Otomobilin, okuma alışkanlığı, eğlenme, spor, sosyal ilişkilerin geliştirilmesi gibi sosyal ve kültürel etkinliklerde de fonksiyonel veya disfonksiyonel olup olmadığı araştırılmış ve aşağıdaki tabloda sergilenmekte olan netice ile karşılaşılmıştır.

Tablo 13:Otomobil Sahiplerinin, Otomobil Edindikten Sonra Yaşadıkları Değişiklikler

Otomobil Edindikten Sonra Yaşanan Değişiklikler	Sayı	Yüzde
Okuma alışkanlığında bir artış oldu	6	4.0
Okuma alışkanlığında bir azalma oldu	2	1.3
Daha fazla ve değişik türde müzik dinlemeye başladı	22	14.7
Dostlukları arttı ve yeni arkadaşlar edindi	30	20.0
Eski arkadaşlarını kaybetmeye başladı	2	1.3
Sportif faaliyetlerinde bir artış oldu	4	2.7
Sportif faaliyetlerinde bir azalma oldu	15	10.0
Sosyal ilişki ve alışkanlıklarında önemli bir değişme olmadı	71	47.3
Cevapsız	19	12.6
Toplam	--	--

Not: Birden fazla seçenek işaretlendiğinden yüzdeler verilmemiştir.

Yukarıdaki tabloda görüldüğü gibi, araştırmaya katılan yüz elli kişinin %47.3'ü, otomobil edindikten sonra sosyal ilişkilerinde herhangi bir değişme yaşanmadığını ifade etmiştir. Anketin bu sorusunu cevapsız bırakan on dokuz kişi dışında kalanlar ise; çeşitli oranlarda, sosyal ilişki ve alışkanlıklarında bir takım değişiklikler meydana geldiğini belirtmişlerdir. Yaşanan değişiklikler arasında ise, kişilerin dostluklarının artması ve

yeni arkadaşlar edinmeleri durumu en yüksek yüzdeler payı (%20) almaktadır. Bu sonuca göre otomobil, sosyal ilişkilerin geliştirilmesi işlevine az da olsa katkıda bulunmaktadır. Bu durumda iki önemli sebep üzerinde durulabilir: Birincisi; otomobil sayesinde eş dost ziyaretleri kolaylaşmakta, hatta, daha çabuk bitirilebilen işlerden artan zamanlar, sosyal ilişkiler için kullanılabilen ve böylece bireyler arasında sosyal temas sıklığı arttığından yakınlıklar ve dostluklar da artmaktadır. İkincisi; bireyler kendisine işi düşen insanlara otomobilleri ile yardım edebilmekte, gidecekleri yerlere bırakabilmekte ve böylece yeni dostluklar kurabilmektedirler. Tabii ki, diğer kişilerin otomobil sebebiyle otomobil sahibi kişiye yakınlık göstermeleri de arkadaşlığın ilerlemesine katkı sağlayan önemli bir faktör oluşturabilmektedir. Bu verilerden hareketle denilebilir ki; otomobil sahibi olmak, yeni arkadaşlar edinme ve eski dostlarla ilişkileri geliştirmede etkili olabilir. Ancak, gerek sosyal ilişkilerinde önemli bir değişim olmadığını belirten %47.3, gerekse soruyu cevapsız bırakan %12.6'lık kitle göz ardı edilemeyecek bir oran oluşturmaktadır. Yani, Otomobil edinme pek çok kişiye, sosyal ilişkilerini geliştirmede herhangi bir katkı sağlamamış görünmektedir. Otomobil edindikten sonra eski arkadaşlarını kaybetmeye başladığını ifade eden çok az sayıda kişi de olmuştur(%1.3).Bu rakam çok önemli görünmemekle birlikte, aynı kişilerin bir diğer soruya (35.Soru)verdikleri cevaplar incelendiğinde ilginç bir sonuçla karşılaşmaktadır. Zira, bu kişiler otomobillerine fazla yolcu bindirmediklerini ve otomobillerini kesinlikle başkalarına kullanmadıklarını ifade etmişlerdir. O halde, eski arkadaşlıklarının bozulmasının temelinde bu katı tutumları yatıyor olabilir.

Otomobil sahibi kişilerin otomobil edindikten sonra en çok yaşadıkları bir diğer değişiklikte, daha fazla ve değişik türde müzik dinlemeye başlamaları olmuştur. Yüzde 14.7'lik dilimi oluşturan bir grup, otomobil aracılığıyla daha fazla ve değişik türde müzik dinlemeye başlamıştır. Bu da gayet doğal bir durumdur. Çünkü; otomobille seyahat ederken, özellikle de yalnız başına bulunduğu zaman can sıkıntısını giderebilmek için yapılabilecek tek şey müzik dinlemektir. Ayrıca, sırf otomobilin verdiği zevk ve heyecanı arttırmak için yüksek tempolu ve yüksek sesle çalınan müzik dinleyenler de bulunmaktadır. Yine, otomobilde çok sayıda kaset bulunduramama ve radyoda fazla tercih hakkına sahip olmama durumu da bireyleri, ister istemez radyodan yayınlanan çeşitli türlerdeki müzikleri dinlemeye zorlayabilmektedir.

Yüzde on gibi bir kesim, otomobil edindikten sonra, sportif faaliyetlerinde bir azalma olduğunu belirtmiştir. Otomobilin belki de en olumsuz yanlarından biri, sadece yürümek şeklinde de olsa yapılan egzersiz imkanını ortadan kaldırmasıdır. Böylece,

yürüme vb. yollarla spor yapma imkanını yok ettiğinden, aşırı kilo alma, hareketsizlik sebebiyle eklem yerlerinde kireçlenme, fazla kullanılmayan kaslarda güçsüzlük ve sürekli oturma sebebiyle bel, sırt ve boyun ağrıları gibi rahatsızlıklara yol açarak sağlığı olumsuz yönde etkilemektedir.

Otomobilin, işlerini daha hızlı bir şekilde görme imkanı sağlaması, dolayısıyla bireylere kazandırdığı zaman ile okuma ve spor imkanlarını arttırması beklenebilir. Ancak, sonuç olarak ortada duran rakamlar bu beklentiyi çok fazla destekler gibi görünmemektedir. Aslında, toplumumuzdaki pek çok insanın zaten pek okumayan kişiler oldukları ve bu sebeple otomobilin, onların okuma alışkanlıklarını etkilemesinin haliyle pek mümkün olmadığı da akla gelebilir. Çünkü; böyle biri, otomobil sahibi olsa da olmasa da, işlerini daha çabuk hal etse de yine okumayacak, belki artan zamanını oyun salonlarında, kahvehanelerde vs. geçirecektir.

2.2. Otomobilde Aranılan Özellikler

Bir otomobilden çoğu zaman, ulaşımı sağlama işlevinin ötesinde çok daha fazla şeyler beklenmektedir. Otomobilin, güçlü, konforlu, hızlı, ekonomik, güvenli ve yakıt bakımından tasarruflu olması bu aranılan özelliklerden bir kısmıdır. Temelde bir ulaşım aracı olan otomobil, farklı markaları, her yıl yenilenen modelleri ve her geçen gün daha da arttırılan konfor ve güvenlik özellikleri ile bazen bir gösteriş aracı, bazen bir statü göstergesi, bazen de sahip olma duygusunu tatmin eden bir zevk nesnesi özelliğine büründürülmektedir. Kişilerin, otomobillerinde ne tür özellikler aradıklarını anlamak için, "Alacağınız otomobilde en çok hangi özellikler ararsınız?" şeklinde bir soru yöneltilmiştir. Bu soruya verilen cevapların sayısal ve yüzdeler dağılımı Tablo-14'te görülmektedir.

Tablo 14:Otomobil Sahiplerinin Bir Otomobilde Aradıkları Özellikler

Otomobilde Aranılan Özellikler	Sayı	Yüzde
İhtiyaç gidermesi	81	54.0
Ucuz olması	24	16.0
Konforlu olması	51	34.0
Hızlı olması	12	8.0
Gösterişli olması	3	2.0
Başka (belirtiniz....)	36	24.0
Toplam	--	--

Not: Birden fazla seçenek işaretlendiğinden yüzdeler verilmemiştir.

Doğal olarak otomobilden en çok, ihtiyaç giderme özelliğinin aranması beklenir. Tabloda da bu beklentinin ne kadar yüksek düzeyde olduğu açıkça görülmektedir. Otomobilde aranan özellikler arasında, ihtiyaç gidermesi özelliği en çok işaretlenen cevabı oluşturmaktadır. Araştırmaya katılanların yarısından çoğu(%54), otomobilde bu özelliği aradıklarını belirtmişlerdir. Yine, "otomobil sizce bir ihtiyaç mıdır?" diye sorulmuş ve %87.3 oranında "önemli bir ihtiyaçtır" cevabı alınmıştır. Bunun yanında, % 11.3 "olmasa da olur" cevabını verirken; sadece bir kişi (%0.7) "otomobilin lüks tüketim aracı olduğunu kabul etmiştir. Oysa otomobil, lüks tüketim malları arasında sayılır ve ona göre vergilendirilir. Bu verilerden de anlaşılacağı gibi, otomobil öncelikle bir ihtiyaç, sahip olunması gereken önemli bir araç durumundadır. Gelişmemiş ve gelişmekte olan ülkeler başta olmak üzere birçok ülke nüfusunun büyük bir kesimi için, gerek üretilme aşamasındaki güçlükler, gerek ekonomik problemler, gerekse enerji sorunu sebebiyle otomobil ulaşılması güç konumunu korumaya hala devam etmektedir. Ancak, gelişmiş ülkeler başta olmak üzere pek çok ülkede alternatif ulaşım sistemleri (demir yolu gibi) yeterli kabul edilebilecek düzeyde geliştirildiği halde insanlar, bireysel kullanımda sağladığı avantajlar sebebiyle otomobili bir ihtiyaç olarak algılamaktan vazgeçmemişlerdir. Kısaca, şartlar ne olursa olsun, toplu taşıma ne kadar geliştirilirse geliştirilsin insanların büyük bir çoğunluğu otomobili vazgeçilmez bir araç olarak görmeye devam edeceklerdir. Ancak, alternatif ulaşım teknikleri ve toplu taşıma araçları, özellikle raylı sistem konfor, sürat ve hizmet kalitesi yönüyle geliştirilebilirse, trafiğin büyük ölçüde rahatlaması, trafik kazalarının azalması, böylece can ve mal güvenliğinin artması sağlanabilir.

Otomobilde en çok aranan özellikler sıralamasında, "konforlu olması" özelliği ikinci sırada yer almaktadır (%34). Yani kişiler ikinci derecede otomobilde en çok konfor aramaktadırlar. Otomobilde en çok aranan bir diğer özellik ise ekonomik olmasıdır. Tablo-14'te görüldüğü gibi,%16'lık bir kesim, "otomobilin ucuz olması" özelliğini aramaktadır. Ancak, "Başka" seçeneğini cevaplayan %24'lük kesimin büyük bir kısmı(%13) "yakıt tasarrufu" özelliğinin, otomobilde aradıkları başlıca özellik olduğunu belirtmişlerdir. Bu rakam, otomobilin ucuz olmasını isteyenlerle birlikte değerlendirildiğinde çok büyük bir kesimin (%29) otomobilde hem fiyat hem de yakıt yönüyle ekonomik olma özelliğini aradığı söylenebilir. "Diğer" şeklindeki seçeneği işaretleyen yüzde yirmi dördün geri kalan kısmı, otomobilde güvenlik(%7) ve sağlamlık-kalite (%4) aramaktadırlar.

Anketi cevaplayanların % 8'i otomobilde "hızlı olması" özelliğini ararken; %2'si de "gösterişli olmasını tercih etmektedir. Bunlar da, önemli birer bulgu olarak değerlendirilebilir. Çünkü; insanlar gerçekten de otomobilde çoğu zaman hızlı olma özelliği aramaktadırlar. Hatta, hız kaynaklı trafik kazalarına veya bireylerin trafikte ne kadar hız yaptıklarına bakılacak olsa (en ilginç olanı da, bu cevapları veren kişilerin %74.5'i şehirler arası trafikte saatte 90 km'nin üzerinde hız yaptıklarını ifade etmişlerdir), bu rakamın aslında daha yüksek çıkması gerektiği bile düşünülebilir. Çünkü; otomobilin en önemli fonksiyonlarından olan, mesafeleri yakınlaştırmak fonksiyonunu daha da arttırmak amacıyla kişiler gaza yüklenmekte ve aşılacak mesafeleri daha hızlı aşmaya çalışmaktadırlar. Bu arada aşırı hız nedeniyle çok kötü kazalar da yaşanmakta; can ve mal kaybı ile birlikte, varılmak istenen yerlere hiçbir zaman varamama gibi üzücü olaylar yaşanmaktadır. Ancak araştırmada ele alınanlar değişik sebeplerden dolayı otomobilde aradıkları özelliğin, "hızlı olması" olduğu cevabını işaretlememiş de olabilirler. Her şeye rağmen otomobil, mesafeleri yakınlaştırma ve uzak mesafelerdeki insanları bir birine ulaştırma fonksiyonunu icra etmeye devam etmekte; böylece sosyal, ekonomik ve kültürel ilişkilerin artarak devamına hizmet etmektedir. Ancak, otomobilin bu işlevine rağmen pek çok kişi gerek otomobil yakıt fiyatlarının yüksek olması ve yolların güvenli olmaması, gerekse sürücülük tecrübelerinin yetersizliği sebebiyle şehirler arası yollarda özel otomobilleriyle seyahat etmemekte, bunun yerine toplu taşıma vasıtalarından yararlanmayı tercih etmektedirler. Bu durumda otomobil, sadece şehir içi ulaşımında kullanılan işlevsiz bir araç pozisyonuna düşmektedir. Böyle bir durumun var olup olmadığını tespit etmek için, "Şehirler arası seyahatlere hangi araçlarla gidiyorsunuz?" diye sorulmuştur. Bu sorunun cevabı olarak, şehirler arası seyahatlerde hangi araçtan ne kadar yararlandığına dair verilen aşağıdaki tablo, bu durumu gözler önüne sererek aydınlatacak niteliktedir:

Tablo15: Şehirler Arası Seyahatlerde Hangi Araçların Tercih Edildiklerine Dair Dağılım

Tercih edilen araçlar	Sayı	Yüzde
Şahsi otomobil	51	34.0
Otobüsler	108	72.0
Demiryolu vasıtaları	7	4.7
Uçak	13	8.7
Toplam	--	--

Not: Birden fazla seçenek işaretlendiğinden yüzdeler toplam 100 değildir.

Tablo-15'te görüldüğü gibi, bireylerin üçte ikisinden çoğu şehirler arası seyahatlerinde otobüsü, (haliyle karayolunu) tercih etmektedirler. Bu tür seyahatlerde özel otomobillerini kullananlar ise beşte bir oranındadır. Bu demektir ki, otomobil sahiplerinin büyük bir kesimi şehirler arası yollarda otomobillerini kullanmaktan çeşitli sebeplerle kaçınmaktadırlar. Yukarıda da ifade edildiği gibi, yakıt fiyatlarının yüksek oluşu, yolların güvenli bulunmayışı ve sürücülüğüne tam güvenememe gibi sebepler bu sonucu doğurabilmektedir.

Yine, otomobil sahiplerinin yaklaşık onda biri uçağı tercih ederken; yirmide biri bile bulmayacak kadar küçük bir grup ta demir yollunu tercih etmektedir. Bu tablo, ulaşımda daha güvenli olan demir yolları ve hava yollarının ne kadar çok az; tehlikesi daha çok olan karayollarının ise ne kadar çok kullanıldığını göstermesinin yanı sıra, çok az sayıda kişinin hususi otomobillerini gereği kadar işlevsel olarak kullandığını göstermek açısından da oldukça manidardır. Otomobilin, şehirler arası yolculuklarda bu kadar az kullanılmasının yanında, şehir içi kullanım alanının da oldukça sınırlı olduğu göz önünde bulundurulursa, neredeyse işlevsiz gibi görünecek. O halde, her şeye rağmen otomobilleşmeyi bu kadar körükleyen nedir? Bu sorunun cevabı; otomobilin bireysel kullanımının verdiği haz ve sağladığı kişisel rahatlık olsa gerek. Zira, otomobil genel anlamda pek işlevsel görünmese de, özel alanda (acil işlerde, yalnız başına veya ailece yapılacak seyahatlerde, alternatif ulaşım imkanlarının olmadığı yer ve zamanlarda) oldukça işlevsel olabilmekte; hatta, başka hiçbir fonksiyonu olmasa da sırf bu avantajlarından dolayı ona yapılan harcamalara değer buluna bilmektedir.

Öte taraftan, güç, özgürlük ve statü sembolü olarak kabul edilen otomobilde az da olsa gösteriş özelliği aranmaktadır. Araştırmada, bu özelliği aradığını ifade eden pek kimse olmamış, ama yine de bu özelliğin zaman zaman kendini hissettirecek derecede arandığı reddedilemez.

Otomobil, çeşitli konularda sembol olarak kullanıldığı gibi aynı zamanda bir takım sembollerin sergilendiği bir alan da olabilmektedir. Bireyler, dini, kültürel, zevk unsuru yada alışkanlıklarıyla ilgili bir takım sembollere otomobillerinde yer verebilmektedirler. Bu sembollerle ilgili tutumlar; nazar boncuğundan, yeni otomobil aldığıında kurban kesmeye; kutsal yazı ve kitaplardan, okunacak gazete, dergi ve kitaplara; yöresel kültür ürünlerinden, oyuncak ve maskot gibi nesnelere kadar geniş bir sahaya yayılabilmektedir. Otomobilin, toplum hayatına sosyo-kültürel etkileriyle doğrudan doğruya ilgili olmayıp, sadece otomobile karşı tutumlarla ilgili olduğundan bu konuya detaylı olarak girilmemiş, yalnızca "otomobilinizde aşağıdakilerden

hangilerini mutlaka bulundurursunuz?" şeklinde bir soru yöneltilmiştir. Bu soruya verilen cevapların oranı aşağıdaki tabloda sergilenmiştir.

Tablo 16: Otomobil Sahiplerinin Otomobillerinde Mutlaka Bulundurdıkları Nesnelere

Otomobilde Mutlaka Bulundurulmuş Nesne	Sayı	Yüzde
Kutsal yazı ve kitaplar	85	56.7
Nazar boncuğu	20	13.3
Maskot	17	11.3
Diğer	16	10.7
Cevapsız (Bulundurmamayanlar)	32	21.3
Toplam	--	--

Not: Birden fazla seçenek işaretlendiğinden yüzdelik verilmemiştir.

Tablo-16'da görüldüğü gibi çok yüksek oranda bir kitle (%56.7) otomobillerinde mutlaka kutsal yazı ve kitaplar bulundurmaktadır. Ancak; gözlemlerden edinilen izlenimlere göre dini yaşam konusunda pek hassasiyeti bulunmayanlar arasında da bu tutum oldukça yaygındır. O halde bu tutum, inancın yanı sıra kültürel alışkanlıklar ve bir takım psikolojik temellere de dayandırılabilir. Çünkü; kişiler dua ve dini sembollere saygı yoluyla korunduklarına inanabilir, kendilerini güvende hissedebilmek için evlerinde, işyerlerinde, ve otomobillerinde bu sembollere yer verebilirler. Tabii ki bu tutumunu inancına bağlayanların varlığı da reddedilemez.

Bu tür sembolleri bulundurma davranışında, gelenekselliğin etkili olduğunun en iyi işaretlerinden biri, nazar boncuğundan vazgeçmemektir. Tabloda görüldüğü gibi, %13.3'lük bir grup, otomobillerinde nazar boncuğunu mutlaka bulundurduklarını belirtmiştir. Aslında nazar boncuğunun otomobilde bir aksesuar, bir maskot olarak bulundurulması da mümkündür. Ancak, yine de çoğu kişinin nazar boncuğunu geleneksel anlamıyla taşıdığı düşünülebilir.

Otomobillerinde maskot bulunduranların oranı ise, %11.3'tür. Maskot tabir edilen nesnelere, irili ufaklı oyuncaklardan oluştuğu gibi minyatür maketlerden (cami, kule, ev vb.) ve biblolarından oluşabilmektedir. Maskot türü şeyler genellikle süs ve aksesuar olarak bulundurulmaktadır.

Yüzde10.7'yi teşkil eden "Diğer" şeklindeki cevapta ise, çoğunlukla bu açıdan üzerinde durmaya gerek olmayan (yastık, parfüm, kaset gibi) cevaplar veya başka soruda üzerinde durulacak olan ilk yardım çantası ve gerekli araç gereçlerden söz edildiği görülmektedir. Bu arada, bayrak veya okunacak kitap-dergi bulundurduğunu belirtenler de olmuştur. % 21.3'ü oluşturan, "cevapsız" şeklinde ifade edilenlerin ise, soruya cevap vermemekle, otomobillerinde her hangi bir şeyi mutlaka bulundurmamak

gibi bir alışkanlıklarının olmadığını anlatmak istedikleri düşünülmüştür. "Herhangi bir şeyi özellikle bulundurmam" diye açıkça ifadede bulunanlar bu gruba dahil edilmiştir.

2.3. Otomobil - Sosyal Statü İlişkisi

Günümüzde, daha çok marka, model konfor ve güvenlik donanımı ile ön plana çıkan otomobiller, işlevlerinden ziyade albenili görünüşleri ile dikkat çekmekte ve çoğu zaman prestij vesilesi olarak kullanılmaktadırlar. Bu gün artık, otomobil sahibi olmaktan çok, sahip olunan otomobilin kalitesi ve üzerinde birleştirdiği üstün özellikler bir statü göstergesi olmaktadır. Örneğin; belli markalardaki otomobiller ötekiler göre daha üstün görülmekte, özellikle son modelleri daha makbul kabul edilmekte ve bunlardan birine sahip olmak hem prestij kazandırmakta hem de yüksek statülerde bulunduğu görünümü vermektedir. Hiç olmazsa sahibinin zengin statüsünde görülmesini sağlamaktadır. Bürokrat, amir ve rütbeli şahsiyetlerin otomobilleri ise, resmi görüntüleri ile hizmet verdiği kişinin statüsünü zaten göstermektedir. Ancak, lüks bir otomobil, sahibini yüksek statülü gösterdiği gibi; kadın ve genç yaştaki kişiler için de sahip olunan otomobil çeşitli statüler çağrıştırmaktadır (çalışan kadın, zengin kişi veya zengin çocuğu gibi). Otomobil sahibi olmak ile prestij düzeyinin artması arasında bir ilişki olup olmadığını araştırmak için çeşitli sorular sorulmuştur. Bu sorulardan biri, "lüks ve pahalı bir otomobil gördüğümüzde sahibi hakkında ne düşünüyorsunuz?" şeklindedir. Bu soru üzerine, bireylerin %8'i, "önemli bir kişi olduğunu"; %24.7'si, "zengin ama sıradan bir vatandaş olduğunu"; %12'si de "kazancının şüpheli olduğunu" düşündüklerini ifade eden cevaplar vermişlerdir. Yarıdan fazla sayıdaki kişi (%54.7) ise herhangi bir fikir yürütmediğini belirtmiştir. Otomobil sahiplerinin bu soruya verdikleri cevapların dağılımı aşağıdaki tabloda görülmektedir:

Tablo 17: Otomobil Sahiplerinin Pahalı Bir Otomobilin Sahibini Algılayış Şekilleri

Pahalı Bir Otomobilin Sahibi Hakkındaki Düşünceler	Sayı	Yüzde
Önemli bir kişi olduğunu düşünenler	12	8.0
Zengin ama sıradan bir vatandaş olduğunu düşünenler	37	24.7
Kazancının şüpheli olduğunu düşünenler	18	12.0
Herhangi bir fikir yürütmeyenler	82	54.7
Cevap vermeyenler	1	0.7
Toplam	150	100.0

Anlaşılan, pahalı bir otomobil, sahibinin zengin veya önemli biri gibi algılanmasını sağladığı gibi, kazancı şüpheli gibi algılanmasına da yol açabilmektedir.

Bu durumun en önemli sebebi ise; sıradan bir otomobil almanın bile büyük bir birikim gerektirdiği ülkemizde, elli bin-seksen bin marklık otomobillerin nüfusun büyük bir kesimi için ulaşılmaz bir hayal olmasıdır. Yine çalışanların, ödedikleri vergileri, işyeri giderlerini ve aile masraflarını yüksek bulmaları, dolayısıyla bu kadar paranın mevcut şartlarda dürüst yollardan kolay kolay kazanılıp biriktirilemeyeceğini düşünmeleri de böyle bir yargıya varmalarını sağlayabilir. Tabii ki; yurt içinde veya yurt dışında kanunsuz işler yaptıkları açıkça bilinen kişilerin böyle otomobiller kullanmaları da bu kanaati pekiştirmektedir.

Bu konu ile ilgili bir diğer soru şudur: *"Otomobil edindikten sonra çevrenin nazarındaki saygılığınızda bir değişme gözlediniz mi?"* Bu sorunun cevapları aşağıdaki tabloda görüldüğü gibi bir dağılıma sahiptir:

Tablo 18:Otomobil Edindikten Sonra Saygılılıkta Oluşan Değişikliğe Dair Dağılım

Otomobil Edindikten Sonra Saygılılıkta Oluşan Değişmeler	Sayı	%
Saygılığında bir artış olduğunu düşünenler	31	20.7
Saygılığında bir azalma olduğunu düşünenler	2	1.3
Saygılığında önemli bir değişme olmadığını düşünenler	117	78.0
Toplam	150	100.0

Tablo-18'e göre; bireylerin yaklaşık olarak beşte biri, otomobil edindikten sonra saygılığında bir artış olduğunu ifade etmiştir. Otomobilsiz geçen zamanlara göre otomobil edindikten sonra böyle bir izlenim edinmek gayet doğal olarak karşılanabilir. Ancak; otomobil edinme ile saygılığın artması arasındaki ilişkiyi etkileyen başka faktörler de olabileceği akla gelmektedir. Bu cevabı verenler başka durumları yönüyle incelendiklerinde şu tablo ile karşılaşmıştır: "Otomobil edindikten sonra saygılığım arttı" diyenlerden dördü bayan, ikisi öğrenci, on iki tanesi de, otomobilleri ünlü marka olan kişiler olduğu görülmüştür. Yani bu cevabı verenlerin yarısından çoğunun böyle bir kanaate varması bu durumlarına bağlanabilir. Geri kalanların, çevrelerinde ne kadar otomobil bulunduğu, sosyal şartlarının neler olduğu büyük bir önem taşımaktadır. Hiç kimseden, "otomobil edindikten sonra saygılığında bir azalma oldu cevabı alınmamıştır. Bu da, beklenen normal bir sonuçtur. Zira, otomobilden dolayı saygılığın artması mümkünse de azalması pek vaki değildir. Gerçi, otomobillerini kirli işler, ve kötü emeller yolunda kullananlar için böyle bir durum söz konusu ise de, hem bu durumu doğrudan doğruya otomobile bağlamak, hem de bu neticenin kişinin kendisi tarafından fark edilmesini beklemek oldukça güç olmaktadır.

Çok büyük bir kesim ise (% 78), otomobil edindikten sonra saygınlıklarında önemli bir değişme olmadığını ifade etmiştir. Otomobilin her geçen gün daha da yaygınlaşması ve piyasada ikinci el otomobillerin artması bu sonuç üzerinde etkili olabilir. Ayrıca, saygınlığı sağlayan asıl faktörler (meslek, eğitim, sosyo-kültürel yaşantı gibi) yanında otomobilin etkisi çok düşük düzeyde kalabilir. Yani, prestij düzeyi zaten belli bir orana ulaşmış kişiler için otomobilin kazandıracığı pek bir şey olmayabilir.

3. Otomobilin Sosyal Hayata Etkileri

Otomobil, insan hayatını ekonomik, ekolojik, sosyal ve sağlık açılarından oldukça büyük ölçüde etkilemektedir. İşte bu bölümde, otomobille doğrudan doğruya alakalı olan bu tür konular, otomobille olan ilişkileri çerçevesinde incelenmekte ve otomobil sahiplerinin bu konulardaki görüşleri değerlendirilmektedir.

3.1.Otomobilin Tüketim Boyutu

Kentlerin giderek yayılması ve kent mekanının farklı işlevlere göre bölgelere ayrılarak düzenlenmesi, otomobile olan ihtiyacı her geçen gün daha da arttırmaktadır. Ancak, otomobil fiyatlarının nüfusumuzun çok büyük bir kesimi için oldukça yüksek olması, otomobil alımını başlı başına bir problem haline getirmekte ve otomobilin hem alımı hem de kullanımı sırasında aile bütçesine önemli bir maliyet yüklenmektedir. Bütün külfetine rağmen otomobilin, sahibine ne kadar enerji ve zaman kazandırdığı da ayrı bir tartışma konusu olmaktadır. İşte bu bölümde otomobilin, alımı sırasında yaşanan maddi sorunlar, kullanımının aile bütçesine olan maliyeti ve kişilere zaman ve enerji kazandırıp kazandırmadığı problemi, bireylerin konuyla ilgili sorulara verdikleri cevaplar doğrultusunda yorumlanmaktadır.

3.1.1.Otomobilin Ediniliş Biçimi

Mutlaka bir otomobil almaya karar veren bir kişi, uzun vadeli planlar yapmak ve aşılması güç birtakım çabalara girişmek zorunda kalmaktadır. Zira, ülkemizde ehliyet alabilme yaşı 18 olduğu halde, otomobil alabilme yaşı oldukça yüksektir. Yani, bireylerin bir otomobil edinebilecek düzeyde ekonomik imkanlara kavuşması, oldukça

uzun bir zaman gerektirmektedir. Bu durum da, bir an önce bir otomobile kavuşmayı düşünen kişileri çeşitli çareler üretmeye sevk etmektedir. Bu çarelerin başında geleni de, ucuz fiyata düşük model araba almak ve arabanın devrini almamaktır. Ancak bu hareket pek çok sakıncayı beraberinde getirmektedir. Öncelikle, düşük model arabanın yıpranmış olması ve sıkça arızalanması sebebiyle aile bütçesine maliyeti oldukça yüksek olmakta; bunun yanı sıra otomobilin devrini almamak ta hem mali hem de yasal bir takım problemleri beraberinde getirmektedir. Otomobil alabilmek için baş vurulan bir diğer yol ise; bankadan, tüketici kredisi çekmek veya vadeli olarak otomobil almaktır. Ancak bu yol da, gerek faizlerin, gerekse otomobil fiyatına yüklenen vade farklarının yüksek oluşu yüzünden otomobil fiyatını ve sahibine olan maliyetini oldukça yükseltmektedir. Bir başka yol ise, borçlanma, aile desteğine müracaat etme ve ziynet eşyasını satma gibi çarelere baş vurmaktır. Ne yazık ki, ödemelerin aksaması veya satılan ziynet eşyasının tekrar geri alınamaması gibi sebeplerle bu çare de, aile içinde huzursuzluklara yol açabilmektedir. Bu araştırmaya katılan kişilerin, otomobil edinirken bu yollardan veya daha başka çarelerden hangilerine müracaat ettikleri anlaşılmaya çalışılmış; bu amaçla, "Otomobil edinirken her hangi bir destek aldınız mı?" şeklinde sorulmuş ve alınan cevaplar aşağıdaki gibi tablolastırılmıştır:

Tablo 19: Otomobil Edinirken Alınan Destek Türlerinin Dağılımı

Otomobil Edinmek İçin Alınan Desteğin Türü	Sayı	%
Banka kredisi	9	6.0
Aile desteği	56	37.3
Borçlanma	37	24.7
Destek almayan	49	32.7
Diğer	3	2.0
Toplam	--	--

Not: Birden fazla seçenek işaretlendiğinden yüzdeler verilmemiştir.

Tablo-19'da görüldüğü gibi; örneklemin sadece beşte bir oranındaki kişiler, otomobil edinirken herhangi bir desteğe ihtiyaç duymamıştır. Beşte dördlük kesim ise çeşitli yollardan destek temin etmiştir. Bunlar içinde en büyük grup (üçte birden çok) aile desteği alanlardan oluşmaktadır. Aile desteği alanlar arasında, hemen hemen her meslek grubundan ve her gelir düzeyinden kişilere rastlanmaktadır. Ancak, aile desteği ile ilgili rakama eşlerden alınan desteğin de dahil olduğu düşünülmektedir. İlerleyen bölümlerde sorulan, "otomobil alacağınız zaman ailenize danışır mısınız?" sorusuna %10 oranında, "desteğe ihtiyaç duyarsam" evet cevabının alınmış olması da oldukça anlamlı görünmektedir.

İkinci derecede müracaat edilen destek türünü borçlanma oluşturmaktadır. Bireylerin yaklaşık dörtte biri, otomobil alabilmek için borçlanmıştı.

Tabloda, otomobil edinmek için banka kredilerine pek rağbet edilmediği de gözlenmektedir. Sadece %6'lık bir kesim (yaklaşık on yedide bir), bankadan kredi aldıklarını belirtmişlerdir. Bu sayının az olmasını etkileyen iki önemli sebep olabilir. Bunlardan birincisi, toplumumuzun büyük bir kısmının, faizli kredilere sıcak bakmaması; ikincisi ise, banka kredilerinin, faiz oranları açısından çok cazip karşılanmamasıdır. Şahıslara borçlanılırsa, zorda kalınması halinde borcun geciktirilebileceği ve güçlü bir yaptırımla karşılaşılmayacağı düşüncesi de insanları, kredi almaktan ziyade şahıslara borçlanmaya teşvik edici olabilir.

Az sayıda bir grup ta, "diğer" şeklindeki cevap seçeneğini işaretlemiş ve otomobil alırken eşlerinin ziynet eşyasını bozduklarını ifade etmişlerdir. Bu sayı, oldukça az olmakla birlikte, aslında aile desteği aldıklarını belirtenler arasında da aynı durumu yaşayan fakat bunu bu şekilde ifade etmeyenlerin mevcut olması mümkündür.

Hangi gruptaki bireylerin otomobil alırken, ne tür destek aldıklarının bilinmesi bu konuda aydınlatıcı bilgiler sunabilir düşüncesiyle, alınan destek türleri ile bireylerin gelir düzeyleri ve meslekleri arasında bir karşılaştırma yapılmıştır. Elde edilen ilginç sonuç aşağıdaki tablolarda sergilenmektedir:

Tablo-20:Otomobil Sahiplerinin Gelir Düzeyine Göre, Otomobil Edinmek İçin Aldıkları Destek Türleri

Alınan Desteğin Türü	Banka kredisi		Aile desteği		Borçlanma		Desteksiz		Diğer	
	sayı	%	sayı	%	sayı	%	sayı	%	sayı	%
100 milyondan az	--	--	5	3.3	2	1.3	4	2.7	--	--
100-250 milyon arası	5	3.3	28	18.7	20	13.3	16	10.7	3	2.0
250-400 milyon arası	3	2.0	11	7.3	13	8.7	16	10.7	--	--
400-550 milyon arası	1	0.7	7	4.7	1	0.7	4	2.7	--	--
550 milyondan yukarı	--	--	5	3.3	1	0.7	6	4.0	--	--
Cevapsız	--	--	1	0.7	--	--	3	2.0	--	--
Toplam	9	6.0	57	38.0	37	24.7	49	32.7	3	2.0

Not: Destek türünde birden fazla seçenek işaretlendiğinden toplam yüzdeler verilmemiştir.

Yukarıdaki Tablo-20'de görüldüğü gibi, bireylerin aylık gelir düzeyleri, aldıkları destek türü ile karşılaştırılarak ele alındığında; en üst düzeyde gelire sahip olanlar dahil her kategoride, aile desteği alanların bulunduğu görülmektedir. Demek ki; gelir düzeyi ne olursa olsun her seviyedeki bireyler, bir otomobil alabilmek için aile desteğine ihtiyaç duya bilmektedirler.

Banka kredisi alanların gelir dağılımına bakıldığında da oldukça ilginç bir sonuç ile karşılaşmaktadır. Çünkü; iki önemli gelir kategorisinden, hiç kimsenin kredi almadığı gözlenmektedir. Bunlar; en alt ve en üst düzeyde gelire sahip olanlardır. Anlaşılan o ki; aylık gelir düzeyi 100 milyonun altında olanlar, geri ödeme imkanlarının olmaması ve bankaların, belli bir gelir seviyesinin altında bir gelire sahip olanlara kredi vermemesi sebebiyle kredi alamazken; 550 milyonun üzerinde aylık gelire sahip olanlar krediye ihtiyaç duymamışlardır. Çünkü; alınacak kredi ile otomobilin fiyatını arttırmaktansa peşin para ile otomobili daha ucuza almayı tercih etmiş olabilirler.

Bireylerin otomobil alırken niçin belli destek türlerini tercih ettiklerini anlamada, mesleklerinin bilinmesi de aydınlatıcı olabilir. Bu amaçla hazırlanan aşağıdaki Tablo-21’de, bireylerin meslekleri ile aldıkları destek türleri karşılaştırılmıştır.

Tablo-21: Otomobil Sahiplerinin Mesleklerine Göre, Otomobil Edinmek İçin Aldıkları Destek Türleri

Alınan Desteğin Türü	Banka kredisi		Aile desteği		Borçlanma		Desteksiz		Diğer	
	sayı	%	sayı	%	sayı	%	sayı	%	sayı	%
Memur	1	0.7	6	4.0	5	3.3	6	6.0	--	--
Öğretmen	3	2.0	9	6.0	10	6.7	2	1.3	1	0.7
Akademisyen	--	--	6	4.0	5	3.3	5	3.3	1	0.7
Doktor	1	0.7	--	--	1	0.7	--	--	--	--
Veteriner Hekim	3	2.0	3	2.0	--	--	2	1.3	--	--
Mühendis	--	--	2	1.3	--	--	2	1.3	--	--
Çiftçi	--	--	--	--	--	--	2	1.3	--	--
Serbest Mes.-Tüccar	--	--	16	10.7	11	7.3	16	10.7	--	--
İşçi	--	--	6	4.0	4	2.7	2	1.3	1	0.7
Emekli	1	0.7	2	1.3	1	0.7	5	3.3	--	--
Ev Hanımı	--	--	2	1.3	--	--	5	3.3	--	--
Öğrenci	--	--	5	3.3	--	--	3	2.0	--	--
Toplam	9	6.0	57	38.0	37	24.7	49	32.7	3	2.0

Not: Birden fazla seçenek işaretlendiğinden, destek türünün toplam yüzdeliği verilmemiştir.

Tablo-21’den anlaşıldığına göre; otomobil almak için krediye müracaat edenler, daha çok kamu personelinden oluşuyor (memur, öğretmen, doktor, veteriner hekim, emekli gibi). Bunlar; kredi için müracaat etmeleri durumunda, her hangi bir güçlükle karşılaşmayacakları gibi; genellikle, kişisel birikimleri ile otomobil almaları uzun zaman alacak olan, ancak kredi almaları durumunda ödeme gücüne sahip bulunan kişilerdir. Krediye müracaat etmeyenler arasında ise; görünürde böyle bir imkana sahip oldukları halde bu yola baş vurmamış olanlar olduğu gibi (akademisyen, mühendis, çiftçi, serbest meslek erbabı gibi), bir takım zorluklarla karşılaşmaları muhtemel olanlar da (işçi, ev hanımı, öğrenci vb.) bulunmaktadır.

Aile desteği alanların meslekleri incelendiğinde; hemen hemen her meslek kategorisinde (doktor ve çiftçi hariç) aile desteği alanlar olduğu gör÷lmektedir. Bu da, bireylerin otomobil alırken en büyük desteği ailelerinden aldığını göstermektedir. Aile desteğini alması en çok beklenen gruplardan biri öğrenci grubudur. Bu grupta yer alan beş kişiden ikisi aile desteği almış oldukları halde; üçü öğrenci olmakla birlikte aynı zamanda bir işte çalışıp kişisel kazanç elde ettiklerinden her hangi bir destek almamışlardır.

Tablonun ilgi çeken bir diğer bölümü, borçlananlarla ilgilidir. Otomobil almak için borçlananlar arasında ön sırayı (%7.3'le) serbest meslek sahipleri almaktadır. Onları sırasıyla, öğretmenler, memurlar ve akademisyenler takip etmektedir. Bunların dışında, işçiler, emekliler ve doktorlar arasında da borçlanana rastlanmaktadır. Serbest meslek sahiplerinin ön sırada yer almalarının en önemli sebeplerinden biri, sayıca öteki gruplardan daha çok olmalarıdır. Bir diğer önemli sebep ise; bu kişilerin ticari çevrelerinde rahatça borç bulabilmeleri olsa gerek.

Sonuç olarak denilebilir ki; borç, kredi veya aile yardımı gibi her hangi bir desteğe ihtiyaç duymadan otomobil alabilecek insanların sayısı o kadar da çok değildir. Çünkü; otomobiller, çeşitli sebeplerle yüksek fiyatlara mal olmakta ve pek çok kişinin alım gücünü aşmaktadır. Bu durumda, gerek imkanlarının yetersizliği, gerekse bir an önce otomobil sahibi olma isteği sebebiyle kişiler, otomobil alabilmek için her hangi bir destek arayışına girmektedirler ve bulabildikleri uygun bir destekle otomobil almaya yönelmektedirler. Ancak, problem bununla bitmemektedir. Çünkü; otomobil alırken girilen borçlar, yakıt masrafları, bakım ve tamirat masrafları aile bütçesini oldukça zorlamaktadır.

3.1.2. Otomobilin Aile Bütçesine Maliyeti

Otomobilin tüketim boyutunun anlaşılabilmesinde, önemli sahip olan bir diğer konu, otomobilin aile bütçesine olan maliyetidir. Otomobilin, hem alımı sırasında, hem de kullanımı esnasında aileye, küçümsenmeyecek bir yük getirdiği ortadadır. Bir önceki bölümde çok detaylı olarak yapılan incelemede gör÷ldüğu gibi; pek çok kişi için, belli bir yükün altına girmeden otomobil sahibi olmak mümkün görünmemektedir. Üstelik, otomobilin getirdiği yük, kullanım esnasında daha da artmaktadır. Çünkü; otomobilin enerji kaynağı olan yakıt türleri yüksek değerde olup her geçen gün daha da artmakta, otomobilin, bakım ve tamirata da ayrı bir problem oluşturmaktadır. Özellikle, ucuz diye

alınan düşük model otomobillerin, hem yedek parça sorunu, hem de aşırı derecede yıpranmış olup sıkça arızalanmaları nedeniyle sahiplerine maliyeti, oldukça yüksek olmaktadır. Buna, trafik kazaları sonucu oluşan mali kayıplar eklenince tablo daha da vahim bir hal alıyor. Otomobili bir takım tehlikelere karşı garanti altına almak için yapılan kasko (araç sigortası), pek çok kişiye yüksek gelebilmekte; bundan kaçınanlar ise, büyük bir risk ile karşı karşıya kalmaktadırlar.

Çoğu ailenin, otomobillerine yaptıkları harcama çocuklarına yaptıkları harcamaları geçmektedir. Çünkü; zaten dar gelirli olduğu için kıt kanaat geçinen bu aileler, çeşitli güçlüklerle alabildikleri otomobillerine, yakıt, vergi, sigorta, bakım ve tamirat giderleri gibi harcamalar yapınca, büyük bir yükün altına girmiş olmaktadır ve bütçelerinde kendilerine ve çocuklarına ayırdıkları pay oldukça azalmaktadır. Bu durumu aydınlatmak için, bireylerin otomobillerine yaptıkları aylık masraflar, çocuklarına yaptıkları aylık harcamalar ile, aylık mutfak ve temizlik giderleriyle karşılaştırılmıştır. Otomobile yapılan aylık harcamaların, çocuklara yapılan harcamalar ve mutfaka yapılan harcamalarla karşılaştırıldığı tablolar aşağıda yer almaktadır.

Tablo-22:Otomobile Yapılan Aylık Harcamaların Çocuklara Yapılan Harcamalarla Karşılaştırılması

	Çocuklara Yapılan Aylık Harcamalar (Milyon TL)											
	Cevapsız		50' den az		50-75 arası		76-100 arası		100'den çok		Toplam	
Otomobile Yapılan Aylık Harcamalar	sayı	%	sayı	%	sayı	%	sayı	%	sayı	%	Sayı	%
50 Milyondan az	14	9.3	49	32.7	9	6.0	2	1.3	4	2.7	78	52.0
50-75 Milyon arası	11	7.3	21	14.0	7	4.7	5	3.3	5	3.3	49	32.7
76-100 Milyon arası	6	4.0	6	4.0	3	2.0	1	0.7	1	0.7	17	11.3
100 Milyondan fazla	2	1.3	0	0.0	1	0.7	2	1.3	1	0.7	6	4.0
Toplam	33	22.0	76	50.7	20	13.3	10	6.7	11	7.3	150	100

Otomobile yapılan aylık harcamaların, çocukların sağlık, eğitim, oyuncak vb. giderleri için yapılan harcamalarla karşılaştırıldığı Tablo-22 incelendiğinde şu gerçeklerle karşılaşmaktadır: Otomobil sahiplerinin yaklaşık beşte biri (% 22), otomobillerine, çocukları için yaptıklarından daha çok harcama yapmaktadırlar. Yani, otomobilin aylık giderleri çocukların aylık eğitim, sağlık, giyim, oyuncak vb. giderlerinden daha fazla olmaktadır. Otomobil sahiplerinin üçte birinden fazlası da, otomobillerine, çocukları için yaptıkları kadar harcama yapmaktadırlar. Yani, otomobil giderleri ile çocukların giderleri bir birine denk düşmektedir. Başka bir deyişle (yukarıdaki her iki grup bir arada değerlendirildiğinde), aile reislerinin üçte ikiye yakın bir bölümü (91 kişi), çocuklarına, ya otomobillerine yaptıklarından daha az harcama

yapmakta, ya da ancak otomobile yaptıkları kadar bir harcamayı çocuklarına yeterli bulmaktadırlar. Yani, otomobil sahiplerinin sadece altıda biri, çocuklarına her ay otomobillerinden daha fazla harcama yapmaktadırlar.

Bu tabloyu, ailedeki çocuk sayısı, aylık gelir düzeyi, aile reisinin eğitim ve bilinç düzeyi, otomobilin marka ve modeli, otomobilde kullanılan yakıt türü, otomobilin çeşitli özellikleri gibi pek çok faktör etkilemektedir. Ancak, asıl önemli olan, otomobilin nüfusun büyük bir kesiminin aile bütçesine oldukça büyük bir yük oluşturduğudur. Bu yönüyle otomobil, ulaşım açısından oldukça verimsiz bir konuma düşmektedir. Fakat, bütün bu olumsuzluklara rağmen, otomobil günlük hayatımızda vazgeçilmez bir yer edinmekte ve otomobilleşme her geçen gün artan bir hızla yayılmaktadır.

Tablo-22’de göze çarpan, “cevapsız” şeklinde ifade edilen sütunda, yüksek bir rakamın (33 kişi) yer alması durumu medeni hal ve çocuksuz ailelerle ilgilidir. Zira, bu bireylerin büyük bir kısmı (28 kişi) bekar, geri kalanlar ise, çocuksuz kişilerdir.

Aşağıdaki Tablo-23’te, otomobile yapılan aylık harcama miktarı ile otomobil sahiplerinin aylık mutfak ve temizlik giderleri karşılaştırılmaktadır:

Tablo 23:Otomobile Yapılan Aylık Harcamaların Mutfak ve Temizlik Harcamalarıyla Karşılaştırılması

	Mutfak ve Temizlik Harcamaları (Milyon TL)											
	Cevapsız		50’ den az		50-75 arası		76-100 arası		100’den çok		Toplam	
Otomobile Yapılan Aylık Harcamalar	sayı	%	sayı	%	sayı	%	sayı	%	sayı	%	Sayı	%
50 Milyondan az	1	0.7	16	10.7	24	16.0	15	10.0	22	14.7	78	52.0
50-75 Milyon arası	1	0.7	3	2.0	14	9.3	22	14.7	9	6.0	49	32.7
76-100 Milyon arası	0	0.0	2	1.3	5	3.3	6	4.0	4	2.7	17	11.3
100 Milyondan fazla	0	0.0	0	0.0	1	0.7	1	0.7	4	2.7	6	4.0
Toplam	2	1.3	21	14.0	44	29.3	44	29.3	39	26.0	150	100

Tablo-23’te görüldüğü gibi; otomobil sahiplerinin üçte birinin aylık mutfak ve temizlik masrafları, ya otomobillerine yaptıkları harcamaya denk düşmekte yada bu harcamaların gerisinde kalmaktadır (12 kişi otomobillerine mutfaktan daha çok harcama yaparken; 40 kişi eşit miktarda harcama yapmaktadır). Yani, otomobil sahiplerinin üçte birinin aylık mutfak ve temizlik masrafları otomobil için yaptıkları masrafı geçmezken; sadece üçte ikiye yakın bir oranda kişi (96 kişi) otomobil için mutfak ve temizlik harcamalarından daha az harcama yapmaktadır. Tabii; bir önceki tablo ile ilgili olarak dile getirilen ve sonuç üzerinde etkili olabileceği düşünülen etkenler bu tablo için de geçerli olabilmektedir.

3.1.3. Otomobil - Zaman ve Enerji Kazancı

Otomobilin, sürücü enerjisi ve zaman kullanımına olumlu veya olumsuz etkilerinin tespiti, hem otomobilin fonksiyonelliğini daha detaylı inceleme, hem de enerji ve zaman tüketimini arttırıp arttırmadığını anlama imkanı sağlayacaktır. Temelde, zaman kazandırıcı ve bireysel enerji tüketimini azaltıcı özelliğe sahip olan otomobil, tabii kaynakların hızla tüketilmesine katkıda bulunduğu gibi, trafik sıkışıklığı ve yorucu seyahatler sonucunda sürücü enerjisini tüketici bir özelliğe bürünebilmektedir. Böylece; otomobil ağırlıklı ulaşımın sunduğu bireyselleşmiş tüketim tarzı, yoğun bir enerji, zaman ve kaynak tüketimine neden olmakta; bu durum da, otomobilin zaman ve enerji kazandırıp kazandırmadığı konusunda haklı endişeler duyulmasına yol açmaktadır. Hatta bu açıdan, kimi insanlarda otomobilin varlığının bir kazançtan çok bir kayıp olduğu düşüncesi bile uyanmıştır. Araştırmanın bu bölümünde, otomobilin bireysel enerji ve zaman kazancına nasıl bir etki yaptığı araştırılmış, elde edilen bulgular aşağıdaki tablolarda sunulmuştur. Otomobil sahiplerinin, otomobilin sürücüsüne zaman kazandırıp kazandırmadığına dair düşüncelerinin dağılımı aşağıdaki gibidir:

Tablo-24: Otomobilin, Sahibine Zaman Kazandırıp Kazandırmadığına Dair Düşüncelerin Dağılımı

Otomobilin Size Zaman Kazandırdığına İnanıyor musunuz ?	Sayı	%
Cevapsız	1	0.7
Oldukça zaman kazandırmaktadır	125	83.3
Pek zaman kazandırmamaktadır	17	11.3
Bakımı ve trafik tıkanıklığı sebebiyle zaman kaybettirmektedir	7	4.7
Toplam	150	100

Tablo-24'te görüldüğü gibi; otomobil sahiplerinin yaklaşık altıda biri (%16), otomobilin kendilerine zaman kazandırdığına inanmamakta; hatta, bunların bir kısmı (%4.7) otomobilin, bakımı ve trafik tıkanıklığı sebebiyle kendilerine zaman kaybettirdiğine bile inanmaktadır. Tablodaki verilere göre, otomobil sahiplerinin 5/6'sı otomobilin kendilerine oldukça çok zaman kazandırdığını kabul etmektedir. Bu da pek şaşırtıcı bir durum değildir. Olaya iki yönden bakılınca bu cevabın çokluğunun sebebi daha iyi anlaşılabilir: Birincisi; Elazığ'da trafik tıkanıklığı, büyük illere göre pek şiddetli bir problem olarak kabul edilmemiş olabilir. İkinci önemli boyut ise, otomobilin kaybettirdiği zamanın, kazandırdığı zaman ile kıyaslanmasıdır. Olaya bu açıdan bakıldığında; otomobille kolayca hal edilen pek çok işin, otomobilsiz daha yavaş ve çok daha meşakkatli olacağı görülecektir. Böyle bir kıyaslama yapıldığında otomobilin, oldukça çok zaman kazandırdığı kanaatine rahatça varılabilir. Ancak, otomobilin, bazı

zamanlar oldukça zaman kaybettirdiği, böylece stres ve sıkıntı ürettiği de inkar edilemez.

Otomobil sahiplerinin, otomobilin sürücü enerjisine etkisi konusundaki fikirleri aşağıdaki tabloda sergilenmektedir:

Tablo-25: Otomobilin, Sürücü Enerjisine Etkisi Hakkındaki Düşüncelerin Dağılımı

Otomobilin Sürücü Enerjisine Etkisi Nedir ?	Sayı	%
Yorgunluk ve enerji kaybını azaltmaktadır	88	58.7
Sürücüye zaman ve enerji kaybettirmektedir	17	11.3
Sürücü enerjisine önemli bir etkisi olmamaktadır	45	30.0
Toplam	150	100

Tablo-25'te görünen o ki; otomobil sahiplerinin yarısına yakın bir bölümü (%41.3) otomobilin, sürücü yorgunluğunu ve enerji kaybını azalttığına inanmıyor. Hatta, üçte bire yakın bir bölüm, otomobilin sürücü enerjisine önemli bir etkisinin olmadığını düşünürken; bir kısmı da (%11.3) otomobilin sürücüye enerji ve zaman kaybettirdiğini kabul ediyor. Tablonun bu görüntüsünde iki önemli etkenin rolünden söz edilebilir: Trafik yoğunluğu, otomobilin kalite ve konforu. Bu iki etken, sürücü enerjisini ve yorgunluk düzeyini etkileyen başlıca unsurlardır. Aşırı yoğun bir trafikte sürücüler fazla yorulduğu gibi; yoğun bir şekilde psikolojik baskı altında kalmakta ve strese girmektedirler. Öte taraftan, eski, kalitesiz ve konfor düzeyi düşük otomobiller de sürücüyü aşırı düzeyde yormaktadır. Özellikle, şehirlerarası yolculuklarda konfor yönüyle otomobilin sahip olduğu özellikler çok daha büyük bir önem taşımaktadır. Bununla birlikte, koltuk, direksiyon, vites kolu ve pedalların ergonomik olup olmaması da yorgunluk düzeyini etkilemektedir.

Otomobil sahiplerinin yarısından fazlası otomobilin, sürücünün yorgunluğunu ve enerji kaybını azalttığını düşünmektedirler. Otomobilin öteki kara ulaşımı vasıtalarına göre, yorgunluğu azalttığı kabul edilebilir. Yine, otomobilli ulaşımın, yaya olarak iş görmekle kıyaslanmayacak derecede rahatlık sağladığı kesin. Ancak, daha önce de ifade edildiği gibi otomobilin bu konuda sağladığı avantaj, konforu ile doğru orantılıdır. Kısaca, otomobilin konforu arttıkça yorgunluk ve bireysel enerji tüketiminin azaldığına dair müspet kanaatin artacağı da düşünülebilir. Yolların kalitesiz oluşunun yorgunluğu artırıcı etkisine karşı da otomobilin süspansiyon sistemi devreye girmektedir. Kalitesiz veya düşük model bir otomobil, süspansiyon düzeni bozuk olacağından bozuk yollarda sürücüsünü daha çok rahatsız ederken; yeni ve kaliteli bir otomobil, mükemmel süspansiyonu ile daha rahat ve güvenli bir sürüş sağlayabilir.

3.2.Otomobilin Sağlıklı Yaşam ve Ekolojiye Etkileri

Otomobilin, sağlıklı yaşam ve ekoloji üzerinde çok çeşitli olumsuz etkileri bulunmaktadır. Otomobilin, doğrudan doğruya veya dolaylı olarak sorumlu tutulabileceği problemler, trafik kazalarından, ekolojik bozulmalara; stres gibi psikolojik rahatsızlıklardan, bedensel sağlıkta oluşan bozulmalara kadar geniş alana yayılan bir çeşitlilik göstermektedir. Hayatımızı kolaylaştırma amacına yönelik olarak üretilen pek çok araç gibi, otomobil de beraberinde bir çok problem getirmiştir. İşte bu bölümde, otomobil kaynaklı olarak meydana gelen çevresel bozulmalar, bedensel sağlık problemleri, psikolojik sorunlar, otomobile bağımlılık, sürücü eğitimi, konaklama ve yol güvenliği gibi konular, otomobil sahiplerinin bu konularla ilgili görüşleri doğrultusunda incelenmektedir.

3.2.1.Çevrede Oluşan Bozulmaların Değerlendirilmesi

Otomobilin çevreye en büyük darbesi egzoz ile olmaktadır. Yapılarında büyük oranda petrol içeren maddeler barındıran asfalt yollarda çevre kirliliğine büyük bir katkı yapmaktadır. Otomobil kaynaklı çevre kirleticiler bununla da bitmiyor. Otomobilin atık parçaları ve hurdaya çıkarılan otomobiller çevreyi büyük ölçüde tehdit ederken; sürücülerin seyahat esnasında otomobillerinin pencerelerinden yol kenarlarına atıkları yiyecek atıkları, sigara izmarit ve külleri vb. atıklar da çevre kirliliğini büyük bir oranda arttırmaktadır. Bu arada, gürültü kirliliği ayrı bir boyutu oluşturmaktadır. Konunun bu boyutlarını detaylı olarak ortaya koya bilmek için, otomobil sahiplerine bu problemlere yönelik çeşitli sorular yöneltilmiş ve alınan cevaplar bu çerçevede yorumlamaya tabi tutulmuştur.

Otomobil sahiplerinin çevre bilincini tesbit etmeye yönelik olarak sorulan, "seyahat esnasında yiyecek artıklarını ve küllüğü nereye boşaltırsınız?" sorusuna verilen cevaplarla ilgili tablo yorumu ile birlikte aşağıda yer almaktadır:

Tablo-26: Otomobil Sahiplerinin, Atıklar Konusunda Çevreye Karşı Tutumları

Seyahat Esnasında Küllük ve Yiyecek Atıklarını Nereye Atarsınız ?	Sayı	%
Cevapsız	3	2.0
Otomobilin camından atarım	15	10.0
Yol kenarında uygun gördüğüm bir yere atarım	40	26.7
Biriktirip çöpe atarım	83	55.3
Tabiata zararlı olanları yolda atıp, diğerlerini çöpe atarım	9	6.0
Toplam	150	100

Tablo-26'da görüldüğü gibi, otomobil sahiplerinin üçte birinden fazlası, çevre konusunda oldukça bilinçsiz davranmaktadır. Çünkü; bunların onda biri otomobilleriyle seyahat ederken, yiyecek, sigara vb. atıklarını otomobillerinin camından atmakta; dörtte bire yakın bir bölümü de, atıkları kendilerince uygun buldukları yerlerde yol kenarına atmaktadırlar. Bu tablo, çevre bilincimizin ne derece düşük olduğunu ispatlamaya yetmektedir. Seyahat esnasında yolların manzarası dikkatli bir gözle gözlenecek olsa, durumun vehameti daha açık bir şekilde ortaya çıkacaktır. Zira; kola kutularından, pet şişelere; kağıt mendilden, sigara izmaritlerine; bisküvi vb. ambalajından, naylon poşete; hatta alkollü içecek kutu ve şişelerine kadar pek çok atık yüzünden yolların, bakmaya tahammül edilemeyecek bir manzara sergilediği görülmektedir. 1999 yılının temmuz ayında, TEM Otoyolunun Ankara ili sınırlarındaki bölümünde karşılaştığımız bir manzara, bu konu için, zikredilmeye değer bir örnek teşkil etmektedir. Karşılaşılan manzara şuydu: Otoyolun gidiş geliş yönleri arasında biriken geri dönüşümü mümkün atıklar (pet, teneke kutu, kağıt vb.) toplanmış; yaklaşık her yüz metrede bir büyükçe bir çuval dolusu malzeme birikmişti. Bu çuvaların her biri de 30-40 kilogram civarında görünüyordu. Öyleyse; yolların birkaç kilometrelik bir alanında bile, tonlarca atık madde birikmiş demektir. Çok işlek olan otoyollar kadar olmasa da, bütün karayollarının kenarlarında sözü geçen türden atıklara bol miktarda rastlamak mümkündür.

Tablo-26'nın diğer satırları incelendiğinde, görülen durum şudur: Otomobil sahiplerinin yarısından fazlası(%55.3), çevreye karşı daha hassas davrandıklarını gösterir cevaplar vermişlerdir. Bunlar, seyahat esnasında yiyecek atıklarını ve küllükteki atık maddeleri biriktirip çöpe attıklarını söylemişlerdir. Çevre temizliğinin göz ardı edilemez bir değer olarak kabul edildiği günümüzde, bu oranın bütün vatandaşlar içinde yüzde yüz olması arzulanırdı. Ne yazık ki, durum o kadar da iç açıcı görünmemekte; hatta elde bulunan bu %55'lik müspet cevap oranı da tam inandırıcı gelmemektedir. Öte taraftan; otomobil sahiplerinin küçük bir bölümü de (%6), atık maddelerden, tabiata zararsız olanları atıp; diğerlerini çöpe atmak üzere bir şekilde biriktirdiklerini belirtmişlerdir. Bu davranış, her zaman için tamamıyla tasvip edilmese de çevre bilinci açısından olumlu olarak karşılanabilecek bir davranıştır.

Otomobil sahiplerinin otomobilleriyle bile bile çevre kirliliğine katkıda bulunup bulunmadıkları da araştırılmış; anket formunda, "otomobilinizin atılması gereken eskimiş (lastik, filtre, akü, yağ gibi) parçalarını ne yaparsınız?" şeklinde bir soruya yer verilmiştir. Oto. sahiplerinin bu soruya verdikleri cevaplar Tablo-27'de görülmektedir.

Tablo-27: Otomobile Ait Atıklar Konusundaki Tutumların Dağılımı

Otomobilinizin Atık Parçalarını Ne Yaparsınız ?	Sayı	%
Cevapsız	6	4.0
Çöp bidonlarına atarım	22	14.7
Her hangi bir yere atarım	5	3.3
Sanayi bölgesine veya tamirciye bırakırım	113	75.3
Yanıcı olanları yakarım	4	2.7
Toplam	150	100

Tablo-27, çevre açısından çok iç açıcı görünmemektedir. Çünkü; otomobil sahiplerinin beşte biri, otomobile ait (çoğu da aşırı derecede kirletici ve tehlike boyutunda zararlı olan) atıkları bilinçsiz bir şekilde atmaktadır. Her hangi bir yere atma, çöp bidonlarına atma veya yakma gibi yollarla, bu zararlı maddeleri çevreye bırakmaktadırlar. Oysa, bu maddelerin her biri ayrı bir tehlike kaynağıdır. Örneğin; bir litre kullanılmış motor yağının 800 ton içme suyunu kullanılamaz hale getirdiği bildirilmektedir. Yine, yağ, lastik, plastik aksam gibi oto. parça ve malzemelerinin yakılması durumunda çevreyi aşırı derecede kirleten gaz ve partiküller açığa çıkmaktadır.

Otomobil sahiplerinin dörtte üçü (%75), bu tür atık maddeleri sanayi bölgesine veya tamirciye bıraktıklarını ifade etmişlerdir. Başta iyi gibi görünüyorsa da, bu maddelerin sanayici ve tamirciler tarafından nasıl kullanıldığı araştırıldığında, daha korkunç bir manzara ile karşılaşmaktadır. Çünkü, tamircilerin çoğu, özellikle kış aylarında ısınmak için bunları (kullanılmış yağ başta olmak üzere) yakmakta, kullanmaya ve yakmaya müsait olmayanları çevreye atmaktadırlar. Bu gün sanayi bölgeleri, eski lastik, hurda araba iskeleti ve kullanılamaz hale gelen oto parçalarıyla dolup taşmış bulunmaktadır. Böylece hem çevre, hem hava kirliliği önüne geçilemez bir hale gelmektedir. Kısaca ifade edilecek olursa; otomobil sahiplerinin bu konudaki tutumları ne olursa olsun, servis yetkilileri ve tamirciler de dahil bütün vatandaşlara çevre bilinci verilmedikçe ve bu maddelerin zararlarını yok edecek önlemler alınmadıkça çevre kirliliği önlenemeyecek, ekolojide meydana gelen tahribatlar her geçen gün artarak devam edecektir.

Otomobil sahiplerinin fiziksel çevreye karşı sergiledikleri tutumlar kadar, çevredeki diğer insanlara karşı takındıkları tavırlar da oldukça önem taşımaktadır. Otomobil sahiplerinin sosyal ilişkilerinin ve öteki insanlara karşı tutumlarının bilinmesi, otomobilin sosyal hayata etkilerinin daha iyi anlaşılabilmesinde büyük bir öneme sahiptir. İşte bu sebeple, otomobil kullanıcılarının diğer insanları ne derecede önemseydiğini tespit etmede önemli bir gösterge olabilecek bir davranış araştırılmıştır.

Bu konuda kriter olabilecek davranış olarak ta, yağmurlu havalarda yolda yürümekte olan insanlara su sıçratmamaya dikkat edip etmedikleri merak edilmiş ve “yağmurlu bir havada seyahat ederken elinizde olmadan yayalara su sıçrattığınız olur mu ?” şeklinde sorulmuştur. Otomobil sahiplerinin verdiği cevaplardan hareketle bu konuda ortaya çıkarılan tutumlarına dair dağılım aşağıda, Tablo-28’de ortaya konulmaktadır:

Tablo-28: Otomobil Sahiplerinin Diğer İnsanlara Karşı Tutumlarının Dağılımı

Yağmurlu Havalarda Yayalara Su Sıçrattığınız Olur mu ?	Sayı	%
Cevapsız	6	4.0
Pek farkında olmam	22	14.7
Bazen sıçrattığım olur	5	3.3
Sıçratmamaya gayret ederim	113	75.3
Toplam	150	100

Tablo-28’de görüldüğü kadarıyla, otomobil sahiplerinin yaklaşık beşte biri, otomobillerini kullanırken öteki insanları adeta hiç önemsememektedirler. Çünkü; “yağmurlu bir havada seyahat ederken, yayalara su sıçrattığınız olur mu?” sorusuna karşılık bunların bir kısmı (%3.3), “sıçrattığım olur” deyip gerçeği itiraf ederken; bir kısmı da (%14.7), “pek farkında olmam” diyerek, adeta diğer insanları hiç görmediğini, onlara hiç dikkat etmediğini, otomobilin dışında neler olup bittiğinin farkında bile olmadığını belirtmiştir. Demek ki; bazı otomobil sahipleri tabii çevreyi pek önemsemedikleri gibi, sosyal çevreyi de pek umursamamaktadırlar.

Otomobil sahiplerinin dörtte üçü ise, yağmurlu havalarda seyahat ederken yayalara su sıçratmamaya dikkat ettiklerini belirtmişlerdir

Otomobil sahiplerinin, öteki insanların çevre konusundaki tutumları hakkındaki, gözlemlerinden yararlanmak amacıyla, “Elazığ’da aşağıdakilerden hangileri daha çok çevre kirliliği ve gürültü oluşturmaktadır?”, şeklinde bir soru sorulmuştur. Verilen cevaplardan elde edilen ilginç sonuç, aşağıdaki tabloda görüldüğü gibidir:

Tablo-29: Elazığ’da, Çevre Kirliliği ve Gürültü Oluşturan Faktörler Hakkındaki Düşüncelerin Dağılımı

En Çok Kirlilik veya Gürültü Oluşturan Unsurlar	Sayı	%
Egzoz gazı, egzoz ve motor gürültüsü	64	42.7
Bina bacaları	75	50.0
Fabrika bacaları	28	18.7
Sanayi atıkları	8	5.3
Yüksek sesle müzik dinlenilmesi	11	7.3
Gereksiz korna çalınması	40	26.7
Dolmuşçu ve seyyar satıcıların aşırı bağırması	25	16.7
Toplam	--	--

Not: Birden fazla seçenek işaretlendiğinden toplam yüzdelik verilmemiştir.

Tablo-29'a göre, otomobil sahipleri, Elazığ'daki çevre kirliliğinde en önemli unsur olarak bina bacalarını görmekte-dirler. Otomobil sahiplerinin yarısı, en önemli çevre kirleticilerden biri olarak bu unsuru işaretlemiştir. Şehir merkezinde, kış aylarında bina bacalarından kaynaklanan hava kirliliğinin rahatsız edecek boyutlara varması bu kanaati kuvvetlendirmektedir.

Otomobil sahiplerinin, yarısına yakını, kirleticiler sıralamasında ikinci derecede egzoz gazını etkili unsur olarak görmüşlerdir. Ancak, egzoz gazı kirliliğinin egzoz ve motor gürültüsü ile bir arada verilmiş olması bu rakamı beklendiğinden yüksek çıkmasına yol açmış olabilir. Çünkü, gözle görülür boyutta olmadığından pek çok kişi, egzoz gazı kirliliğinin bilincine bile varamamaktadır. Hatta, anket sorularını cevaplandıran otomobil sahiplerinden biri, cevaplar arasında egzoz gazı ile ilgili şikâi görünce, "egzozun yapacağı kirlilik ne olacak ki!" diye oldukça ilginç ve bilinçsizlik ifade eden bir söz söylemişti.

Otomobil sahipleri, üçüncü derecede kirletici faktör olarak, fabrika bacalarını görmekte-dirler. Otomobil sahiplerinin yaklaşık beşte biri fabrika bacalarının Elazığ'da çevre kirliliği yaptığı kanaatindedirler. Bu kanaatin oluşmasında en önemli etken ise, çimento fabrikasıdır. Çünkü, son zamanlarda alınan tedbirlerle kirlilik seviyesinin düşürülmesine rağmen, bu fabrikanın çevreyi kirlettiğinden sıkça şikâyet edilirken; öteki fabrikalar hakkında, kirlilikle ilgili bir şikâyete pek rastlanmamaktadır.

Çevreyi kirlettiklerine olan inanç konusunda, sanayi atıkları son sırada yer almaktadır. Otomobil sahiplerinin sadece %5'i Elazığ'da sanayi atıklarının çevreyi kirlettiğine inanmaktadır. Bu oranda etkili olan en önemli sebep ise, sanayi atıklarının daha çok sanayi bölgesinde kalması ve pek dikkat çekmemesi; öte taraftan, bina ve fabrika (çimento fb.) bacalarının şehir merkezinde yer almaları sebebiyle daha çok göze batmalarıdır. Oysa, gerçekte sanayi bölgesinde, çimento fabrikasının oluşturduğundan çok daha fazla kirlilik oluşmaktadır. Sonuç olarak denilebilir ki, ulaşım araçları, dolayısıyla otomobil çevre kirliliğine büyük bir katkı sağlamaktadır.

Gürültü kirliliği konusunda karşımıza çıkan tablo ise şu şekildedir: Otomobil sahipleri en çok, egzoz ve motor gürültüsünden şikâyet etmektedirler. Bu tür gürültü , gerçekten fazla olduğu gibi, oto. sahiplerinin daha çok bu tür gürültü ile karşı karşıya olmaları da bu rakamı belirleyici bir etken olabilir. İkinci derecede gürültü oluşturu-cu faktör olarak, gereksiz korna çalınmasına yer verilmiştir. Otomobil sahiplerinin yaklaşık olarak üçte biri, sürücüler tarafından gereksiz yere korna çalınmasının gürültü kirliliği oluşturduğunu kabul etmektedirler. Görüldüğü gibi, bu kişiler daha çok trafikte içi içe

oldukları gürültü türlerinden rahatsız olmakta ve bunları şikayet konusu etmektedirler. Gürültü oluşturdıklarına inanılan diğer faktörler ise, dolmuşçu ve seyyar satıcıların aşırı bağırması ile, yüksek sesle müzik dinlenilmesidir. Dolmuş duraklarında yolcu çekmek için bağırılması bir çok vatandaş gibi, oto sahiplerinin de altında biri tarafından gereksiz bir gürültü olarak kabul edilmektedir. Yüzde yedi oranlarında da, yüksek sesle müzik dinlenilmesinden şikayetçi olunmaktadır. Bu şikayetler, otomobilde yüksek sesle müzik dinlenilmesi kadar, evlerde ve kasetçilerde yüksek sesle müzik çalınmasını da kapsamaktadır. Görüldüğü gibi gürültü konusunda da en büyük şikayet ulaşım araçlarına, dolayısıyla otomobillere yöneltilmiş bulunmaktadır. Öyleyse, Çevre ve gürültü kirliliğini azaltmaya motorlu araçlardan başlamak oldukça makul olabilir.

Ekolojide oluşan değişmelerde önemli bir pay sahibi olan otomobil, şehir planlarında da oldukça büyük bir rol oynamaktadır. Hızlı ve çarpık kentleşmenin sonuçlarından biri de, beton yığınlarından arta kalan arazinin yollara tahsis edilmesi olmuştur. Bu yollar otomobil vb. araçlar tarafından kullanıldığı gibi, geriye kalan öteki arazilerin büyük bir kısmı da otoparklara ayrılmış ve böylece insanların sosyal faaliyet ve eğlence alanları oldukça daralmıştır. Günümüzde, adeta nefes alacak bir alan, çocukların oynayabileceği bir mekan kalmamış durumdadır. İşte, insan ruhunu sıkan bu sıkışmış ve daralmış mekanlardan bir nebze kurtulabilmek için, yeşil alan düzenlemeleri ve çocuk parkları vazgeçilmez bir ihtiyaç olarak karşımıza çıkmış bulunmaktadır. Ne yazık ki; pek çok kent mekanında bu düzenlemelere büyük bir yer verilmeye çalışıldığı halde bu konudaki çabalar, her geçen gün yayılan ve artan kentleşme karşısında yetersiz kalmaktadır. Elazığ'da da durumun bundan pek farklı olduğu söylenemez. Otomobil sahiplerinin Elazığ'daki çevre düzenlemelerini yeterli bulup bulmadıkları da araştırılmıştır. Bu konudaki düşüncelerle ilgili dağılım tablosu aşağıda görülmektedir:

Tablo-30: Elazığ'daki Çevre Düzenlemesi ve Çocuk Parkları Hakkındaki Fikirlerin Dağılımı

Elazığ'daki Çevre Düzenlemesi ve Çocuk Parkları Yeterli midir?	Sayı	%
Yeterli buluyorum	18	12.0
Çok yetersiz buluyorum	74	49.3
Daha da geliştirilebilir	58	38.7
Toplam	150	100

Tablo-30'da görüldüğü gibi Elazığ'daki çevre düzenlemeleri, hiçte yeterli bulunmamaktadır. Otomobil sahiplerinin yarısı, bu tür alan ve düzenlemeleri çok yetersiz bulduklarını belirtirken; üçte birinden fazlası da bu tür düzenlemelerin daha da geliştirilebileceğini söyleyerek, aslında bu alandaki düzenlemeleri yetersiz bulduklarını ifade etmiş olmaktadır. Geri kalan çok az sayıdaki kişi (sekizde bir), çevre

düzenlemesi, yeşil alanlar ve çocuk parklarını yeterli bulduklarını belirtmişlerdir. Açıkça anlaşıldığı gibi bir çok kişi Elazığ'daki, eğlenme ve dinlenmeye yönelik çevresel düzenlemeleri yetersiz bulmaktadır. Elazığ çapında bu konu ile ilgili bir araştırma yapılacak olsa buna benzer bir sonuç çıkacağı rahatlıkla düşünülebilir. Çünkü; her geçen gün biraz daha betonlaşan Elazığ'da, hala daha dar sokaklar, ileride ihtiyaca cevap veremeyecek caddeler inşa edilmekte, otopark ve sosyal faaliyet alanları ile eğlence ve dinlenmeye yönelik mekan düzenlemeleri ise, yetersiz kalmaktadır.

3.2.2.Otomobilin Bedensel Sağlığa Etkilerinin Değerlendirilmesi

Günümüzde insanların büyük bir kısmı, hem masa başı işlerde çalıştılarından, hem de her türlü ulaşımı motorlu araçlarla sağladıklarından, zamanlarının çoğunu oturarak geçirmekte ve hareketten mahrum bir gündelik hayat yaşamaktadırlar. Bu hareketsizlik ise, bedensel sağlık üzerinde oldukça mühim tahribatlar yapmaktadır. Otomobil sürücülüğünün egzersiz imkanını yok etmesini yanında, otomobile ayrılan mekanın hareket alanını kısıtlaması da insanların hareket imkanını oldukça azaltmakta ve problemin boyutunu daha da büyötmektedir. Dolayısıyla otomobil, ekolojik problemler kadar insan beden sağlığının bozulmasında da önemli derecede sorumlu kabul edilmektedir. Otomobilli ulaşımın bu boyutunun daha iyi anlaşılabilmesi için, otomobil sahiplerinin otomobil kullanımı nedeniyle beden sağlıklarında her hangi bir problem yaşayıp yaşamadıkları önemli bir merak konusu olmaktadır. Bu nedenle, otomobil sahiplerine, otomobil kullanımı nedeniyle bedensel bir rahatsızlık yaşayıp yaşamadıkları sorulmuştur. Alınan cevaplarla ilgili tablo aşağıda yer almaktadır:

Tablo-31:Bireylerin Yaşadıkları, Otomobil Kaynaklı Sağlık Problemlerinin Dağılımı

Otomobilden Kaynaklanan Bir Sağlık Problemi Yaşadınız mı ?	Sayı	%
Cevapsız	55	36.6
Aşırı kilo alma	43	28.6
Adale ağrıları	24	16.0
İşitme problemi	1	0.7
Görme bozukluğu	2	1.3
Uyku düzensizliği	8	5.3
Hareket güçlüğü	25	16.6
Solunum yolu rahatsızlıkları	1	0.6
Toplam	--	--

Not: Birden fazla seçenek işaretlendiğinden toplam yüzdelik verilmemiştir.

Tablo-31'den anlaşıldığına göre; otomobil sahiplerinin üçte ikiye yakın bir bölümü otomobil kullanmaktan kaynaklanan çeşitli rahatsızlıklar yaşamışlardır. Otomobil kullanmalarının bedensel bir rahatsızlık oluşturup oluşturmadığına dair soruyu cevapsız bırakan kişilerin, herhangi bir rahatsızlık yaşamadıklarını anlatmak için bu soruya cevap vermedikleri kabul edilirse, otomobil sahiplerinin üçte birinden çoğunun (%36.6), otomobil kullanma sebebiyle bir rahatsızlık yaşadıkları söylenebilir.

Otomobilden kaynaklanmış olabilecek her hangi bir rahatsızlık yaşayanlar, en çok aşırı kilodan şikayet etmişlerdir(üçte bir). Bu, normal bir sonuç olarak kabul edilebilir. Zira, otomobil egzersiz imkanlarını azalttığından dolayı, aşırı hareketsizlik sebebiyle doğal olarak vücutta yağlanma ve kilo artışı yaşanmaktadır. Günümüzde aşırı kilodan kaynaklanan rahatsızlıkların sayısında büyük bir artış yaşanması, bizzat şişmanlığın da bir hastalık olarak kabul edilmesini sağlamıştır.

İkinci derecede şikayet konusu olan rahatsızlık, adeta bir önceki şikayeti destekler nitelikte olan "hareket güçlüğü" şikayetidir(1/6). Otomobilin, egzersiz imkanlarını yok etmesi sonucu yaşanan en önemli rahatsızlıklardan biri olan hareket güçlüğü, özellikle uzun yolculuklardan sonra daha belirgin olarak yaşanmaktadır. Yoğun ve stresli şehir içi trafiğinde araç kullanmak ta kişilerde bu rahatsızlığın baş göstermesine yol açabilir.

Üçüncü şikayet konusu, adale ağrılarıdır. Adale ağrıları da yine, otomobilde hareketsiz olarak belli bir pozisyonda durmaktan kaynaklanır ve daha çok sırt, bel, boyun, kol ve bacak kaslarında kendini hissettirir. Anlaşıldığı kadarıyla, otomobil kaynaklı rahatsızlıkların büyük bir kısmı, otomobille ulaşım sağlamanın, hareket imkanını kısıtlamasına bağlı olarak ortaya çıkmaktadır. Bu tabloda karşılaşılan sonuç ta, teorik kısımda dile getirilen otomobilin, bedensel sağlığa etkileriyle ilgili bir takım araştırma sonuçlarını destekler niteliktedir.

Otomobil kaynaklı olarak ortaya çıktığı kabul edilen rahatsızlıklarla ilgili diğer şikayetler ise, uyku düzensizliği (%5.3), görme bozukluğu (%1.3), işitme problemi (%0.6) ve solunum yolları rahatsızlıkları (%0.6). şeklinde sıralanmaktadır.

Sonuç olarak denilebilir ki; otomobilin, bedensel sağlığa oldukça olumsuz etkileri bulunmakta; bireye sağladığı konforlu hayat şartları ve çeşitli avantajların yanında, beden sağlığını da bozabilmektedir. Ancak, otomobilden kaynaklandığı düşünülen bu problemlerin tek sorumlusu otomobil değildir. Bireylerin, gerek spordan uzak durmaları, gerek kötü alışkanlıklara sahip olmaları, gerekse sağlıksız çevre koşullarında yaşamaları gibi durumlar da bu rahatsızlıkların artmasına yol açabilmektedir. Bu açıdan, günlük yaşantımızda spora yer ayırmakta büyük bir fayda bulunmaktadır.

3.2.3.Otomobilin İnsan Psikolojisine Etkilerinin Değerlendirilmesi

Trafik tıkanıklığına uzun süre maruz kalma durumunda; özellikle uzun mesafeli, uzun bekleme süreli, ve sık tekrarlanan durumlarda, olumsuz psikolojik haller artmakta, tahammül gücü azalmakta ve sabırsız, aynı zamanda tehlikeli araba kullanma davranışları ortaya çıkmaktadır. Trafiğin rekabetçi karakterinin, trafik tıkanıklığında engellenmişlik duygusu ile karşılaşması sebebiyle bir üstünlük çabası ve acımasızlığın baş göstermesi, tahammülsüzlük ve saldırganlığa yol açarak tehlikenin boyutunu daha da arttırmaktadır. Öte taraftan, var olan psikolojik problemler ve kişilik bozuklukları da trafiğe çeşitli şekillerde yansımaktadır. Örneğin; psikopat kişilik eğilimleri olanlar çeşitli şekillerde öteki sürücülerini zor durumda bırakmakta yada hız yapmakta; böylece trafikte büyük tehlikelerin doğuşuna zemin hazırlayabilmektedirler.

Otomobilin, toplum hayatına sosyo-kültürel etkilerinin anlaşılabilmesinde, otomobilin bireysel yaşantı ve kişilerin psikolojik hayatları üzerindeki olumlu ve olumsuz etkilerinin bilinmesinin büyük bir önemi bulunmaktadır. Bu araştırmada, otomobil sahiplerinin psikolojik yaşantılarının otomobil kullanımından nasıl etkilendiği de araştırılmıştır. Öncelikle, otomobil kullanmanın bireyin ruh dünyasında nasıl bir etki yaptığı sorulmuş ve elde edilen bulgular aşağıdaki gibi tablolastırılmıştır:

Tablo-32: Otomobil Kullanmanın Ruh Dünyasına Etkilerine Dair Düşüncelerin Dağılımı

Otomobil Kullanmak Ruh Dünyanızda Ne Tür Etkiler Yapar ?	Sayı	%
Sakin ortamda kullanınca sakinleşir ve huzura kavuşurum	48	32.0
Trafik sıkışıklığında huzursuz olur, sinirlenir ve strese girerim	58	38.6
Trafikte sinirlenince argo ifadeler ve küfür sözleri kullandığım olur	25	16.6
Trafikte durum ne olursa olsun ciddiyetimi pek kaybetmem	46	30.6
Toplam	--	--

Not: Birden fazla seçenek işaretlendiğinden toplam yüzdelik verilmemiştir.

Tablo-32,de görüldüğü gibi; otomobil kullanmak hemen hemen herkesin psikolojik dünyasını, trafik ortamına göre olumlu veya olumsuz şekilde etkilemektedir. Otomobilin normal şartlar altında kullanılması genellikle bireylere huzur ve rahatlama hissi verirken; sıkışık bir trafikte, stres altında otomobil kullanımı, kişiyi bunaltmakta, öfkelenlendirmekte ve saldırganlaştırmaktadır.

Otomobil sahiplerinin yaklaşık olarak üçte biri, otomobili sakin bir ortamda kullanınca sakinleşip huzura kavuştuklarını ifade etmişlerdir. Otomobilin bu özelliğindedir ki; pek çok kişi, boş zamanlarında dinlenmek ve stres atmak için sakin bir yolda, sakin bir saatte otomobilleriyle dolaşmayı başka etkinliklere tercih

etmektedirler. Öyleyse otomobil, trafik stresi olmamak ve çevreden rahatsız edici durumlarla karşılaşmamak kaydıyla, insan psikolojisini olumlu etkilemekte, kişilere rahatlık, huzur ve zevk vererek psikolojik tatmin sağlamaktadır.

Otomobil sahiplerinin üçte birinden çoğu (%38.6), trafik sıkışıklığında huzursuz olup, sinirlenerek strese girdiklerini ifade etmişlerdir. Açıkça anlaşıldığı gibi; normal şartlar altında zevk ve huzur kaynağı olan otomobil, olumsuz trafik şartlarında stres ve huzursuzluğa yol açabilmektedir. Her ne kadar böyle bir durumda otomobilin kendisi doğrudan doğruya huzursuzluğun kaynağı gibi görünmüyorsa da, trafik sıkışıklığının büyük ölçüde araçların yapısından ve çokluğundan kaynaklandığı gerçeği, otomobili önemli derecede sorumlu haline getirmektedir. Yani, otomobilin aşırı kullanımı trafiği kilitlemekte, işleri yavaşlatmakta ve bireylerin huzurunu kaçırap onları strese sokmakta dolayısıyla, insan psikolojisini bozup, ruh dünyasını allak bulak eden etkenler arasında trafik ve ona bağlı olarak otomobil de yerini almaktadır.

Sıkışık bir trafikte otomobil kullanmanın, kendilerini huzursuz edip, strese soktuğunu ifade edenlerin yarıya yakını böyle durumlarda zaman zaman argo ifadeler ve küfür sözleri kullandıklarını belirterek meselenin ne derece vahim boyutlara ulaşabileceğini gözler önüne sermiştir. Trafiğin dikkatli bir şekilde gözlenmesi durumunda (özellikle trafik tıkanıklarında), durmadan korna çalmaktan, el kol hareketleri ve mimiklere; galiz ifadelerden, ani gazlanma ve ani direksiyon kırmalara kadar, ruhsal bozukluk veya yetişkin çocukluk olarak kabul edilebilecek pek çok olumsuz tavır ile karşılaşılacaktır. Böyle durumlarda (özellikle acele edildiği takdirde), engellenmişlik ve önemsenmemişlik duygularına kapılan bireyler hırçınlaşıp, saldırganlaşmaktadır. Bu durumdaki sürücüler, ya saldırganlıklarını doğrudan doğruya bir birlerine yöneltmekte, ya otomobillerine yöneltmekte veya sözlü ifadelerle boşalmaya çalışmaktadırlar. Özetle, olumsuz trafik şartlarında veya hakkının çiğnenmesi durumunda sürücülerin psikolojileri bozulmakta, stresleri artmakta ve sosyal uyumsuzluklar yaşamaya, öteki sürücülere karşı düşmanlığa varacak düzeyde olumsuz duygular beslemeye başlamaktadırlar. Yoğun bir şekilde yaşanan stres gündelik hayatı da olumsuz etkilemektedir.

Bu arada, otomobil sahiplerinin üçte birine yakın bir bölümü de, trafikte durum ne olursa olsun ciddiyetlerini pek kaybetmediklerini söylemişlerdir. Bu sonuç, büyük ölçüde kişilik yapısına bağlıdır. Böyle bir cevapta samimi olan kişi, çok sabırlı biri demektir. Çünkü, trafikteki durum bazen, gerçekten de sabırları taşıracak boyutlara varmaktadır.

Yoğun bir trafikten veya yorucu bir seyahatten sonra ne gibi ruhsal tepkiler gösterileceği, bireyin ailevi ve gündelik hayatının bundan ne ölçüde etkileneceği büyük bir önem arz etmektedir. Konunun bu yönünü aydınlığa kavuşturmak için otomobil sahiplerine, sıkışık bir trafik veya uzun ve yorucu bir seyahatten sonra neler yaşadıkları sorulmuştur. Alınan cevaplar aşağıdaki tabloda görüldüğü gibidir:

Tablo-33: Trafik Tıkanıklığı ve Yorucu Seyahatler Sonrasında Gösterilen Tepkiler

Sıkışık Bir Trafik veya Uzun ve Yorucu Bir Seyahatten Sonra Neler Yaşarsınız ?	Sayı	%
Cevapsız	6	4.0
Bir bahane ile kızar, etrafıma çatarım	10	6.7
Kendi kendime söylenir dururum	17	11.3
Kimse ile ilgilenmez, dinlenmeye ve huzur bulmaya çalışırım	74	49.3
Ailemle ilgilenip, sıkıntıları unutmaya çalışırım	43	28.7
Toplam	150	100

Tablo-33'te görüldüğü gibi, sıkışık bir trafikte veya uzun bir yolda otomobil kullanmak, böylece yorgunluk ve stres yaşamak, pek çok kişinin günlük hayatını aksatacak derecede derin izler bırakmaktadır. Kalabalık bir trafik veya uzun ve yorucu bir seyahatten sonra yaşanan olumsuzluklar bir arada değerlendirildiğinde, çok büyük bir kitlenin önemli derecede olumsuz bir havaya girdiği, kötü saatler geçirdiği ve günlük yaşantısında aksamalar yaşadığı görülmektedir. Bu durumu yaşayan bireyler, ya tamamen içlerine kapanıp dış dünya ile ilişkilerini kesmekte veya daha kötüsü, başkalarına karşı saldırgan tutumlar ve uyumsuzluklar sergilemektedirler.

Otomobil sahiplerinin hemen hemen yarısı (%49.3), trafikte yaşanan yorgunluktan sonra hiç kimse ile ilgilenmediklerini, kendi kendilerine dinlenip huzur bulmaya çalıştıklarını ifade etmişlerdir. Yani, bu şahıslar, arkadaşlarıyla, aile ve çocuklarıyla ilgilenmemekte; sosyal çevreleriyle ilişkilerini keserek kendi kabuklarına çekilmektedirler. Bu da, bireyi yalnızlığa ve sosyal izolasyona uğratarak toplum ve çevreye karşı yabancılaştırmaktadır.

Bir diğer tablo; yine bireylerin kendi kabuklarına çekilip, kendilerini toplumdan soyutlamalarını ifade eden, kendi kendine söylenme durumudur. Otomobil sahiplerinin yaklaşık dokuzda biri, yorucu bir seyahat veya sıkışık bir trafikten sonra kendi kendine söylenip durduklarını belirtmişlerdir. Yani, böyle bir durumda strese girdiklerini, çevreleriyle ilgilerini kestiklerini, öfkeyle dolduklarını ve boşalmak için durmadan söylediklerini anlatmışlardır. Bütün bu tepkiler ise, bireyi toplumdan uzaklaştırmakta, tepkici ve uyumsuz kişilik özellikleri kazandırmaktadır.

Daha korkunç olan bir diğer sonuç; bireylerin saldırgan bir tutum sergilemeleridir. Ki, otomobil sahiplerinin bir bölümü de (%6.7), yorucu bir seyahat ve kalabalık bir trafikten sonra bir bahane ile kızdıklarını ve etraflarındaki kişilere çattıklarını söylemişlerdir. Görüldüğü gibi, stresli trafik ortamı bazı kişileri bunaltmakta, kendinden geçmesine ve saldırganlaşmasına yol açmaktadır.

Otomobil sahiplerinin üçte bire yakın bir bölümü ise, böyle bir trafikte sıkıntı ve bunalım yaşadıklarını ancak, aileleriyle ilgilenip sıkıntılarını unutmaya çalıştıklarını belirtmişlerdir. Yukarıdaki tabloda karşılaşılan en olumlu görüntü de budur. Zira, bu şahıslar, her ne kadar ötekiler gibi bir takım sıkıntı ve stresler yaşıyorlarsa da bu sıkıntı ve bunalımlarını başkalarına yansıtılmakta, günlük hayatın güzelliklerine dönüp olumsuz havayı unutmaya çalışmaktadırlar.

Sonuç olarak; yoğun stres altında kullanılması halinde otomobil, bireylerin psikolojik yaşantılarında tahribatlar yapmakta, sosyal hayat düzenini bozmakta, bunalım, uyumsuzluk ve çatışmalara yol açmaktadır. Yani; bireylerin psikolojik ve sosyal yaşantılarında bir takım aksaklıklara yol açmakta; kişiliklerinde tahribatlar yaparak dillerini, ruh sağlıklarını ve toplumsal uyumlarını bozmaktadır. Böylece toplumda, uyumsuz, kavgacı, stresli veya içine kapalı, tiplerin çoğalmasına katkıda bulunmuş olmaktadır. Açıkçası otomobil de, günümüzdeki diğer bir çok teknolojik araç gibi, gürültü, stres ve yapısında barındırdığı zararlı maddeler yüzünden insan beden ve ruh sağlığında büyük tahribatlar yapmakta; böylece, bireysel ve sosyal yaşantıyı olumsuz etkilemektedir. Yani, fayda kadar zarara da açık bir araç olma durumundadır.

3.2.4.Otomobile Bağımlılık ve Bireyselleşmenin Değerlendirilmesi

Genellikle bireysel kullanım esasına göre tasarlanan otomobil, başkalarıyla ilişki kurma durumunu yok etme derecesinde azaltmakta, tamamen özel bir tüketim biçimi sağlamaktadır. Toplu ulaşımın yetersizliği kadar, otomobilin çekiciliği sebebiyle yolculukların büyük bir kısmı otomobillerle sağlanmaktadır. Otomobil, kullanışlı ve konforlu bir araç olmasıyla, kullanıcıyı kendine çekip bağlamaktadır. Otomobilin, tamamen kullanıcısının emrinde olması ve ona keyif vermek için itirazsız itaat etmeye hazır olması ona olan bağımlılığı arttırmaktadır. Otomobil, frenlenemeyen bir bireycilik anlayışını simgelemekte, toplumsal engellemelerden bağımsız, yalnız başına istediği gibi yaşayabilen bir birey imgesi sunmaktadır. Bireyleri otomobile bağımlı hale getiren bir çok sebep bulunmaktadır: Olumsuz çevre şartlarından daha az etkilenme isteği,

çevredeki insanlarla fiziksel temastan kaçınma, aile mahremiyetini koruma arzusu, çocukları yürütme veya kucakta taşımamanın güçlüğü, işten arta kalan zamanın başka işleri halletmeye elverişsiz derecede yetersizliği, bedensel yorgunluk ve yürümeye karşı isteksizlik otomobile bağımlılığı arttıran sebepler arasında sayılabilir. Öte taraftan, günlük hayatın stres ve sıkıntıları da, bir nebze rahatlamak isteyen bireyi otomobile sürükleyebilmektedir. Özetle, temelde bir ihtiyaç olan otomobil, bu gibi sebeplerle bağımlılık yapan bir nesne, bir tutku halini almaktadır.

Otomobile bağımlı hale gelen bireylerin, boş zamanlarında otomobilleriyle dolaşmayı her şeye tercih edecekleri, otomobillerinden uzun süre ayrı kalamayacakları ve otomobillerini başkalarının kullanımına kolay kolay sunmayacakları düşünülebilir. Bu araştırmada, otomobil sahiplerinin bu tür tutumlarının olup olmadığı araştırılmıştır. Bu çerçevede sorulan sorulardan biri şudur: *“Boş zamanlarınızda aşağıdaki davranışlardan hangilerini tercih edersiniz ?”* Cevaplardan ortaya çıkan sonuç aşağıdaki tabloda görülmektedir:

Tablo-34: Otomobil Sahiplerinin Boş Zamanlarında Tercih Ettikleri Etkinliklerin Dağılımı

Boş Zamanlarda Tercih Edilen Etkinlikler	Sayı	Yüzde
Kitap-gazete okuma	79	52.6
Arkadaşlarla buluşma	59	39.3
Oyun salonu - kahvehaneye gitme	9	6.0
Spor yapma	18	12.0
Otomobille gezme	22	14.6
Toplam	--	--

Not: Birden fazla seçenek işaretlendiğinden toplam yüzdeler verilmemiştir.

Tablo-34’te görüldüğü gibi, otomobil sahiplerinin yaklaşık yedide biri (%14.6), boş zamanlarında otomobilleriyle gezmeyi tercih ediyorlar. Yani, boş zamanlarında dinlenmek veya eğlenmek için, başka etkinliklerin yanı sıra çoğunlukla otomobilleriyle dolaşmayı tercih ettiklerini ifade etmiş bulunuyorlar. Zira, otomobil sahiplerinin %6’sı boş zamanlarında sadece otomobilleriyle gezmeyi tercih ettiklerini belirtirken; ötekiler aynı zamanda, otomobilleriyle dolaşmanın dışında daha başka etkinlikleri de tercih ettiklerini ifade edecek şekilde birden fazla cevap seçeneği işaretlemişlerdir. Görüldüğü gibi, sayıca çok fazla olmasa da boş zamanlarında kitap-gazete okuma veya spor yapma gibi faydalı etkinliklerden ziyade otomobille dolaşmayı tercih edecek derecede otomobile bağımlı olan otomobil sahipleri bulunabilmektedir.

Sağlık açısından çok gerekli olduğu halde spora zaman ayıran, boş zamanlarında spor yapmayı tercih eden otomobil sahiplerinin sayısı ise, oldukça azdır (%12)

Çoğu, birden fazla etkinlik işaretlemiş olmakla birlikte; otomobil sahiplerinin %52.6'sı, boş zamanlarında kitap-gazete okumayı; %39.3'ü, arkadaşlarıyla buluşmayı; %12'si, spor yapmayı; %6'sı ise, oyun salonları veya kahvehaneye gitmeyi tercih ettiklerini belirtmişlerdir. Bu soruda asıl tespit edilmek istenen, bireylerin otomobile bağımlılık dereceleri olduğundan, öteki etkinliklerle ilgili cevaplar üzerinde detaylı olarak durulmamıştır.

Otomobil sahiplerinin, otomobillerine ne kadar bağımlı olduklarını tespit etmek için incelenmesi gereken bir diğer değişken, otomobilsiz kaldıkları zaman sergiledikleri davranışlardır. Bu amaçla, otomobil sahiplerine, uzun bir süre otomobillerinden ayrı kalmaları durumunda ne tür tepkiler gösterdikleri sorulmuştur. Otomobil sahiplerinin, böyle bir durumda nasıl bir tepki gösterdiklerine dair tablo, aşağıda görüldüğü gibidir:

Tablo-35: Otomobil Sahiplerinin, Otomobilsiz Kaldıklarında Gösterdikleri Tepkilerin Dağılımı

Otomobilinizden Uzun Süre Ayrı Kalırsanız Ne Yaparsınız	Sayı	Yüzde
Cevapsız	3	2.0
Mutlaka bir otomobil bulup kullanmaya çalışırım	14	9.3
Çok sıkıldığım halde bu duruma alışmaya çalışırım	76	50.7
Bu durumu pek önemsemem	57	38.0
Toplam	150	100

Tablo-35'ten anlaşıldığına göre, otomobil sahiplerinin, büyük bir kısmı otomobillerinden ayrı kalmaları durumunda, onun eksikliğini hissetmekte, bu durumdan sıkıntı duymaktadırlar. Otomobil sahiplerinin yarısı (%50.7), çok sıkıldıkları halde bu duruma alışmaya çalıştıklarını ifade ederken; bir kısmı da (%9.3), mutlaka bir otomobil bulup kullanmaya çalıştıklarını ifade etmişlerdir. Yani, otomobil, eksikliğini büyük ölçüde hissettirmekte, kendini aratmaktadır. Ancak, bir yolunu bulabileceğini düşünen veya otomobile aşırı derecede bağımlı bulunanlar, ne yapıp edip, emanette olsa, mutlaka bir otomobil bulmaya ve otomobilsiz kalmamaya çalışırlarken; biraz daha ölçülü davranan yada başka alternatifi bulunmayanlar, çok sıkıldığı halde bu duruma alışmaya çalışmaktadırlar.

Öte taraftan, otomobil sahiplerinin üçte birinden çoğu (%38), bu durumu (otomobilden uzak kalmayı) pek önemsemediklerini ifade etmişlerdir.

Sonuç olarak denilebilir ki; otomobilsiz kalmayı pek önemsemeyen otomobil sahiplerinin sayısı fazla sayılmaz. Hatta, bu durumu pek önemsemediklerini söyleyenlerin, gerçekten böyle bir olay yaşamaları durumunda hepsinin cevabının yine aynı olacağı da şüphelidir. Çünkü; günlük hayatta; her hangi bir sebeple (otomobilini

satma gibi durumlarda) otomobilsiz kalanlardan, otomobile alıştıktan sonra arabasız kalmanın daha zor olduğuna dair ifadelere sıkça rastlamaktayız.

Otomobile bağımlılığın yanı sıra, otomobilin bireysel kullanımı ile bireycilik, arasında bir ilişki olup olmadığı da ayrı bir merak konusunu oluşturmaktadır. Dolayısıyla, otomobil sahiplerinin, otomobillerini kullanma ve kullandırmada ne ölçüde hassas olduklarının ve otomobillerini başkalarının hizmetine sunup sunmadıklarının bilinmesi önemli görülmektedir. Bu sebeple otomobil sahiplerine, otomobilin başkalarıyla birlikte kullanımına dair çeşitli seçenekler sunularak, bu seçeneklerden hangilerinin kendileri için geçerli olduğu sorulmuştur. Elde edilen ilginç bulgular aşağıdaki Tablo-36'da görülmektedir:

Tablo-36: Otomobil Sahiplerinin, Otomobil Kullanımında Sergiledikleri Tutumların Dağılımı

Otomobil Sahiplerinin Otomobil Kullanımına Dair Tutumları	Sayı	%
Otomobilime aşırı yük ve fazla yolcu bindirmem	47	31.3
Otomobilimi başkalarına kesinlikle kullandırmam	29	19.3
Otomobilimi sadece eşime kullandırırım	12	8.0
Otomobilimi çocuklarıma ve yakınlarıma kullandırırım	37	24.7
Yolda otostop yapanları otomobilime almam	23	15.3
Otostop yapanlardan zor durumda olanları otomobilime alırım	30	20.0
Otostop yapanlardan sadece güvendiklerimi otomobilime alırım	48	32.0
Toplam	--	--

Not: Birden fazla seçenek işaretlendiğinden toplam yüzdelik verilmemiştir.

Tablo-36, bireylerin otomobillerine bağımlılık derecesini ve bireyciliğin varlığı boyutları biraz daha netleştirmektedir. Görünen o ki; pek çok kişi, otomobili işlevsiz kılacak derecede şahsileştirmiş, aile fertleri de dahil olmak üzere kendi dışında hiç kimseyi yararlandırmayacak derecede otomobiline bağımlılık kazanmış ve otomobili de sadece kendi hizmetine bağlamış bulunmaktadır.

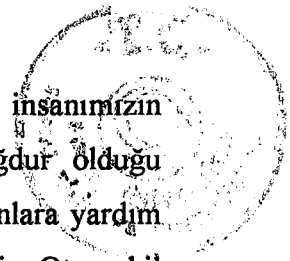
Tabloda görüldüğü gibi, otomobil sahiplerinin yaklaşık olarak üçte biri (%31.3), otomobillerine aşırı yük ve fazla yolcu bindirmediklerini ifade etmişlerdir. Ancak bu tutum, her ne kadar otomobilin korunması açısından gerekli ise de, zorunlu hallerde taviz vermeyi gerektirebilmektedir. Çünkü; böyle bir prensipleri olduğunu söyleyenler, fazla katı davrandıklarında, çevreleri tarafından değişik algılanmakta ve bir takım sosyal ilişkilerde dışlanabilmektedirler. Hatta bu sebeple, arkadaşlar ve yakınlarla aralarında soğukluk doğabilmektedir. Örneğin; daha önceki bölümlerde de ifade edildiği gibi, bu konuda hassas davranan bir kısım otomobil sahipleri, otomobil aldıktan sonra eski arkadaşlarını kaybetmeye başladıklarını belirtmişlerdir.

Bütün bu sonuçları bildikleri halde, yine de böyle bir tavır sergileyen kişilerin bu tutumu üzerinde, otomobile bağımlılık kadar, otomobilin bireye maliyetinin de etkili olduğu gerçeği göz ardı edilemez. Zira, otomobilin hem alım maliyeti hem de bakım ve tamirat maliyeti pek çok otomobil sahibi için ciddi bir yük oluşturmakta, ister istemez böyle bir tutum geliştirmeyi zorunlu kılmaktadır. Hele bir de, otomobili hor kullanan şahısların varlığıyla karşılaşıncı, böyle bir tutum sergilemek daha gerekli bir hal almaktadır.

Bu arada, otomobil sahiplerinin yaklaşık beşte biri de (%19.3), otomobillerini başkasına kesinlikle kullandırmadıklarını ifade etmişlerdir. Otomobile aşırı yük ve fazla yolcu bindirmeme konusunda dile getirilen sebepler burada da geçerli olmaktadır. Tabii ki; bu tutum da, istenmeyen sonuçlar doğura bilir, hatta sosyal ilişkileri zayıflatıp bireyi iyiden iyiye yalnızlığa itebilir. Bütün bunlar istenmeyen sonuçlardır. Ama, her şeye rağmen otomobil sahipleri, kendilerine pahalıya mal olan otomobillerini koruyabilmek için, bu tutumlarından taviz vermeyebilirler.

Otomobil sahiplerinden az sayıda kişi (%8), otomobillerini sadece eşlerine kullandırdıklarını belirtmişlerdir. Çoğu erkek olan bu kişilerin, otomobilini eşlerine kullandırmaları en azında bayanların da otomobilden yararlanabilmeleri açısından önemli bir sonuçtur. Ancak, eşlerine otomobilini kullandıranlar bunlarla sınırlı değildir. "Otomobilimi çocuklarıma ve yakınlarıma kullandırırım" diyenler arasında da, eşlerini otomobil kullanımından yararlandıranlar bulunmaktadır. Zira, otomobil sahiplerinin yaklaşık altıda biri (%24.7), otomobillerini çocuklarına ve yakınlarına kullandırdıklarını belirtmişlerdir. Bu sonuç ta, aile içi ve akrabalar arası ilişkiler ve çocukların otomobilden yararlanabilmesi açısından üzerinde durmaya değer bir sonuçtur. Zira, bunlar, daha uyumlu bir tutum sergilemiş bulunmaktadırlar. En azından, yakın çevreleriyle ilişkilerini geliştirmekte arabayı bir araç olarak kullanmakta, çevrelerinin kendilerine karşı saygınlığını ve güvenini kazanmaya katkıda bulunmuş olmaktadırlar.

Otomobil sahiplerinin yaklaşık altıda biri (%15.3), "yolda otostop yapanları otomobilime almam" demişlerdir. Bu, genellikle bencil bir davranış gibi görünse de, olayı tamamen bencillığe ve fedakârlık ruhundan yoksun olmaya bağlamak doğru değildir. Çünkü; bu tutum büyük ölçüde, tanımadığımız insanlara karşı tedirginlik ve güvensizlik duymanın bir ürünü olarak ortaya çıkmaktadır. Kaldı ki; yolda araca alınan bu tür kişilerin yaşattığı hiç hoş olmayan olaylara da zaman zaman rastlanabilmektedir. Bu vb. sebeplerle çoğu kişi, otostop yapanları aracına almaktan çekinmektedir. Özellikle, geç saatlerde ve şehirler arası yolların şehre uzak noktalarında bu çekingenlik



ve tedirginlik daha da artmaktadır. Ancak, her şeye rağmen, insanımızın yardımseverliği çoğu zaman bu tedirginlikleri aşmakta ve yolda mağdur olduğu düşünülen, özellikle de güven telkin eden şahıslar otomobile alınmakta, onlara yardım eli uzatılmaktadır. Tablonun geri kalan kısmı da bu fikri desteklemektedir. Otomobil sahiplerinin beşte biri (%20), “otostop yapanlardan zor durumda olanları otomobilime alırım” derken; yaklaşık üçte biri (%32), otostop yapanlardan, zorunlu hallerde sadece güvendiklerini otomobillerine aldıklarını söylemişlerdir. Demek oluyor ki; güvenlik endişesi olmasa, otomobil sahiplerinin daha büyük bir kısmı (belki de yarısından çoğu) yolda kalanlara yardımcı olacaktır. Sonuç olarak denilebilir ki; gerek ferdiyetçi zihniyet, gerek otomobilin maliyeti, gerekse güvensizlik durumu otomobilin şahsi kullanımını arttırmakta, ortak kullanımı engellemekte ve otomobil sürücüsünü büsbütün bireyselleştirerek yalnızlığa sürüklemektedir. Hatta, çoğu zaman, yolda yalnız başına seyreden ve sıkılan sürücü, bir yol arkadaşına ihtiyaç duyduğu halde, netice pek değişmemektedir.

Otomobile bağımlılığı en iyi test edecek ölçütlerden biri de, toplu ulaşım ihtiyaca cevap verecek kadar cazip hale getirildiği takdirde, otomobil sahiplerinin otomobilden vazgeçip geçmeyecekleridir. Bireyler, otomobile aşırı bağımlı olmaları durumunda, toplu ulaşım ne keder cazip hale getirilirse getirilsin otomobilden vazgeçmeyeceklerini bildirilerken; daha az bağımlı olan veya toplu ulaşımın cevap veremeyeceği ulaşım türlerine ihtiyaç duyanlar, sadece uzun yolculuklarda otomobilden vazgeçebileceklerini beyan etmektedirler. Otomobile bağımlı kalmak istemeyen veya otomobil ağırlıklı ulaşımın olumsuzluklarından uzak kalmak isteyenler ise, toplu ulaşımın cazip hale getirilmesi durumunda otomobilden vazgeçebileceklerini ifade etmektedirler.

Otomobil sahiplerinin, bu konudaki düşüncelerini ortaya koymak için kendilerine, “*toplular ulaşım, ihtiyaca cevap verecek kadar cazip hale getirilirse otomobilden vazgeçer misiniz ?*” şeklinde bir soru yöneltilmiştir. Otomobil sahiplerinin bu konu ile ilgili düşünceleri, aşağıdaki Tablo-37’de görüldüğü gibidir:

Tablo-37: Toplu Ulaşımın Cazip Olması Halinde Otomobile Karşı İzlenecek Tutumlar

Toplu Ulaşım Cazip Olursa Otomobilden Vazgeçer misiniz ?	Sayı	%
Cevapsız	1	0.7
Evet, vazgeçerim	32	21.3
Hayır, vazgeçmem	73	48.7
Sadece uzun yolculuklarda vazgeçebilirim	44	29.3
Toplam	150	100

Tablo-37’de görüldüğü gibi, Otomobil sahiplerinin yüzde 78 gibi çok büyük bir bölümü, toplu ulaşım ne kadar cazip hale getirilirse getirilsin otomobilden tamamen vazgeçemeyeceklerini belirtmişlerdir. Bunların içinde, otomobil sahiplerinin yarısına yakın bir kesim (%48.7), toplu ulaşım ihtiyaca cevap verebilecek kadar cazip hale getirilse bile otomobilden kesinlikle vazgeçemeyeceklerini ifade ederlerken; Üçte bire yakın bir kesim (%29.3), böyle bir durumda sadece uzun yolculuklarda otomobilden vazgeçebileceklerini söylemişlerdir. Yani, bu ikinci kesim de otomobilden tamamen vazgeçmelerinin mümkün olmadığını beyan etmişlerdir. Anlaşılan o ki; otomobil sahiplerinin otomobillerine olan bağımlılıkları, şartlar ne olursa olsun ondan asla vazgeçemeyecekleri bir dereceye varmış bulunmaktadır. Bu durumu etkileyen en önemli sebep ise, daha öncede ifade edildiği gibi, otomobili çekici kılan faktörlerdir.

Otomobilden tamamen vazgeçmelerinin mümkün olmadığını söyleyenlerin yanında, toplu ulaşımın ihtiyaca cevap verebilecek derecede cazip hale getirilmesi durumunda otomobilden tamamen vazgeçebileceklerini düşünenler de bulunmaktadır. Otomobil sahiplerinin, beşte bir gibi bir bölümü (% 21.3), toplu ulaşımın cazip hale getirilmesi durumunda otomobilden vazgeçmeyi kabul ettiklerini belirtmişlerdir.

Otomobilden vazgeçme veya geçmeme tutumuna sahip otomobil sahipleri, cinsiyet açısından karşılaştırıldıklarında, otomobilden vazgeçme konusunda kadınların erkeklerden daha isteksiz oldukları gözlenmektedir. Zira; otomobil sahibi erkeklerin %46.4’ü, toplu ulaşımın daha cazip olması halinde bile otomobilden kesinlikle vazgeçemeyeceklerini ifade ederken; kadınların %60’ı, aynı düşüncüyü beyan etmişlerdir.

Otomobil, aslında sağladığı avantajlar sebebiyle gerçekten de kolay kolay vazgeçilebilecek bir araç değildir. Ama, beraberinde getirdiği problemler ve kişilerin omuzlarına yüklediği yüksek maliyeti sebebiyle, kendisinden vazgeçilmesi düşünülebilecek bir durum kazanmaktadır. Hatta, bu dezavantajlarının bertaraf edilebilmesi durumunda pek çok kişinin otomobilden vazgeçmesi asla düşünülemez. Bunun sebeplerinin neler olabileceğine ise, daha sonra “otomobilleşmeyi hızlandıran faktörler” bölümünde ayrıntılı olarak değinilecektir.

3.2.5.Trafik Kazalarının Değerlendirilmesi

Otomobil kaynaklı en önemli problemlerden biri hiç şüphesiz ki trafik kazalarıdır. Günümüzde artık otomobil kazaları, ortalama ömür süresini azaltan

nedenlerin başında sayılmaktadır. Otomobil kazalarında pek çok sebep sayılabilmekle birlikte, hız düşkünlüğü ve dikkatsizlik başta gelen sebepleri teşkil etmektedir. Öte taraftan, kalabalık trafik, uygunsuz yollar, sürücü eğitim ve tecrübesinin yetersizliği, yorgunluk ve alkollü araç kullanma gibi etkenlerin trafik kazalarında rol oynadığı bilinmektedir. Daha güvenli ve bireysel olarak daha ekonomik olan alternatif ulaşım sistemleri (raylı sistemin çeşitli türleri başta olmak üzere) geliştirilmediği ve diğer motorlu araçlar da dahil olmak üzere, otomobil merkezli ulaşımın kullanımı azaltılmadığı müddetçe bu gibi üzücü olaylar daha çok yaşanacağına benzemektedir.

Otomobil sahiplerinin, trafik kazası yapıp yapmadıkları, hız vb. kaza sebepleri konusundaki tutum ve düşünceleri, trafik kuralları hakkındaki düşünceleri, araç ve yol güvenliği konusundaki bilinç düzeyleri, trafikte izledikleri tutumları ve alkollü olarak araç kullanıp kullanmadıkları gibi durumların bilinmesi bu araştırmanın amacı açısından büyük bir önem taşımaktadır. Bundan dolayı, otomobil sahiplerine, sayılan durumlarla ilgili çeşitli sorular sorulmuş ve verdikleri cevaplar önemleri ölçüsünde tablolar eşliğinde yorumlanmıştır. Öncelikle, otomobil sahiplerine hiç trafik kazası yapıp yapmadıkları, yapmışlarsa ne tür bir kaza yaptıkları, suçun kimde olduğu ve kaza sebebinin ne olduğu sorulmuştur. Soru açık uçlu olup, ölçtüğü bütün değişkenlerle birlikte tablolastırılması oldukça güç olduğundan; tablolastırılmamış, değişkenler tablo dışında değerlendirilmeye tabi tutulmuştur.

Otomobil sahiplerinin yaşadıkları trafik kazalarıyla ilgili olarak elde edilen veriler şöyledir: Otomobil sahiplerinin üçte birinden çoğu (%37.3) her hangi bir trafik kazasına karışmıştır (kaza yapanların 3 tanesi bayan sürücüdür). Bu kazaların büyük bir bölümü şehir içinde yaşanmış olup; hemen hemen hepsi çarpma veya çarpışma şeklinde gerçekleşmiş, çoğu hafif hasarlı kazalardır. Bu kazaların yarısından çoğu (%53.5), başka bir araçla çarpışma şeklinde gerçekleşirken; üçte birinden çoğu da (%35.7), özellikle yayalara olmak üzere, çarpma şeklinde yaşanmıştır. Bu sonucu doğuran en önemli sebeplerden biri, otomobil sahiplerinin hepsinin şehir merkezinde yaşıyor olmaları ve çoğunlukla şehir içinde araç kullanmalarındır. Geri kalanlar ise, yoldan çıkma veya devrilme şeklinde gerçekleşen kazalardır. Bu kazalar da genellikle, olumsuz hava şartlarından ve bozuk yollardan kaynaklanmışlardır.

Kaza sebepleri incelendiğinde daha da ilginç bir sonuçla karşılaşılacaktır: Bu kazaların çok büyük bir kısmı (%68), dikkatsizlik, dalgınlık veya kurallara uymama sebebiyle meydana gelmiştir. Önemli bir kısmı da (%14), aşırı hızdan kaynaklanmıştır. Ötekiler ise, olumsuz hava, yol ve çevre şartlarından kaynaklanırken; biri, alkollü araç

kullanma yüzünden yaşanmıştır. Burada görüldüğü gibi kazaların tamamına yakını dikkatsizlik, dalgınlık ve kurallara uymama sebebiyle yaşanmıştır. Çünkü; başka sebeplere bağlanan kazalarda da (örneğin; yolların kaygan olması, sıkışık trafik veya lastik patlaması sebebiyle meydana geldiği ifade edilen kazalarda), sürücülerin yeterli düzeyde dikkatli davranmadıkları anlaşılmaktadır. Öyleyse, burada da en önemli kaza sebebi, sürücülerin bilinçsizce ve dikkatsiz davranıp kurallara uymamaları şeklinde karşımıza çıkmaktadır.

Kazalarda suçlu tarafın kim olduğu araştırıldığında ise; Otomobil sahiplerinin, %44.6 oranında karşı tarafı, %14.2 oranında her iki tarafı da suçlu gördükleri gözlenirken; %37.5 oranında kendilerinin suçlu olduklarını kabul ettikleri görülmektedir. Otomobil sahiplerinin, karıştıkları kazalarda hangi tarafın suçlu olduğunu belirtirlerken subjektif davrandıkları düşünülebilir ama, suçlulukla ilgili oran göz önünde bulundurulduğunda çok ta sağlıksız bir sonuç gibi görünmediği kabul edilebilir.

Yukarıdaki tespitlerde görüldüğü gibi; kazalarda, aşırı hız önemli bir rol oynamaktadır. Bu da, otomobil sahiplerinin ne derecede ve hangi sebeplerle aşırı hız yaptıklarının bilinmesi gerektiği konusunda bir fikir vermektedir. Otomobil sahiplerine, şehir içi ve şehirlerarası yollarda ortalama hızlarının yaklaşık olarak saatte kaç kilometreyi bulduğu sorulmuş, elde edilen verilerden otomobil sahiplerinin çok büyük bir kısmının genellikle aşırı hız yaptıkları tespit edilmiştir. Otomobil sahiplerinin, şehirlerarası yollardaki (otoyollar dışında) saatteki ortalama hızları aşağıdaki tabloda görüldüğü gibidir:

Tablo-38: Otomobil Sahiplerinin, Şehirlerarası Yollardaki Ortalama Hızları

Otomobil Sahiplerinin Hız Ortalaması (km/s)	Sayı	Yüzde
Cevapsız	1	0.7
90 ve aşağısı	36	24.0
90-110 arası	86	57.3
110-130 arası	20	13.3
130 ve yukarısı	7	4.6
Toplam	150	100

Tablo-38'de görüldüğü gibi, otomobil sahiplerinin dörtte üçü gibi büyük bir kesimi (%75), trafik kurallarında belirtilen normal hız limiti olan 90 km/s.'i aşmaktadır. Dolayısıyla, otomobil sahiplerinin yüzde yetmiş beşinin ortalama hız sınırını aştığı, yani aşırı hız yaptıkları söylenebilir. Otomobil sahiplerinin, şehir içi hızları incelendiğinde yine büyük ölçüde aşırı hız yaptıkları gözlenmektedir. Çünkü; yaklaşık yarısı (%47.3), şehir içi hız sınırı olan 45 km/s.'i aşmaktadır. Hatta, şehir merkezi baz alınıp hız sınırı,

30 km/s. olarak ele alınacak olsa otomobil sahiplerinin %88'inin aşırı hız yaptıkları kabul edilebilir. Otomobil sahiplerinin, ortalama hızları ile kaza yapma durumları karşılaştırıldığında çok ilginç bir sonuçla karşılaşmakta; kaza yapan otomobil sahiplerinin tamamına yakın bir bölümünün aşırı hız yapanlar arasından çıktığı görülmektedir. Bu bulgu bile, aşırı hız merakının tehlike boyutunu gözler önüne sermeye yetmektedir.

Otomobil sahiplerinin, hızları kadar niçin aşırı hız yaptıkları da önemlidir. Bu amaçla otomobil sahiplerine, hızları hız limitini aşıyorsa bunun nedeninin ne olduğu sorulmuştur. Elde edilen ilginç bulgular aşağıdaki tabloda sergilenmektedir:

Tablo-39:Otomobil Sahiplerinin Aşırı Hız Yapmalarının Sebepleri

Hız Limitini Aşmanızın Sebebi Nedir ?	Sayı	Yüzde
Cevapsız	32	21.3
Otomobilimin kaliteli ve güvenli olması	29	19.3
Yolların güvenli olması	32	21.3
Kendime güvenimin çok olması	21	14.0
Sebebini hiç düşünmedim	40	26.7
Toplam	--	--

Not: Birden fazla seçenek işaretlendiğinden toplam yüzdeler verilmemiştir.

Tablo-39'da görüldüğü gibi, otomobil sahiplerinin üçte birine yakın bir kısmı (%26.7), sebebini bile bilmeden veya hiç düşünmeden bilinçsiz olarak aşırı hız yapmaktadırlar. Açıkça anlaşılacağı gibi bu tablo, aşırı hız yapma vb. yollarla trafik kurallarını ihlal etmenin genellikle bilinçsizce ve düşünmeden gerçekleştiği fikrini destekler nitelikte bir takım bulgular sunmaktadır. Çünkü, öteki cevaplar da zaten büyük ölçüde bilinçsizlik ifade etmektedir. Zira; kişilerin, kendisine güvenerek hız yaptıklarını söyledikleri bir çok faktör aslında hiçte hız yapmayı meşrulaştırabilecek nitelikte görünmemektedir.

Tablo detaylı incelendiğinde, aşırı hıza mazeret olarak ileri sürülen etkenlerin şöyle sıralandığı görülmektedir: Otomobil sahiplerinin beşte birinden çoğu (%21.3), yolların güvenli olması sebebiyle hız yaptıklarını söylemişlerdir. Bu ifade, bilinçsizliğin boyutlarının nerelere vardığını gözler önüne serecek türden, adeta bir gaflet ifadesidir. Zira; yollarımızın büyük ölçüde güvenlikten yoksun olduğu, özellikle Doğu Anadolu da yolların büyük bir kısmının değil hız yapmak, normal sürüşü bile güvenle yapmayı yeterince sağlayamayacak derecede bozuk olduğu ortadadır. Ancak, karşılıklı görüşmelerde anladığımız kadarıyla bu seçeneği işaretleyenler, yolları kalite ve trafik açısından güvenli bulmaları durumunda hız yaptıklarını anlatmak istemektedirler. Ama

bu yine de, dile getirilen gerçeği pek değiştirmemektedir. Yani, yolların güvenli olduğu kanaatine varmak (otoyollar için durum biraz farklı olsa da) her zaman mümkün görünmemektedir. Hatta, kara yollarımızın güvenlik açısından yeterli olup olmadığı sorusuna, bu kişilerin çoğu olumlu cevap vermemişlerdir.

Otomobil sahiplerinin yaklaşık beşte biri (%19.3), otomobilleri kaliteli ve güvenli olduğu için aşırı hız yaptıklarını ifade etmişlerdir. Gerçekten de çoğu kişi, otomobilin kalitesi ve güvenlik özellikleri arttıkça kaza tehlikesinin azaldığına inanmakta ve korkusuzca hız yapabilmektedir. Ne yazık ki, otomobilin kalitesi ve güvenlik özellikleri, dikkatsizce araba kullanmanın doğurduğu tehlikeleri bertaraf etmeye yetmemektedir. Bu konuda, bir vatandaşımızın anlattığı ilginç bir konuyu aktarmakta fayda bulunmaktadır. Bu vatandaş, belli bir otomobil firmasının, virajlarda savrulma tehlikesini büyük ölçüde yok eden ve devrilme riskini en aza indiren bir sistemle otomobil ürettiğini, ancak bizim vatandaşlarımızın onu bile devirmeyi başardıklarını, hayret ifadeleriyle dile getirmişti. Kaldı ki, otomobillerinin kalite ve emniyet özelliklerine güvenerek hız yaptıklarını ifade eden çoğu kişinin, otomobilinin aslında bu özelliklere sahip olmadığı (markası ve modelinden) bilinmektedir. Bu da bilinçsizliğin ayrı bir boyutu olarak karşımızda durmaktadır.

Otomobil sahiplerinin bir bölümü de (%14), kendilerine güvenlerinin çok olması sebebiyle aşırı hız yaptıklarını ifade etmişlerdir. Yani, ani bir tehlike anında kaza yapmadan durabileceklerine, ustaca manevralar yapabileceklerine, tehlikeye meydan vermeden trafikte seyredebileceklerine inandıklarından dolayı hız yaptıklarını anlatmaktadırlar. Hatta, otomobilin ve yolların fiziksel niteliklerini ve fizik kurallarını hiçe sayacak derecede kendilerine güven duyanlara da rastlanabilmektedir. Araştırma sırasında, bu konuyla ilgili, yaşanmış ilginç bir olayın anlatımı ile karşılaştık. Eğitim düzeyi yüksek bir vatandaşımız, sürücülerini eğitmek gerektiğini, saatte 90 km. hızla giden bir aracı 10 metrede durdurabileceğini iddia edecek derecede bilinçsiz bir sürücü ile karşılaştığını söylemişti. Trafikle ilgili anonslarda, “şu zamanda trafik kazasında ölen şu kadar kişi de ‘bana bir şey olmaz’ demişti”, şeklindeki ifadelerle sıkça rastlamaktayız. Yani, vatandaşlarımızın büyük bir bölümü gerçekten kendilerine hiçbir şey olmayacağını sanacak derecede bilinçsiz bir şekilde kendine güvenmekte ve trafik kurallarını hiçe sayarak araç kullanmaktadırlar.

Sonuç olarak denilebilir ki; sebep ne olursa olsun aşırı hız yapma davranışı çok büyük bir oranda bilinçsiz olarak gerçekleştirilmekte, ancak bir takım bahaneler ileri sürülerek bu davranış makul gösterilmeye çalışılmaktadır. Her ne kadar, otoyollar belli

bir ölçüye kadar hız yapmaya müsaade edebilecek nitelikte ise de, yollarımızın büyük bir bölümü hız yapmaya kesinlikle müsait bir yapıda bulunmamakta; hatta, otoyollarda bile gereğinden fazla, güvenlik sınırını aşacak derecede hız yapılmakta ve her gün aşırı hız sebebiyle, çoğu da ölümcül olan bir sürü trafik kazası yaşanmaktadır.

Otomobil sahiplerine yöneltilen, “*aceleniz veya çok önemli bir işiniz olduğu zaman, trafikte nasıl davranırsınız?*” sorusuna karşılık, otomobil sahiplerinin yarısından çoğu (%51.3), “*kurallara dikkat eder ama bazılarını ihlal edebilirim*” şeklinde cevap vermişlerdir. Yani kişiler, aceleleri olduğu zaman kurallara dikkat ettiklerini iddia etseler de çoğu zaman trafik kurallarını ihlal etmektedirler.

Öte taraftan; otomobil sahiplerinin %29.3’ü hiçbir durumda kuralları ihlal etmemeye çalıştıklarını ifade ederken; %18.7’si, hayati durumlarda kurallara pek düşünmediklerini belirtmişlerdir. Yine, otomobil sahiplerinin üçte biri, aceleleri olduğu zaman öteki araçların kendilerine yol vermelerini istediklerini belirtmişlerdir. Kısaca, otomobil sahiplerinin büyük bir kısmı, kendilerince hayati kabul ettikleri işleri olduğu zaman acele etmekte ve böyle bir durumda, hayati öneme sahip trafik kurallarını rahatlıkla ihlal edebilmektedirler. Oysa, mazeret ne olursa olsun hiçbir şey trafik kurallarını çiğnemeye gerekçe olmamalı. Kaldı ki, hayati durumlarda nasıl davranılması gerektiği, trafik kurallarında açık ve net olarak belirlenmiştir. Ne yazık ki; sürücüler, kurallara uygun hareket etmek dururken, basit mazeretlerle kuralları çiğnemekte ve kazaların artışına katkıda bulunmaktadır.

Bu tespitlerle birlikte, otomobil dışında başka hangi araç sürücülerin aşırı hız yaptıkları sorusu da akla gelmektedir. Bu amaçla, otomobil sahiplerinin gözlemlerinden yararlanmak için kendilerine, mevcut trafikte hangi araç sürücülerin daha çok aşırı hız yaptıkları sorulmuştur. Otomobil sahiplerinin düşüncelerine göre, araçların aşırı hız yapma bakımından sıralaması aşağıdaki tabloda görüldüğü gibidir:

Tablo-40: Otomobil Sahiplerine Göre, En Çok Aşırı Hız Yapan Araçların Dağılımı

Aşırı Hız Yapan Araçlar	Sayı	Yüzde
Otobüs-Midibüsler	44	29.3
Kamyon-Kamyonetler	21	14.0
Otomobiller	40	26.6
Minibüsler	17	11.3
Diğerleri (motosiklet, traktör vb.)	7	4.6
Hepsi	40	26.6
Toplam	--	--

Not: Birden fazla seçenek işaretlendiğinden toplam yüzdelik verilmemiştir.

Tablo-40'ta görüldüğü gibi, otomobil sahiplerine göre, en çok (otomobil sahiplerinin %29.3'ü bu kanaattedir) otobüs-midibüs sürücüleri aşırı hız yapmakta; onları ikinci sırada (%26.6), otomobil sürücüleri takip etmektedir. Otomobil sahipleri üçüncü olarak (%14) kamyon-kamyonet sürücülerinin aşırı hız yaptıklarını düşünmektedirler. Daha sonra sırayı, %11.3 ile, minibüsler, %4.6 ile de diğer motorlu araçlar (traktör, motosiklet vb.) almaktadır. Tablodan anlaşıldığı kadarıyla, otomobil sahiplerine göre karayolu trafiğinde en çok otobüs-midibüs, otomobil ve kamyon-kamyonet sürücüleri aşırı hız yapmaktadırlar. Zaten, trafik kazaları incelendiğinde de bu tür araçların ne düzeyde sabıkalı oldukları rahatlıkla görülebilecek ve otomobil sahiplerinin bu konudaki gözlemlerine dayanan tespitlerinin oldukça yerinde olduğu anlaşılacaktır. Bu arada, otomobil sahiplerinin %26.6'sı da, yukarıda adı geçen araç sürücülerinin hepsinin aşırı derecede hız yaptıklarına dair bir kanaat beyan etmişlerdir.

Araştırmada, trafiğin yakın şahitleri olan otomobil sahiplerinin, kaza sebepleri konusundaki gözlem ve düşüncelerinden de yararlanma gereği hissedilmiş ve bu amaçla, onlara göre en önemli kaza sebeplerinin neler olduğu sorulmuştur. Otomobil sahiplerinin bu konudaki düşüncelerinin dağılımı aşağıdaki Tablo-41'de görüldüğü gibidir:

Tablo-41: Otomobil Sahiplerine Göre, En Önemli Kaza Sebeplerinin Dağılımı

En Önemli Kaza Sebepleri	Sayı	Yüzde
Sürücü hataları	130	86.6
Araç hataları	7	4.6
Yol hataları	42	28.0
Yaya hataları	18	12.0
Trafik işaret ve kurallarının yetersizliği	19	12.6
Trafik kontrol ve cezalarının yetersizliği	14	9.3
Toplam	--	--

Not: Birden fazla seçenek işaretlendiğinden toplam yüzdelik verilmemiştir.

Tablo-41'de görüldüğü gibi otomobil sahiplerinin neredeyse tamamı (%86.6), en önemli kaza sebebinin "*sürücü hataları*" olduğuna inanmaktadırlar. Daha önceki kısımlarda görüldüğü gibi, bu araştırmaya katılan otomobil sürücülerinin bizzat kendilerinin karıştıkları kazalarda da sürücü hataları diğer hatalar arasında en büyük payı almakta idi (% 96.3). Dolayısıyla, otomobil sahiplerinin de çok isabetli olarak tespit ettikleri gibi, sürücü hatalarının kazalarda çok büyük bir rol oynadığı rahatlıkla söylenebilir. Böylece konu gelip sürücü eğitimine ve sürücülerin bilinçlendirilmesine dayanmaktadır. Zira, hız konusunda da görüldüğü gibi, sürücülerin büyük bir çoğunluğu trafikte gayet bilinçsizce davranmaktadırlar.

Otomobil sahiplerinin, üçte birine yakın bir bölümü (%28), ikinci derecede kaza sebebi olarak, yol hatalarını görmekte-dirler. Bu da kabul edilebilir bir tespittir. Zira, hem kazalarla ilgili istatistikler hem de yollarımızın gözler önündeki hali bu kanaati oldukça doğrulamaktadır. İkinci sırada yer alan kanaati destekler nitelikteki, üçüncü faktör olarak (%12.6'ya göre), "trafik işaret ve kuralların yetersizliği", önemli bir kaza sebebi olarak ileri sürülmüştür. Gerçi, trafik kuralları, son trafik yasası ile büyük ölçüde yeterli hale getirilmiş ise de, trafik işaretlerinin çoğu zaman yetersiz kaldığı, özellikle şehirler arası yollarda vatandaşlarca işaret levhalarına verilen zararların bu problemi daha da büyüttüğü gerçeği apaçık ortadadır. Hatta, işaret levhalarını hedef tahtası olarak kullanıp nişan alacak kadar bilinçsiz vatandaşlara bile çok sık rastlanmaktadır. Otomobil sahiplerine göre (%12'ye göre), bir diğer önemli kaza sebebini yaya hataları oluşturmaktadır. Kaldı ki; bu otomobil sahiplerinin, yaşadıkları kazaların büyük bir bölümü de yayalara çarpma şeklinde meydana gelmiş ve çoğunlukla yaya hatasından kaynaklanmış bulunmaktadır. Özellikle kalabalık caddelerde, kaldırımlara sığmayan yayaların yola taşması ve gerek kırmızı ışıkta, gerekse yaya geçidi dışındaki yerlerden karşıya geçmeye çalışmaları kaza riskini daha da arttırmaktadır.

Otomobil sahiplerinin %9.3'ü, en önemli kaza sebepleri arasında, "trafik kontrol ve cezaların yetersizliği"ne yer verirken; %4.6'sı da, araç hatalarına değinmiştir. Trafik kontrollerinin pek çok yerde yetersiz kaldığı ve cezaların da her zaman caydırıcı olmadığı inkar edilemeyecek bir gerçektir. Öte taraftan, kazalarda araç hatalarının (aşınmış lastik, yıpranmış süspansiyon sistemi, rot-balans ayarlarının bozulmuş olması gibi) rolü de su götürmez bir gerçektir. Ancak bu hatalar bile, ihmalkar davranan ve tedbir almayarak, arızalı araçla trafiğe çıkan sürücülerin hataları arasında kabul edilebilir. Kısaca, kazalarda en büyük sorumluluk sürücülere, yollara ve yayalara ait olmaktadır. En çok bunlar, kazalara yol açmakta ve trafik canavarını beslemektedirler. Dolayısıyla en köklü çözüm, "sürücü, yaya gözetmeden bütün vatandaşları gerçek bir trafik eğitimine tabi tutmak" gibi görünmektedir. Aşağıdaki tespitler de, sürücülerin bilinç düzeyini ve trafik eğitiminin gerekliliğini bir kez daha apaçık ortaya koyacak kadar çarpıcı görünmektedir.

"Trafik kuralları sizce ne anlam ifade ediyor?" sorusuna otomobil sahiplerinin %88'i, "çok önemli ve gerekli kurallardır", cevabını verirken; %9.4'ü, "önemli ama gereğinden fazla abartılmış kurallardır" şeklinde cevap vermişlerdir. İki kişi de, trafik kurallarının önemsiz ve gereksiz olduğunu söylemiştir. Görüldüğü kadarıyla otomobil sahipleri, trafik kurallarının önem ve gerekliliği üzerinde hemfikir durumdadır. Hemen

hemen hepsi, trafik kurallarının gerekliliğine inanmış, önemini kavramış bulunmaktadır. Kaldı ki sağlıklı düşünen kişilerin, özellikle de trafiği paylaşan otomobil sürücülerinin, bu kuralları gereksiz ve önemsiz kabul etmeleri düşünülemez.

Trafik kazaları gibi üzücü olayları en aza indirmenin bir yolu da, tedbirli davranıp, aracın gerekli donanımını zamanında sağlamak ve en ufak arızaları bile derhal telafi etme yoluna gitmektir. Araç sahiplerinin, telafisi mümkün olan ufak tefek arızalar ve aracın sahip olması gereken donanım konusunda duyarsız davranmaları, telafisi imkansız olaylara sebebiyet verebilmektedir. Hatta, zaman zaman basit görülen olaylar faciaya dönüşebiliyor. Örneğin; yangın söndürücü bulundurmaya ihmal eden bir sürücünün aracı, gözleri önünde yanıp kül olabiliyor, aşınmış lastiklerle yola çıkan bir başkası, lastiğin patlamasıyla takla atabiliyor, stop lambası ve sinyal lambalarındaki arızaların ihmal edilmesiyle feci kazalar yaşanabiliyor.

Otomobil sahiplerinin bu vb. konularda ne derece duyarlı olduklarını öğrenmek amacıyla çeşitli sorular yöneltilmiştir. Bu sorulardan biri, “*aracınızda ufak çaplı bir arıza olduğunda ne yaparsınız?*” şeklindedir. Otomobil sahiplerinin verdikleri cevaplar, dolayısıyla bu konudaki genel duyarlılık derecesi aşağıdaki Tablo-42’de görülmektedir:

Tablo-42: Araçlarda Oluşan Ufak Arızalara Karşı Duyarlılık Durumu

Aracınızda Ufak Bir Arıza Olduğunda Ne Yaparsınız ?	Sayı	%
Derhal servise baş vururum	96	64.0
Bu durumu pek önemsemem	8	5.3
Bir süre idare etmeye çalışırım	46	30.7
Toplam	150	100

Tablo-42’de görüldüğü gibi, otomobil sahiplerinin üçte ikisi (%64), otomobillerinde ufak bir arıza olduğunda derhal servise baş vurduklarını belirtmişlerdir. Duyarlı bir araç sahibinden beklenen davranış budur. Ancak, mali zorluklar sebebiyle ufak arızaları ihmal edenlerle sıkça karşılaşılabilir. Tablodan da görülebileceği gibi, otomobil sahiplerinin önemli bir bölümü bu konuda ihmalkar davranmaktadır. Bu kesimi oluşturanların bir kısmı (örneğin beşte biri), araçlarında ufak bir arıza olması durumunda, servise baş vurmadan bir süre daha idare edeceklerini ifade etmişlerdir. Yüzde 5.3’lük bir kesim ise, bu konuda çok daha duyarsız davrandıklarını ifade eder tarzda, böyle bir durumu önemsemediklerini belirtmişlerdir. Bu konudaki ihmalkarlık, maddi imkansızlıklardan kaynaklanabilir. Ne yazık ki, mali sıkıntı sebebiyle ihmal edilen küçük arızalar, çoğu zaman daha büyük bir maliyete yol açabiliyor. Yani, ihmal edilen küçük arızalar, daha büyük arızalara kaynaklık ederek veya kazalara yol açarak

hem maddi hem de manevi maliyeti telafi edilemeyecek boyutlara ulaştırabiliyor. Lastik havası, motor yağı, uyarı ve sinyal lambaları, araç ön düzen ayarları, frenler, aynalar, filtreler ve zamanla aşınabilen öteki parçaların bakımı gibi, küçük ve önemsiz görülen araç bakımının ihmal edilmesi hiçbir sebeple mazur görülemeyecek ihmaller olup her zaman istenmeyen üzücü sonuçlar doğurabilirler. Araçtan kaynaklanıp, mal ve can kaybına yol açan kazaların büyük bir kısmı, maalesef önemsenmeyerek ihmal edilen bu tür küçük arızalardan kaynaklanmaktadır. Ama, her şeye rağmen, otomobil sahiplerinin üçte birinden çoğu (%36), bu tür arızaları ya hiç önemsememekte yada *“biraz daha idare edilebilir”* düşüncesiyle ihmal etmektedirler.

Öte taraftan, küçük arızaların ihmal edilmemesi konusunda, üçte iki gibi bir oranda duyarlılık ile karşılaşılmış olması da sevindirici bir sonuç olarak karşılanabilir.

Araç sahipleri tarafından ihmal edilebilen ve ihmal edilmesi durumunda kötü sonuçlar doğuracak olan bir diğer şey, otomobilde bulundurulması zaruri olan araç ve gereçlerdir. Otomobilde bulundurulması zorunlu olan ve bir kısım araç sahipleri tarafından ihmal edilen araç-gereç arasında, yedek lastik, kriko, ilk yardım çantası, yangın söndürücü, yedek kayış ve bujiler, sökme-takma işlerinde kullanılacak alet edavat, çekme halatı, reflektör ve hava durumuna göre zincir gibi parçalar sayılabilir.

Otomobil sahiplerinin bu tür araç-gereçleri bulundurma konusundaki duyarlılıklarını ölçmek için *“aracınızda zincir, yangın söndürücü, ilk yardım çantası gibi gereçleri bulundurur musunuz?”* şeklinde bir soru yöneltilmiştir. Otomobil sahiplerinin bu konudaki cevapları ve duyarlılık dereceleri aşağıdaki Tablo-43'te görüldüğü gibidir:

Tablo-43: Araçta Bulunması Gereken Gereçlere Karşı Duyarlılık Durumu

Aracınızda, Bulunması Zaruri Araçları Bulundurur musunuz ?	Sayı	%
Cevapsız	1	0.7
Mecburi olduğundan bulundurur, ama pek kullanmam	42	28.0
Mutlaka bulundurup, gerektiğinde kullanırım	67	44.7
Bu tür gereçleri pek önemsemem	40	26.7
Toplam	150	100

Tablo-43'te görüldüğü gibi, otomobil sahiplerinin yarıya yakın bir bölümü (%44.7), bu tür gereçleri otomobillerinde mutlaka bulundurup gerektiğinde de kullandıklarını belirtmişlerdir. Bu bir duyarlılık ifadesidir. Bu şekilde dikkat edip, ihmalkar davranmayan araç sahiplerinin sayısının daha yüksek olması, arzulanen ve gerçekleşmesi için de çaba harcanması gereken bir sonuçtur. Ne yazık ki, bu konuda henüz kat edilmesi gereken uzun bir yol var gibi görünmektedir.

Asıl üzücü olan ve şaşırtan sonuç ise, otomobil sahiplerinin yarısından çoğunun bu konuda ihmalkar davranıyor olmasıdır. Tablodan da açıkça anlaşılacağı gibi; otomobil sahiplerinin yarısından çoğu bu konuda az yada çok duyarsız davranmaktadırlar. Çünkü; otomobil sahiplerinin hemen hemen üçte biri (% 28), adı geçen araç gereçleri mecburiyetten dolayı araçlarında bulundurduklarını ancak pek kullanmadıklarını ifade etmişlerdir. Bu ifadeler, otomobil sahiplerinin ihmallerini açıkça ortaya koymaktadır. Daha kötüsü ise, otomobil sahiplerinin yine üçte bire yakın bir bölümünün (%26.7), bu tür gereçleri pek önemsememeleri ve bunu açıkça ifade etmeleridir. Dolayısıyla, otomobil sahiplerinin yarısından çoğu zaruri araç gereçleri bulundurma ve gerektiğinde kullanma işini ihmal ettikleri kabul edilebilir. Bu sonuç ise, trafik kazalarının bu denli çok sayıda meydana gelişinin ve kazaların bilançosunun yüksek oluşunun nedenini biraz daha açık olarak ortaya koymaktadır.

Trafik kazalarında rol oynayan en önemli unsurlardan birini de alkollü araç kullanma oluşturmaktadır. Her gün, alkollü araç kullanmaktan kaynaklanan ve çok üzücü sonuçlarla sonuçlanan bir sürü trafik kazası yaşanmaktadır. Bu araştırmada, trafik kazaları konusunun daha iyi aydınlatılabilmesi için, otomobil sahiplerinin alkollü olarak araç kullanıp kullanmadıklarının tespitine de ihtiyaç duyulmuş ve bu amaçla, *“alkol kullanıyorsanız, alkollü iken acil bir işiniz çıkarsa, ne yaparsınız?”* şeklinde bir soru sorulmuştur. Bu soruya otomobil sahiplerinden 41 kişi cevap vermiştir. Bunlardan, yedi kişi (cevap verenlerin %17’si), alkollü iken acil bir işleri çıkarsa, kendilerine güvenip otomobilleriyle gideceklerini söylemişlerdir. Bu soruyu cevaplandıranların %31.7’si de, araçlarını kullanacak bir sürücü veya taksi çağıracaklarını söylerken; yarısı (%51), bir arkadaşlarından kendilerini bırakmasını rica edeceklerini ifade etmişlerdir. Bu cevapları veren kişilerin, alkollü iken söyledikleri bu hareketleri ne derece yapabilecek durumda olacakları ayrı bir merak konusudur.

3.2.6. Sürücü Eğitiminin Değerlendirilmesi

Günümüzde hayatın pek çok alanında olduğu gibi ulaşım ile ilgili işlerde de bireysel yeteneklere ve eğitime oldukça büyük bir ihtiyaç duyulmaktadır. Diğer alanlar gibi ulaşım da giderek ferdileşmekte ve bireyi kendi ulaşımını kendisi sağlayabilecek becerileri elde etmeye zorlamaktadır. Bunu için de, bir otomobil edinmek kadar onu kullanabilecek bilgi ve beceriye sahip olmak ta zorunlu bir hal almış bulunmaktadır. Hatta, ulaşım konusunun hayatımızın ayrılmaz bir parçası haline gelmesi ve her geçen

gün artan bir yoğunluk kazanması, sadece araç kullanacak kişilerin değil, yaya olarak trafiği paylaşacak olanların bile trafik eğitimine sahip olmalarını zorunlu kılmıştır. Sürücü eğitimi probleminin acil olarak çözülmesi ve bireylere sürücü belgesi kazandırılması için sürücü eğitim kurslarına ihtiyaç duyulmuş ve bunların, özel teşebbüs tarafından kurulmasına izin verilmiştir. Ancak, uzun zamandır eğitim veren bu kurslardan çoğu zaman beklenen verim elde edilememiş ve çok sayıda kişi yeterli düzeyde sürücülük beceri ve bilgisi kazanmadan sürücü belgesi alarak araç kullanmaya başlamıştır. Hatta, sürücü belgesi alması imkansız olduğu halde belge alanlara bile sıkça rastlanmaktadır. Maalesef bu gibi olumsuzluklar da trafik kazalarını her geçen gün daha da arttırmakta, toplumumuza büyük bir can ve mal kaybı vermektedir. Bu bölümde, otomobil sahibi sürücülerin kendi eğitimlerinden sürücü eğitimi ve kursları hakkındaki görüşlerine kadar çeşitli boyutlarıyla sürücü eğitimi üzerinde durulmaktadır.

Burada, ilk olarak otomobil sahiplerine, kaç yıldır araç kullanmakta oldukları sorulmuştur. Verilen cevaplara göre otomobil sahiplerinin yarısından çoğu (%62), 5 yıldan daha uzun bir süredir araç kullanmaktadırlar. Otomobil sahiplerinin %20.7'si 1-3 yıl arası bir süredir oto kullanmakta olduklarını belirtmişlerdir. %12.7'si, 3-5 yıl arası bir araç kullanma tecrübeleri olduğunu belirtirken; % 3.3'ü de bir yıldan az bir süredir araç kullandıklarını belirtmişlerdir. Bu rakamlardan anlaşılacağı gibi, otomobil sahiplerinin büyük bir bölümü uzun süreli araç kullanma tecrübesine sahip kişilerden oluşmaktadır.

Sürücü eğitimi açısından en önemli olaylardan biri de, sürücü belgesinin hangi yollarla ve ne düzeyde bir eğitim aldıktan sonra hak edildiğidir. Bu durumu tespit etmek için otomobil sahiplerine, ehliyetlerini hangi yollardan aldıkları sorulmuştur. Otomobil sahiplerinin, hangi yollarla sürücü belgesi aldıklarına dair tablo aşağıda görüldüğü gibidir:

Tablo-44:Otomobil Sahiplerinin, Ehliyetlerini Nasıl Aldıklarına dair Dağılım

Ehliyetinizi Nasıl Aldınız ?	Sayı	%
Trafik şubesinin yaptığı sınavları başararak	34	22.7
Sürücü kursunda eğitim görüp, sınavları başararak	90	60.0
Sürücü kursuna kaydolup, sadece sınavlara girerek	23	15.3
Sürücü kursu ve sınavları bir şekilde hal ederek	3	2.0
Toplam	150	100

Tablo-44'te görüldüğü gibi, otomobil sahiplerinin çok büyük bir bölümü (%79.3'ü), ehliyetlerini sürücü kursları vasıtasıyla almışlardır. Sürücü kurslarından ehliyetlerini alanların, nasıl bir yolla ehliyet aldıkları incelendiğinde oldukça ilginç bir

tablo ile karşılaşılmaktadır: Otomobil sahiplerinin yarısından çoğu (%60), sürücü kursunda eğitim görüp, sınavları başararak ehliyet almaya hak kazandıklarını ifade etmişlerdir. Bu tablo, sevindirici olmakla birlikte daha çok kişilerin eğitim ve bilinç düzeyleriyle alakalı kabul edilebilir. Zira, bilinçli ve eğitimli kişilerden, ehliyet almak için başka yollara baş vurmaları daha az beklenir. Kaldı ki, otomobil sahiplerinin öğrenim durumları incelendiğinde, kurslara devam edenlerin çoğunlukla öğrenim düzeyleri yüksek kişiler olduğu gözlenmekte ama başka yollara baş vuranlar arasında da öğrenim düzeyleri yüksek kişilere rastlanmaktadır.

Öte taraftan, otomobil sahiplerinin yüzde 15.3'ü, sürücü kurslarına kaydolup, derslere devam etmediklerini, yani sürücü eğitimi almadıklarını ama sadece sınavlara girerek ehliyeti hak ettiklerini ifade etmişlerdir. Bu durum, trafik probleminin bir türlü çözülememesinin sebeplerini biraz daha iyi aydınlatmaktadır. Ne yazık ki; yaşanan onca kötü tecrübeye rağmen, bir otomobil alabilecek duruma gelen kimi vatandaşlar, ehliyet almak için acele etmekte, parasını verdikleri için bir an önce ehliyet almayı hak ettiklerini düşünmektedirler. Maalesef, çoğu kişi, gerektiği ölçüde sürücü eğitimi alıp yeterli derecede tecrübe kazanmadan ehliyet almakta ve acemi haliyle trafiğe çıkmaktadır. Bu gün, trafiği paylaşan sürücülerin büyük bir kısmı bu acemi sürücülerden şikayetçi olmaktadır.

Görüldüğü gibi; sürücü kursları kimi zaman sorumsuz davranıp, gerekli eğitim ve tecrübeyi kazandırmadan, sırf kurs ücretini ödediği için bazı vatandaşlara, sürücü yeterlilik sertifikası vermekte ve ehliyet almalarını sağlamaktadırlar. Bundan daha korkuncu ise bazılarının, sınavlara bile girmeden sadece kurs ücretini ödeyerek (hatta bazen de posta yoluyla) belge almalarıdır. Tabloda da görüldüğü gibi, otomobil sahiplerinin %2'si, hiçbir eğitim görmeden sürücü kursunu ve sınavları, bir yolunu bulup hallederek belge aldıklarını itiraf etmişlerdir.

Bütün bu olaylar ise, sürücü eğitiminin nasıl ciddiyetle ele alınıp, yeni düzenlemelerle geliştirilmesi gerektiğini ve yeterli düzeyde bir eğitim verilebilmesi için yapılacak düzenlemelerin ne büyük bir önem taşıdığını bir kez daha gözler önüne sermektedir.

Otomobil sahiplerinin, gerek ehliyetlerini aldıkları anda, gerekse şu anda sürücülük becerilerinin yeterli düzeyde olup olmadığı ayrı bir merak konusu olmaktadır. Bu sebeple otomobil sahiplerine, ehliyetlerini aldıkları anda ve şu anda sürücülük becerilerinin gerçekten yeterli olup olmadığı sorulmuştur. Otomobil

sahiplerinin, hem ehliyet aldıkları ilk an için, hem de şu an için kendi sürücülük becerilerini ne ölçüde yeterli gördüklerine dair dağılım Tablo-45'te görülmektedir.

Tablo-45:Otomobil Sahiplerinin, Kendilerini Sürücülükte Ne Ölçüde Yeterli Gördüklerine Dair Dağılım

Otomobil Sahipleri, Kendilerini Sürücülükte Yeterli Buluyorlar mı	Ehliyet aldığı an için		Şu an için	
	Sayı	%	Sayı	%
Evet	46	30.7	76	50.7
Hayır	47	31.3	3	2.0
Büyük ölçüde	19	12.7	47	31.3
Kısmen	38	25.4	24	16.0
Toplam	150	100	150	100

Tablo-45'te görüldüğü gibi, otomobil sahiplerinin büyük bir çoğunluğu, sürücülük becerilerinin zamanla arttığına inanmaktadır. Çünkü; bu kişilerin kendi sürücülük becerileri hakkındaki görüşlerinde, zamanla müspet yönde bir değişme olduğu gözlenmektedir. Yani, ehliyeti aldıkları zamanki becerileri ile şu anki arasında önemli bir fark olduğu yönünde bir sonuç gözlenmektedir. Tablo daha yakından incelendiğinde şu detaylarla karşılaşmaktadır: Ehliyetin ilk alındığı zamanlar için, otomobil sahiplerinin yaklaşık üçte biri (%30.7), sürücülük becerilerini yeterli bulurlarken; şu an için, otomobil sahiplerinin yarısı (%50.7), sürücülük becerisini yeterli bulmaktadır. Yani, kendi sürücülük becerilerini yeterli bulanların sayısında zamanla bir artış yaşanmış bulunmaktadır. Öte taraftan, bu konuda kendilerini yetersiz hissedenlerin sayısında ise, tam tersi bir durum yaşanmıştır. Sürücülük yeteneği konusunda, ehliyetlerini ilk aldıkları zaman için, otomobil sahiplerinin üçte biri (%31.3), kendilerini yetersiz kabul ederlerken; şu an için sadece yüzde 2'si aynı kanaati taşımaktadır. Demek ki; bunların çok büyük bir kısmı başta yetersiz oldukları halde şu anda önemli ölçüde yeterlilik kazandıklarına inanmaktadırlar.

Bir diğer kategori olan, sürücülüğünü "büyük ölçüde" yeterli görme konusunda, ilk zamanlar için %12.7'lik bir cevap verilirken; şu an için bu cevap, %31.3'lük bir orana çıkmıştır. Sürücülüğünü "kısmen" yeterli görme seçeneği de, ilk zamanlar için %25.4'lük; şu an içinse, %16'lık bir orandaki kişi tarafından işaretlenmiştir. Anlaşılan o ki; sürücülük becerilerini büyük ölçüde yeterli görenlerin sayısında zamanla bir artış yaşanırken; kısmen yeterli görenlerin sayısında tam tersine bir düşüş yaşanmıştır. Kısaca, otomobil sahiplerinin çok büyük bir kısmı, şu anki sürücülük becerilerinin, ehliyetlerini ilk aldıkları zamanlara göre daha iyi düzeyde olduğunu yani, beceri ve tecrübelerinde bir artış yaşandığını kabul etmektedirler.

Tablonun ölçtüğü daha başka önemli gerçekler de bulunmaktadır. Bunlardan biri, ehliyet almak sürücülük için yeterlilik sahibi olmak anlamına geldiği halde, ne

kadar çok kişinin bu yeterliliği elde etmeden ehliyet aldığı; diğeri de, ne kadar kişinin sürücülükte şu anda bile yetersiz kaldığı gerçeğidir.

Tabloda görüldüğü gibi, otomobil sahiplerinin sadece üçte biri (%30.7), ehliyet aldıkları zaman sürücülük becerilerinin tam anlamıyla yeterli düzeyde olduğunu iddia etmiştir. Küçük bir grup ta (%12.7), o an (ehliyet aldıkları an) için kendilerini “büyük ölçüde” yeterli kabul etmiştir. Fakat, otomobil sahiplerinin yaklaşık altıda biri (%25.4), ehliyet aldıkları zaman kendilerini sürücülük için “kısmen” yeterli bulurken; üçte birine yakın bir kesimi de (%31.3), kendilerini tamamen yetersiz kabul etmişlerdir. Buradan anlaşılacağı üzere, otomobil sahiplerinin çok büyük bir bölümü (yaklaşık olarak %69.4), ehliyet aldıkları anda henüz yeterli bir sürücülük bilgi, ve becerisine sahip bulunmadıklarını ifade etmektedirler.

Öte taraftan, otomobil sahiplerinin yarısından çoğu (%50.7) şu an artık tam anlamıyla yeterli bir sürücülük tecrübesine sahip olduklarını kabul etmektedirler. Üçte bire yakın bir bölümü de (%31.3) şu anki sürücülük tecrübelerinin “büyük ölçüde” yeterli olduğunu kabul etmiş bulunmaktadırlar. Bu arada küçük bir grup (%16) sürücülük için kendilerini şimdilik “kısmen” yeterli kabul ederken; sadece yüzde ikilik bir kesim (3 kişi), bu konuda kendilerinin hala daha yeterli olmadıklarını kabul etmektedirler (ilginç olan ise, bunların üç yıldan fazla bir süreden beri araç kullanıyor olmalarıdır). Buradan anlaşılacağı gibi; otomobil sahiplerinin yarısı, kendilerini sürücülük konusunda hala daha tam anlamıyla yeterli görmemekte; ya büyük ölçüde veya kısmen yeterli olduklarını düşünmekte, ya da (bir kısmı) tamamen yetersiz olduklarını itiraf etmektedirler.

Kısaca denilebilir ki; ehliyetin alınması sürücülükte yeterlilik anlamına geldiği halde, pek çok kişi bu yeterliliğe ulaşmadan ehliyet alabilmektedir. Yine, çoğu kişi yetersizliğini bile bile, yollarda çeşitli tehlikelere yol açma pahasına trafiğe çıkabilmektedir. Zaten, şahsi çabalarıyla becerilerini arttırmayıp, sadece sürücü kurslarında aldığı eğitimle yetinen kişilerin yeterlilik iddiaları da pek inandırıcı olamamaktadır. Zira, bu kurslar ıssız yollarda ve pistlerde sürücü eğitip ehliyet kazandırmakta, şehir içi trafiğinde hiç eğitim vermemektedirler. Ama, bu şekilde yetiştirilen sürücüler, ehliyet alır almaz her türlü trafiğe çıkmaktadırlar.

Bütün bunlara ilave olarak otomobil sahiplerine, sürücü kurslarının verdikleri sürücü eğitimini yeterli bulup bulmadıkları sorulmuştur. Otomobil sahiplerinin, bu konudaki görüşleriyle ilgili dağılım aşağıdaki Tablo-46’da görüldüğü gibidir:

Tablo-46: Sürücü Kurslarında Verilen Eğitimin Yeterliğine Dair Görüşlerinin Dağılımı

Sürücü Kurslarında Verilen Eğitimi Yeterli Buluyor musunuz ?	Sayı	%
Cevapsız	4	2.7
Evet	11	7.3
Hayır	77	51.3
Büyük ölçüde	16	10.7
Kısmen	42	28.0
Toplam	150	100

Tablo-46'da görüldüğü gibi, yüzde 77.3'ü ehliyetini sürücü kursları vasıtasıyla alan otomobil sahiplerinin yarısından çoğu (%51.3), sürücü kurslarında verilen eğitimi kesinlikle yeterli bulmamaktadırlar. Zaten, kendilerinin sürücülük becerilerini yeterli bulup bulmadıkları sorusuna verdikleri cevaplarda da bu gerçeği çok açık bir şekilde ortaya koymuşlardır. Bu sonuç ise, sürücü eğitimi konusunda çok önemli bir problemin tespiti anlamını taşımaktadır. Bunun sonucunun ne olduğu, trafik kazalarının çizdiği feci tabloda açıkça ortaya konulmuş bulunmaktadır. Kaldı ki, sürücü kurslarında verilen eğitime göre ehliyet verilmeye başlandığı tarihlerden itibaren trafik kazalarında büyük bir artış yaşandığı bütün Türkiye'nin bildiği bir gerçektir. Gerek bu gerçek, gerek otomobil sahiplerinin yarısından çoğunun bu kurslarda verilen eğitimi kesinlikle yetersiz bulmaları, gerekse yaşanan daha başka tatsız olaylar, sürücü eğitiminin ne kadar yetersiz kaldığını bir kez daha hatırlatmaktadır. Nisan-2000'de yayınlanan trafik raporunda, trafik kazalarına karışan sürücülerin %90'ının ilkökul mezunu olduklarının vurgulanması bu gerçeği daha çarpıcı olarak bir kez daha ortaya koymaktadır. Demek oluyor ki, sürücü kurslarında verilen eğitim kadar sürücülerin öğrenim düzeyleri ve öğrenim sürecinde kazandıkları eğitim de büyük bir önem taşımaktadır.

Diğer taraftan, otomobil sahiplerinin yalnızca çok küçük bir bölümü (%7.3), sürücü kurslarının verdiği eğitimi yeterli bulduklarını belirtirlerken; %10.7'si büyük ölçüde, %28'i ise, kısmen yeterli bulduklarını ifade etmişlerdir. Yani, sürücü kurslarının verdiği eğitimi yeterli bulanların büyük bir kısmı bile, tam bir kanaatle bu fikri ortaya koyamamakta, tam bir yeterlilikten söz edememektedirler. Dolayısıyla, kursların yetersizliği konusundaki kanaatimiz iyiden iyiye pekişmektedir.

Otomobil sahiplerine bir de, sürücü kursları hakkında anlatmak istedikleri bir problem, anı veya uyarılarının olup olmadığı sorulmuş ve çok ilginç cevaplarla karşılaşmıştır. İşte en ilginç cevaplardan birkaç örnek:

“Kursa gelenlere önce araba tanıtılmalıdır”.

“Şehir içi trafiğinde eğitim verilmeli”.

“Daha iyi sürücü yetiştirilebilir”.

“Direksiyon eğitimi yetersiz”.

“Kasaptan alınırcasına ehliyet verilmemeli”.

“Kurslar sadece para kazanmayı düşünüyorlar, işlerini gerektiği gibi yapmıyorlar”.

“Hiçbir eğitim vermeden sürücü belgesi verenler var”.

“Sınavlar ciddiyetle yapılmıyor”.

“Kursa devam etmeyenlere de ehliyet vermekle kendilerini yükümlü sanıyorlar”.

“Böylesine hayati bir kurumda eğitime daha çok önem verilmelidir”.

“Kurslar kapatılmalı, ehliyeti trafik vermeli”.

“Kurslarda eski araçlar kullanılmamalı”.

“Bakkaldan alınır gibi ehliyet alınıyor”.

“Sürücü ehliyet aldıktan sonra da eğitim alabilmeli”.

Ve her şeyi özetleyen bir başka cevap: **“Önce insan”**.

Otomobil sahipleri, bu soruya cevap olarak bir de yaşadıkları bir takım olaylar anlatmışlardır. İşte bu olaylardan birkaç örnek:

“Sürücü adayı bir erkek, ‘bir kadın beni geçemez’ diyerek kendisini sollamak isteyen bir bayan sürücü adayını kullandığı kamyonla sıkıştırarak kaza yapmasına sebep oldu. Ama yine de ehliyet aldı”.

“Direksiyon eğitimi gördüğüm otobüs iki vitesli idi ve ortası da delikti”.

“Gittiğim kursa devam etmediği halde ehliyet alanlar da oldu”.

“Direksiyon eğitiminde kullandığım aracın vites kolu yerinden çıkıyordu”.

“Ehliyeti aldığım kursta ders verilen sınıfı bile görmedim”.

“Sınavlarda, adaylara cevaplar, kurs görevlileri tarafından verildi”.

Ayrıca, otomobil sahiplerinin yaklaşık olarak yarısı, sürücü kurslarında verilen eğitim, gösterilen ilgi ve kazandırılan tecrübenin yetersizliğinden şikayetçi olduklarını, bu eksikliklerin telafi edilmesi gerektiğini ifade eden cevaplar vermişlerdir.

Sonuç olarak denilebilir ki; sürücü eğitimi oldukça yetersiz kalmaktadır. Bu konuda görevli sürücü kursları vb. kuruluşlar üzerlerine düşen sorumluluğu yeterince yerine getirmemektedirler. Bu sebeple de her geçen gün, ehliyet sahibi acemi sürücü sayısı artmakta ve çok sayıda yeni trafik kazası yaşanmaktadır. Trafik kazaları gibi üzücü olaylarla, can ve mal kaybının en aza indirilebilmesi için bu konu ciddiyetle ele alınmalı ve gerekli tedbirler bir an önce uygulamaya konulmalıdır.

3.2.7. Konaklama ve Yol Güvenliğinin Değerlendirilmesi

Ülkenin her tarafında huzur ve sükunu temin etmek, ülke ve vatandaşı zengin kılmak için ticari hayatı canlı tutmak; bu hususları gerçekleştirebilmek için de ulaşım araçlarının rahatlıkla gidebileceği düzenli bir yol, gerekli yerlerde mola verilebilecek konaklama tesisleri ve yol güvenliği gerekmektedir. Bunlar, vazgeçilmez altyapı hizmetleridir. Tarihin değişik dönemlerinde belirli aralıklarla inşa edilen han, kervansaray vb. konaklama tesislerinin sahip oldukları özellikler, hep yol güvenliği ve huzurlu bir dinlenmeyi sağlama amacına yönelik unsurlar olarak karşımızda durmaktadır. Bu tür yerlerde misafirleri karşılama, ağırlama ve uğurlama sırasındaki hizmetlerin mükemmel olarak sunulması, kültürümüzde ulaşım ve insana verilen önemi göstermektedir.

Araştırmanın bu bölümünde de, yol güvenliği ve konaklama tarzları konusunda otomobil sahiplerinin görüşlerine müracaat edilmiştir. Otomobil sahiplerine öncelikle, yollarda dinlenmek ve konaklamak için hangi yerleri ve ne tür davranışları tercih ettikleri sorulmuştur. Otomobil sahiplerinin bu konudaki tutumlarının dağılımı aşağıdaki Tablo-47'de görüldüğü gibidir:

Tablo-47:Otomobil Sahiplerinin Seyahatlerde Dinlenmek İçin İzledikleri Tutumların Dağılımı

Şehirlerarası Seyahatlerde Dinlenmek İçin Nereleri Seçersiniz ?	Sayı	%
cevapsız	2	1.3
Temiz, konforlu ve her yönden uygun olduklarından dinlenme tesislerini seçerim	36	24.0
Hiçbir yönden uygun olmadıkları halde mecburen dinlenme tesislerini seçerim	22	14.7
Tesisler pahalı olduğundan, ihtiyaçlarımı yanıma alırım, zorunlu hallerde uğrarım	45	30.0
Otomobilimle seyahatlerde, sadece yakıt için tesislere uğrar, başka yerde dinlenirim	45	30.0
Toplam	150	100

Tablo-47'de görüldüğü gibi, otomobil sahiplerinin sadece dörtte bir gibi bir kısmı (%24), dinlenme tesislerini her yönüyle uygun bulup, yolculuklarda dinlenmek için bu yerlerde konakladıklarını belirtmişlerdir. Yani çok az kişi, yol boyunca sıralanmış olan dinlenme tesislerini temiz, konforlu ve her yönüyle kendilerine uygun olduğunu kabul etmektedir. Öte taraftan, otomobil sahiplerinin küçük bir bölümü de (%14.7), dinlenme tesisleri temiz, konforlu ve bütçelerine uygun olmadığı halde zorunlu olarak tüm ihtiyaçlarını oralarda karşıladıklarını ifade etmişlerdir. Kaldı ki, otobüslerle seyahat eden yolcuların, kendilerine uygun olsun veya olmasın mola vermek için bu gibi yerlerden başka alternatifleri bulunmamaktadır. Sırf bu yüzden, kimi vatandaşlar, otobüslerle seyahat ettikleri zamanlarda bile, yiyecek, içeceklerini yanlarına almakta veya aç durma pahasına otobüsten inmemeğe ve her şeyin oldukça pahalı ve düşük

kalitede sunulduğunu düşündüğü bu tesisleri kullanmamaktadırlar. Yine, otomobil sahiplerinin yaklaşık üçte biri (%30), dinlenme tesislerinin pahalı olduklarını, bu yüzden, yola çıkarken yiyecek ve içeceklerini yanlarına aldıklarını ve sadece zorunlu hallerde bu tesislerden yararlandıklarını belirtmişlerdir. Yani, bu tesisleri beğenmedikleri halde kullananlar olduğu gibi, mümkün oldukça kullanmamayı tercih edenler de bulunmaktadır. Hatta bunlar, oldukça da büyük bir kitleyi oluşturmaktadır.

Diğer taraftan, otomobil sahiplerinin yaklaşık olarak üçte biri de (%30), özel otomobilleriyle seyahat ediyorsa, sadece yakıt için istasyonlara uğradıklarını, dinlenmek için ise, başka ortamları seçtiklerini yani, dinlenme tesislerini kesinlikle kullanmadıklarını ifade etmişlerdir. Görüldüğü gibi dinlenme tesisleri yolcular üzerinde neredeyse hiç kullanılmayacak yerler olarak kabul edilecek derecede olumsuz bir izlenim bırakmış bulunmaktadır. Anlaşılan o ki; otomobil sahiplerinin neredeyse sadece üçte biri, isteyerek veya istemeyerek dinlenme tesislerini kullanmakta, hemen hemen üçte ikisi ise, mümkün olduğu kadar buralardan uzak durmaya çalışmaktadırlar.

Yolculuklarda en çok dikkat çeken ve büyük bir önem taşıyan diğer bir durum, can ve mal güvenliğidir. Pek çok kişi, seyahat ederken can ve mal güvenliği konusunda haklı bir endişe duymaktadır. Çünkü; yollar gerek kazalar bakımından, gerekse daha başka sosyal olaylar bakımından tehlike arz edebilmektedir. Ayrıca, acemi ve duyarsız sürücülerin cirit attığı yollarda yaşanan trafik kazaları yüzünden her gün onlarca kişi can vermekte, milyarlarca lira maddi hasar meydana gelmektedir. Demir yolu gibi, daha güvenli olan alternatif ulaşım sistemlerinin yıllardır geliştirilmemesi, tüm ulaşım hizmetlerinde kara yollarına yüklenilmesi, böylece yolların kamyon ve otobüslerle dolup taşması yüzünden tehlikenin boyutu her geçen gün daha da artmaktadır.

Otomobil sahiplerine, trafik kazalarına karşı kendilerini en çok ne zaman güvende hissettikleri sorulmuştur. Cevaplardan elde edilen oldukça ilginç bulgular aşağıda görülen Tablo-48'de sergilenmektedir:

Tablo-48:Otomobil Sahiplerinin, Trafikte Kazalara Karşı Duydukları Güvene Dair Dağılım

Kazalara karşı en çok ne zaman ve neden güven duyarsınız ?	Sayı	%
Cevapsız	2	1.3
Toplu ulaşım daha güvenli olduğundan, otomobil edinmeden önce	22	14.7
Kendim daha güvenli araç kullandığımdan, otomobil edindikten sonra	20	13.3
Kurallara uyuldukça problem olmayacağından dolayı her zaman	47	31.3
Trafikte her zaman tehlike bulunduğundan dolayı hiçbir zaman	59	39.4
Toplam	150	100

Tablo-48'de görüldüğü gibi; otomobil sahiplerinin üçte birinden çoğu (%39.4), toplu ulaşımı da, bireysel ulaşımı da güvenli bulmamakta yani, kendilerini hiçbir zaman güvende hissetmemektedirler. Bunlara göre, trafikte her zaman tehlike vardır ve kendini güvende hissetmek mümkün değildir. Dolayısıyla çoğu kişi, trafik olayını her zaman tehlike ile burun buruna yaşamakla eşdeğer kabul etmektedir.

Öte taraftan, otomobil sahiplerinin yaklaşık üçte biri (%31.3), kurallara uyulduğu sürece her hangi bir problemle karşılaşamayacağını ve bundan dolayı trafikte her zaman güvende olduklarını düşünmektedirler. Bunlar, muhtemelen kendilerinin dışından gelebilecek tehlikeleri göz ardı ederek, sırf kendileri açısından olaya bakmaktadırlar.

Otomobil sahiplerinin bir bölümü (%14.7), otomobil edinmeden önce kendilerinin daha çok güvende hissettiklerini, çünkü toplu ulaşımın daha güvenli olduğunu belirtirlerken; bir kısmı da (%13.3), kendileri daha güvenli araba kullandıklarından, otomobil edindikten sonra kendilerini trafikte daha çok güvende hissettiklerini ifade etmişlerdir. Yani, otomobil sahiplerinin %14.7'si, kazalara karşı toplu ulaşımı daha güvenli bulurken; %13.3'ü, bireysel ulaşımı daha güvenli bulmaktadır. Bu sonucu belirleyen başlıca faktör ise, kendi sürücülük tecrübesi ve dikkat düzeyine duyulan güven derecesidir. Yani, birey kendine güvendiği ölçüde bireysel ulaşımı güvenli bulurken; kendine güveni azaldıkça toplu ulaşımı güvenli bulmakta veya trafiği tam bir güvensizlikle karşılamaktadır.

Trafikte güvenliği etkileyen en önemli unsurlardan biri, yolların kalite ve güvenlik açısından sahip olduğu yapısal ve önlemsel özelliklerdir. Yolun hem kalite, hem de işaret ve güvenlik tedbirleri açısından sahip olduğu özellikler, yol ve can güvenliğini oldukça yakından etkilemektedir. Ulaşım faaliyetlerini büyük ölçüde kara yollarında yürüten otomobil sahiplerinin, karayollarını güvenlik açısından ne derece yeterli buldukları sorulmuş ve elde edilen bulgular aşağıdaki tabloda ortaya konulmuştur:

Tablo-49: Kara Yollarımızın Ne Derece Güvenli Olduğuna Dair Görüşlerin Dağılımı

Kara Yollarımız, Can-yol Güvenliği ve Ulaşımı Sağlamada Yeterli midir?	Sayı	%
Cevapsız	3	2.0
Evet	10	6.7
Hayır	54	36.0
Büyük ölçüde	26	17.3
Kısmen	57	38.0
Toplam	150	100

Tablo-49’da görüldüğü gibi, otomobil sahiplerinin sadece yüzde 6.7’si, kara yollarımızın can ve yol güvenliği ile ulaşımı aksaksız sağlamada tamamen yeterli olduğunu kabul etmektedir. Diğerleri ise, ya belli bir ölçüde yeterli olduğunu yada yetersiz olduğunu düşünmektedirler. Otomobil sahiplerinin %17.3’üne göre, kara yollarımız ile trafik işaret ve görevlileri, can ve yol güvenliği ile ulaşımın sağlıklı yürümesini sağlamada büyük ölçüde yeterli iken; üçte birinden çoğuna (%38) göre, kısmen yeterli olmaktadır.

Diğer taraftan, otomobil sahiplerinin üçte birinden çoğu (%36), kara yollarımızın bu konularda tamamen yetersiz kaldığını düşünmektedirler. Tablodan anlaşılacağı üzere, otomobil sahiplerinin büyük bir kısmı, yollarımızda tam bir can güvenliği olduğundan emin bulunmamakta, bir takım endişeler taşımaktadırlar. Yollarımız yakından incelendiğinde, özellikle de doğu bölgelerimizdeki yollarımızın hali maalesef bu endişeleri artırıcı bir görüntü arz etmektedir. Ülkemizin belli bölgelerinde inşa edilmiş olan otoyolların trafiği büyük ölçüde rahatlatmış olması da göstermiştir ki, trafik probleminin çözümü önemli oranda yol kalitesinin artırılmasına bağlı bulunmaktadır. Özellikle alternatif yolların, artırılması, alternatifler arasında ise, demir yollarına gereği kadar önem verilmesi kaçınılmaz olmaktadır.

Yollarda güvenliğin artırılması için ne tür alternatif ve çözümler üretilebileceği konusunda otomobil sahiplerinin görüşleri aşağıdaki tabloda görülmektedir:

Tablo-50:Otomobil Sahiplerinin, Yol ve Can Güvenliği İçin Önerdikleri Çözümlerin Dağılımı

Yol ve Can Güvenliğinin Artırılabilmesi İçin Aşağıdakilerden Hangileri Çözüm Olabilir ?	Sayı	%
Trafik hastanelerinin yaygınlaştırılması	15	10.0
Belli mesafelerde ilk yardım ve kurtarma merkezleri oluşturulması	27	18.0
Yol kalitesinin artırılması	84	56.0
Araçlarda güvenliğin artırılması	34	22.6
Sürücü ve trafik eğitiminin artırılması	105	70.0
Trafik işaretlerinin artırılması	23	15.3
Toplam	--	--

Not: Birden fazla seçenek işaretlendiğinden toplam yüzdelik verilmemiştir.

Tablo-50’de görüldüğü gibi, trafik eğitimi ve yol kalitesinin artırılması önerileri ön sıralarda yer almaktadır. Otomobil sahiplerinin üçte ikisinden çoğu (%70), yol ve can güvenliğinin artırılabilmesi için, sürücü ve diğer vatandaşların trafik eğitiminin artırılmasının bir çözüm olabileceği kanaatini beslemektedir.

Otomobil sahipleri ikinci olarak (%56), yol güvenliğini artırmanın yol kalitesini arttırmakla mümkün olabileceğini düşünmektedirler. Bir önceki tabloda, yollarda

yeterince güvenlik olmadığı fikrinin ne kadar açık ve seçik olarak ortaya konulduğu hatırlanacak olursa, yol kalitesini artırma fikrinin geçerliliği daha iyi anlaşılacaktır.

Yine, otomobil sahiplerinin beşte biri gibi bir kesim (%22.6), yol güvenliğinin artırılabilmesi için çözüm olarak, araçlarda güvenliğin artırılması fikrini desteklemişlerdir. Bu fikir de, üzerinde durulması ve desteklenmesi gereken bir çözüm niteliği taşımaktadır. Gerek kazaların önlenmesi, gerekse kaza esnasında can kaybı ve sakatlanmaların önlenmesi için, otomobilin sahip bulunması gereken güvenlik önlemleri hayati bir önem taşımaktadır. Kazaların önlenmesi için, güvenli fren ve direksiyon sistemi gibi oto donanımı düşünülebileceği gibi; kaza esnasında can güvenliğini artırıcı tertibat olarak ta, hava yastığı, çelik barlar, dayanıklı şasi ve araba gövdesi ile, sürücü ve yolcuların araçta sıkışıp kalmasını önleyecek tertibat düşünülebilir. Günümüzde, bu tür tertibat konusunda oldukça mesafe kat edilmiştir. Ancak, bu tür donanım aracın maliyetini aşırı derecede yükselttiğinden, bu imkanlardan ne yazık ki geniş bir kesim yararlanamamaktadır.

Daha çok, kaza sonrasında faaliyet görecektir olan çözüm yolları arasında sayılabilecek olan, "belli mesafelerde ilk yardım ve kurtarma merkezleri oluşturulması" fikri, otomobil sahiplerinin yüzde 18'inden destek bulmuştur. Zaman zaman meydana gelen kazalarda, kazazedelerin saatlerce kurtarılmayı beklemesi veya vatandaşlar tarafından ilkel usullerle kurtarılmaya çalışılması gibi manzaralar ve kazazedelerin büyük bir çoğunluğunun, kurtarılmaları mümkün olan kaza sonrasındaki ilk birkaç saat içinde can verdikleri gerçeği bu çözümün ne büyük bir önem ve aciliyete sahip olduğunu defalarca gözler önüne sermiştir.

Diğer taraftan, otomobil sahiplerinin yüzde 15.3'ü, trafik işaretlerinin artırılması gerektiğini belirtirken; yüzde 10'u da trafik hastanelerinin yaygınlaştırılması gerektiğini ifade etmiştir. Bunlar, biri önleme yönelik; diğeri ise kaza sonrası acil müdahaleye yönelik tedbirler olarak üzerinde önemle durulmaya değer olan ve aciliyetleri bulunan çözüm yollarındandır.

3.3.Otomobilli Ulaşımın Yol Açtığı Sosyal Eşitsizlikler

Otomobillerin fiyatları ve bakım masrafları oldukça pahalıdır; toplum ve çevreye yaşattıkları zararların paylaşımı eşitsizdir ve düzenlenmesinde söz sahibi oldukları toplumsal mekânlar, birçok kişinin aleyhinde olacak şekilde planlanmıştır. Bu

durumdan en çok etkilenenler ise, yoksullar, yaşlılar, çocuklar, kadınlar ve yoğun trafiğin yaşandığı kent merkezinde oturanlardır.

Çoğunlukla gözden kaçmakla birlikte, otomobile ulaşmanın kısıtlılığı sebebiyle insanlar arasında otomobil karşısında ciddi bir eşitsizlik yaşanmaktadır. Otomobil merkezli ulaşımının hakim konumuna rağmen, gerek maddi, gerek sosyal, gerekse fizyolojik engeller yüzünden bir takım insanlar otomobilden ya tamamen mahrum kalmakta yada otomobilden yeterince yararlanamamaktadırlar. Bu durum, adeta otomobili belirli tipte insanlara mahsus bir konuma düşürmektedir. Bu haktan büyük ölçüde mahrum olan sınıflar arasında küçük çocuklar, özürllüer, yaşlılar, kadınlar ve yoksullar yer almaktadır.

3.3.1.Çocuk, Yaşlı ve Özürllüelerin Durumunun Değerlendirilmesi

Çocukların fiziksel yapıları ve yaşları gereği otomobil kullanmalarının imkansızlığı peşin kabul gördüğünden, otomobille ilgili öteki problemleri de pek dikkat çekmez. Çocuklar, bir yerden bir yere gitmek için çoğu zaman büyüklerin refakatinde otomobile binmek, toplu ulaşım sisteminden yararlanmak veya bisiklete binmek yada yaya yürümek durumundadırlar. Çocukların hareket ve oyun alanlarının otomobillerce işgali çocukların toplumdaki eşitsizliklerini iyice artırmaktadır.

Hayatın bir başka sıkıntılı döneminde olan yaşlılar, otomobilleşmenin getirdiği problemlerden, çocuklardan farklı şekillerde de olsa önemli ölçüde etkilenirler. Ulaşım sorunu, sağlık ile ilgili problemler gibi,yaşlı kesimin yüz yüze olduğu en önemli sorundan biridir.

Yaşlı sürücüler, maddi, fiziksel ve çevresel engellerle her an karşı karşıydırlar. Ayrıca yaşlılar, diğer ulaşım araçlarında da, çevre koşullarına ilişkin muazzam engellerle karşı karşıydırlar. Özellikle, geniş yollardaki trafik ışıklarının, yayalara geçiş hakkı tanıma sürelerinin kısa olduğu bir trafik ortamında yürümek, onlar için bir hayli tehlikelidir. Yaşlılar için yürümenin bir egzersiz oluşu ve yaşlı sağlığına yaptığı katkıya rağmen, şehirlerde onlar için yararlanılacak alan sayısı yok denecek kadar yetersizdir.

Yarı felçli, görme özürllü vb. engelleri olan kişiler zaten sürücülük imkanından yoksundur. Buna rağmen toplu ulaşım sistemleri, bu gibi kişilerin yararlanmalarına çoğunlukla uygun olmayan yapıdadır. Birçok özürllü insan, normal insanlar gibi çevreye yeterli düzeyde uyum sağlayamayacak bir bedensel yapıdadır. Bu insanların,

ötekilerden farklı ulaşım sistem araç ve ortamlarına ihtiyaçları bulunmaktadır. Dolayısıyla, onlara hizmet verecek ulaşım sistemi daha çok, onların kullanımına uygun olarak dizayn edilmelidir.

Çocuk, yaşlı ve özürllüer, biyolojik, fizyolojik, sosyal ve ekonomik faktörler gibi bazı yetersizlikleri sebebiyle otomobilden yeterince yararlanamamaktadırlar. Bu konuda otomobil sahiplerinin fikri de sorulmuştur. "otomobil merkezli ulaşımından yaşlılar, çocuklar ve özürllüer nasıl etkilenmektedirler?" sorusuna verilen cevapların dağılımı aşağıdaki tabloda görüldüğü gibidir:

Tablo-51: Çocuk, Yaşlı ve Özürllüer Ulaşım Durumu Hakkındaki Düşüncelerin Dağılımı

Otomobil Merkezli Ulaşımından, Yaşlılar, Çocuklar ve Özürllüer Nasıl Etkilenmektedirler ?	Sayı	%
Hareket alanları azalmış, kaza yapma riskleri artmıştır	41	15.3
Çoğunlukla yaya olduklarından, sağlıkları tehlikeye girmiştir	27	18.0
Sürücülük yetenekleri olmadığından, arabalardan yararlanamamaktadırlar	6	4.0
Araçların dizaynı, altyapı ve yollar, araçlardan yararlanmalarını engellemektedir	70	46.7
Otomobille ilgili herhangi bir problemleri bulunmamaktadır	10	6.7
Toplam	--	--

Not: Birden fazla seçenek işaretlendiğinden toplam yüzdelik verilmemiştir.

Tablo-51'de görüldüğü gibi, en çok ittifak edilen fikir, çocuk, yaşlı ve özürllüer, araçların dizaynı, şehir alt yapısı ve yollar uygun olmadığından hem trafik imkanlarından hem de motorlu araçlardan yeterince yararlanamadıkları fikri olmuştur. Otomobil sahiplerinin yarısına yakını (%46.7), bu fikri desteklemektedir. Ne yazık ki, hem araçların dizaynı, hem kaldırım ve merdivenli mekanlar gibi alt yapı düzenlemeleri ve yollar (özellikle yaya geçitleri), başta özürllüer, çoğu zaman da çocuk ve yaşlılara güçlükler çıkarabilecek bir yapı arz etmektedir. Hatta, ışıklı geçitlerde yeşil ışığın yanma süresi bile çoğu zaman bu kişilerin rahatlıkla geçişlerinin sağlamaya elverişli olmamaktadır. Özetle denilebilir ki, bu kategoride yer alan insanlarımız ulaşım vasıtalarından yeterince yararlanamamaktadırlar.

Yine, otomobil sahiplerinin üçte bire yakın bir bölümünün de (%27.3) belirttiği gibi, bu insanların hareket alanları azalmış, kaza yapma riskleri artmıştır. Gerçekten de adı geçen her üç sınıf için de, şehir mekanında gezme, yaya olarak ulaşım sağlama ve oyun oynama gibi durumlarda hareket alanları ve imkanları oldukça daralmış ve hareketlilik halinde de, her an kazalarla burun buruna yaşama gibi bir sıkıntılar doğmuştur. Örneğin; yaşlıların en çok ihtiyaç duydukları egzersiz yapma ve temiz hava alma; özürllüer bir yerlere ulaşma ve çocukların (özellikle küçüklerin) oyun oynama ve bir refakatçi olmadan bir yerden bir yere gitme imkanları neredeyse yok olma

derecesinde azalmıştır. Dolayısıyla bu kesim, ulaşım vasıtalarından yeterince yararlanamadığı gibi, bu araçların hegemonyasındaki trafiğin dayatmaları yüzünden şehir mekanından da yeterli düzeyde yararlanamamaktadırlar. Doğal olarak, bu kişilerin hareket imkanları azaldığı gibi, çoğunlukla yaya oldukları için hava kirliliği ve egzoz gazlarına doğrudan doğruya maruz kaldıklarından sağlıkları da ciddi bir tehdit altında bulunmaktadır. Tabloya göre, otomobil sahiplerinin yüzde 18'i de, bu kanaati desteklemektedir.

Bu insanların, henüz sürücülük yeteneği kazanacak bedensel olgunluğa ulaşmamış olmaları veya yaşı ve sakatlığı sebebiyle bu yeteneklerini kaybetmiş olmaları da, otomobilden yeterince yararlanamamalarına yol açan başka bir faktörü oluşturmaktadır. Otomobil sahiplerinin yüzde 4'ünün belirttiği gibi, bu kişilerin sürücülük yetenekleri olmadığı için de otomobilden yeterince yararlanamamaktadırlar.

Bu arada, otomobil sahiplerinin sadece %6.7'si, bu kişilerin ulaşım ve araçlarla ilgili herhangi bir problemlerinin olmadığı düşüncesini savunmuştur.

Kısaca, çocuk, yaşlı ve özürlüler, çeşitli sebeplerden dolayı ulaşım araçlarından, dolayısıyla da otomobilden yeterli düzeyde yararlanamamaktadırlar. Otomobil sahiplerinin tamamına yakını (%96), bu görüştedir. Anlaşılacağı gibi otomobil ve sosyal eşitsizlik arasında yakın bir ilişki bulunmaktadır. Yani, nüfusun her kesimi otomobillerden ve otomobil merkezli ulaşımdan yararlanma konusunda eşit imkanlara sahip bulunmamaktadırlar. Otomobilden, maddi imkanların yetersizliği sebebiyle yararlanamayan dar gelirli ve yoksullar da hesaba katıldığında, otomobilin oldukça küçük bir azınlığa hitap ettiği daha net anlaşılabilir. Nüfusu 500 binlere ulaşan Elazığ'ın merkezinde trafik kayıtlarına göre Elazığ plakalı yaklaşık 15 bin özel otomobil bulunması olayın boyutlarını biraz daha net olarak ortaya koymaktadır. Bir o kadar da başka illerin trafiğine kayıtlı otomobil olabileceği var sayılsa bile, her bir otomobilden 5 nüfuslu bir ailenin yararlanması halinde yine de bu, nüfusun sadece yüzde 30'unun özel otomobilden yararlanabildiği anlamına gelmektedir.

Bu arada, otomobil sahibi ailelerin çocuklarının otomobilden yeterince yararlanıp yararlanmadıkları da merak uyandırmaktadır. Bu amaçla otomobil sahiplerine, çocuklarının okul, oyun ve spor sahalarına ne tür bir ulaşım imkanından yararlanarak gittikleri sorulmuştur. Otomobil sahibi ailelerin çocuklarının bile otomobilden ne kadar az yararlanabildiklerini ortaya koyan tablo aşağıda görüldüğü gibidir:

Tablo-52: Otomobil Sahiplerinin Çocuklarının, Yararlandıkları Ulaşım Araçlarının Dağılımı

Çocuklarınız Okula, Oyun ve Spor Sahalarına Nasıl Gidiyorlar ?	Sayı	%
Cevapsız	42	28.0
Kendi aracım ile bırakıyorum	26	17.4
Servisle gidiyorlar	28	18.6
Bisikletle gidiyorlar	1	0.7
Yaya olarak gidiyorlar	47	31.3
Çocuğumun yaşı uygun olduğundan benim aracımı kullanıyor	6	4.0
Toplam	150	100

Tablo-52’de görüldüğü gibi, aileleri bir otomobile sahip bulunsa bile, çocuklar bu araçtan yeterli derecede yararlanamamaktadırlar. Çünkü; otomobil sahiplerinin sadece %4’ü, çocuklarının (veya çocuğunun) yaşları uygun olduğundan, otomobili kendilerinin kullandığını belirtirken; yüzde 17.4’ü de, çocuklarını bu tür yerlere kendi araçlarıyla götürdüklerini ifade etmişlerdir. Kısaca, otomobil sahiplerinin sadece beşte bir gibi bir bölümünün (%21.4), çocukları okul, oyun ve spor amaçlı ulaşım faaliyetlerini ailelerinin hususi otomobilleriyle gerçekleştirebilmektedir. Geri kalanların çocukları ise, bu tür alanlarla ilgili ulaşım faaliyetlerini servisle (%18.6), bisikletle (%0.7) veya yaya olarak (%31.3) gerçekleştirmektedirler. Tablodan hareketle oldukça ilginç karşılanabilecek olan şu tespitte bulunulabilir: Otomobil sahiplerinin bir bölümünün çocuğu (%18.6), belki servis imkanları bulunduğundan dolayı otomobille okul vb. yerlere bırakılmamaktadır ama, otomobil sahiplerinin yaklaşık olarak üçte birinin (bisiklet kullanan bir çocuk ile birlikte %32) çocukları, ulaşım ihtiyaçlarını yaya olarak karşılamaktadırlar. Belki, bu çocukların okullarının evlerine yakın olduğu ve bu yüzden ulaşım için otomobile ihtiyaçlarının olmadığı düşünülebilir. Ancak her halükarda, çocukların otomobillerden yeterince yararlanamadıkları açık seçik olarak ortadadır.

3.3.2.Otomobil Karşısında Kadının Durumunun Değerlendirilmesi

Otomobil karşısında kadınlar, erkeklere nazaran en az çocuk ve yaşlılar kadar eşitsiz bir konuma sahip bulunmaktadır. Erkek egemen toplumlarda yıllardır, trafikte erkek egemenliğindeki bir olgu olarak süregelmiştir ve kadın bir çok sahada olduğu gibi bu sahada da hep ikinci planda kalmış ve itilmiştir. Ticari araç kullanımının kendileri için hala daha yadırgayıcı bir şey olarak kabul edildiği kadınlar, her ne kadar bu sahada varlıklarını yavaş yavaş hissettirmeye başlamışlarsa da, kadın nüfusun büyük bir kesiminin ekonomik bağımsızlığa ulaşmamış olması ve bir çok konuda olduğu gibi

ulaşım konusunda da erkeğe bağımlı kalması, kadının bu eşişsiz konumunu pekiştirmeye devam ettirmektedir.

Trafik olayının içinde olan ve kadınların bu sahada yaşadıkları problemlere yakından şahit olan otomobil sahiplerinin bu konudaki izlenimleri oldukça yararlı olabilir, dūřuncesiyle kendilerine bu konuyla ilgili çeşitli sorular yōneltirmiřtir. Otomobil sahiplerine öncelikle, "otomobil merkezli ulaşımdan kadınlar nasıl etkilenmektedirler ?" şeklinde bir soru yōneltirmiřtir. Otomobil sahiplerinin cevapları, kadınların otomobille olan problemlerini çarpıcı bir şekilde ortaya koymakta olan aşağıdaki Tablo-53'te görüldüğü gibidir:

Tablo-53:Kadınların Otomobillerden Ne Derece Yararlanabildiklerine Dair Dūřüncelerin Dağılımı

Otomobil Merkezli Ulaşımdan Kadınlar Nasıl Etkilenmektedirler ?	Sayı	%
Cevapsız	5	3.3
Ekonomik bağımsızlığı bulunanlar arabalardan yeterince yararlanmaktadırlar	23	15.3
Demokratik aile ortamında yaşayanlar arabalardan yeterince yararlanmaktadırlar	14	9.3
Kadınlar da en az erkekler kadar arabalardan yararlanabilmektedirler	27	18.0
Kadınlar kesinlikle erkekler kadar arabalardan yararlanamamaktadır	81	54.0
Toplam	150	100

Tablo-53, otomobil kullanımı konusunda, kadınların erkeklere karşı içinde buldukları pozisyonu yansıtır nitelikte görünmektedir. Görüldüğü gibi, otomobil sahiplerinin yarısından çoğu (%54), kadınların arabalardan kesinlikle erkekler kadar yararlanamadıklarını kabul etmişlerdir. Aslında, otomobil kullanımı kadar, otomobilden yolcu olarak yararlanmada bile kadınların erkekler kadar şansları olmadığı düşünölmektedir. Ancak, olayın bu boyutu biraz tartışma götürmekle birlikte, kadınların sürücü olarak otomobilden yeterince yararlanamadıkları su götürmez bir gerçektir. Kadının bu konudaki yoksunluğunu pekiştiren birinci derecedeki faktör, ekonomik yetersizlik olurken; ikinci derecede, kadının genellikle evde bulunması, ailenin sahip olduğu otomobilin ise, iş amaçlı seyahatlerde erkeğin hizmetinde olması faktörü olmaktadır. Bunların dışında, sürücölük konusunda kadına güvenilmemesi, kadının kendi kendine güvenmemesi, sürücü eğitimi ve ehliyet almakta kadının bir takım güçlüklerle karşılaşması, geleneksel anlayışların kadının bu yöndeki taleplerine ket vurması vb. engelleyici etkenler de sayılabilir.

Otomobil sahiplerinin yaklaşık beşte biri (%18) ise, kadınların da en az erkekler kadar arabalardan yararlanabildiklerini ifade etmişlerdir. Otomobilden en azından yolcu olarak yararlanma şeklinde düşünöldüğünde, belki bu iddianın kısmen doğruluk payı

olabilir ama, kadınların sürücü olarak en az erkekler kadar otomobilden yararlanma şansına sahip olduklarını iddia etmek pek o kadar mümkün görünmemektedir.

Diğer taraftan, otomobil sahiplerinin %15.3'ü, ekonomik bağımsızlığı bulunan kadınların arabalardan yeterince yararlandıklarını belirtirken; %9.3'ü, demokratik aile ortamında yaşayan kadınların arabalardan yeterince yararlandıklarını ifade etmişlerdir. Ekonomik bağımsızlığını elde etmiş veya ekonomik olarak iyi bir düzeyde bulunan ailelerde yaşayan kadınların öteki kadınlara göre otomobilden, özellikle sürücü olarak daha çok yararlandıkları, sosyal hayatın dikkatli bir gözle incelenmesi durumunda çok rahatlıkla tespit edilebilecek olan bir realitedir.

Sonuç olarak denilebilir ki; durum ne olursa olsun, kadınların otomobillerden erkeklerin yararlandığı ölçüde yararlanamadıkları hatta, bu konuda erkeklerden çok geride kaldıkları açıkça bilinen bir gerçektir. Ancak, kadının ekonomik bağımsızlığa veya ailece üst düzeyde ekonomik imkanlara kavuşması yada ailede demokratik tutumların hakim olması durumunda otomobilden hiç olmazsa erkekler kadar yararlanabilme şansı artmaktadır.

Acaba, aileleri bir otomobile sahip bulunan kadınlar, sürücü olarak otomobilden yeteri kadar yararlanabiliyorlar mı? Sorusu, kadının otomobil karşısında erkeklere göre ne derece şans sahibi olduğunun anlaşılmasında merakla değer bir konu olmaktadır. İşte bu amaçla otomobil sahiplerine, "*eşiniz otomobilinizi kullanabiliyor mu ?*" şeklinde bir soru yöneltilmiştir. Bu soruya otomobil sahiplerinin verdiği cevaplarla ilgili dağılım aşağıdaki tabloda görüldüğü gibidir.

Tablo-54: Otomobil Sahiplerinin Eşlerinin, Otomobil Kullanma Durumları

Eşiniz Otomobilinizi Kullanabiliyor mu ?	Evli Erkekler		Evli Kadınlar	
	Sayı	%	Sayı	%
Evet	35	33.0	12	75.0
Hayır	56	52.8	1	6.25
Zorunlu hallerde	14	13.3	-	-
Kendi arabası var	1	0.9	3	18.75
Toplam	106	100	16	100

Tablo-54'te görüldüğü gibi, otomobil sahibi evli erkeklerin yarısından çoğu (%52.8), eşlerinin kendi otomobillerini kullanamadıklarını belirtmişlerdir. Bu sonuç, bir önceki tabloda da açıkça ortaya konulduğu gibi, kadınların otomobilden sürücü olarak yeterli düzeyde faydalanamadıklarını bir kez daha göstermektedir.

Diğer taraftan, 106 evli erkeğin üçte biri (%33), eşlerinin kendi otomobillerini her zaman kullanabildiklerini ifade ederken; küçük bir bölümü de (%13.3), eşlerinin sadece

zorunlu hallerde otomobillerini kullanabildiklerini belirtmiştir. Bir kişi de, eşinin kendisine ait otomobili bulunduğuna dair seçeneği işaretlemiştir.

Sonuçta görünen o ki; çoğu ailede bir otomobile sahip bulunulsa bile, kadın otomobilden yeterince yararlanamamakta, sürücülük şansına da pek sahip bulunmamaktadır. Kadının, otomobilden yeterince yararlanması bir tarafa, toplumun bir kesimi otomobil kullanmayı kadınlara uygun bir iş olarak bile kabul etmemektedir. Aşağıdaki tabloda görüldüğü gibi, otomobil sahiplerinin de önemli bir bölümü, "sürücülük ve otomobil edinme kadınlar için uygun bir iş midir ?" sorusuna olumsuz cevap vermişlerdir. Bu soruya verilen cevapların dağılımı aşağıdaki gibidir:

Tablo-55: Kadının Sürücülüğü ve Otomobil Sahipliğine Dair Görüşlerin Dağılımı

Sürücülük ve Otomobil Edinme	Erkek		Kadın		Toplam	
	sayı	%	sayı	%	sayı	%
Kadınlar İçin Uygun Bir İş midir ?						
Cevapsız	1	0.7	-	-	1	0.7
Evet	60	47.3	19	82.7	79	52.6
Hayır	13	10.3	-	-	13	8.6
Erkekler kadar değil	44	34.7	4	17.3	48	32.0
Fikrim yok	9	7.0	-	-	9	6.0
Toplam	127	100	23	100	150	100

Tablo-55'te görüldüğü gibi, otomobil sahiplerinin yarısından çoğu (%52.6), otomobil sahibi olma ve sürücülüğün kadınlar için uygun bir iş olduğunu kabul etmektedir. Ancak geri kalanların bir bölümü (%8.6), bu işlerin kadınlara uygun olmadığını düşünürken; bir kısmı da (%32), bu işlerin kadınlara erkekler kadar uygun olmadığını ifade etmiştir. İlginç olan bir diğer bulgu da cevap veren otomobil sahibi kadınlarla ilgilidir. Tabloda görüldüğü gibi kadınların yüzde 17.3'ü de (4 kişi), otomobil sahibi olmak ve sürücülük işinin kadınlara erkekler kadar uygun olmadığı düşüncesine katılmışlardır.

Görüldüğü kadarıyla, toplumda olduğu gibi otomobil sahipleri arasında da önemli bir kesim, otomobil sahibi olmayı ve otomobil kullanmayı kadınlar için uygun olmayan işler arasında değerlendirmektedir. Yani, diğer pek çok iş gibi otomobil kullanma ve otomobile sahip olmakta erkeklere mahsus işler gibi değerlendirilmektedir. Daha önce de ifade edildiği üzere, gerek bu anlayışın toplumda hakim olması, gerek kadınların çoğunlukla ekonomik imkanlardan yoksun bulunmaları ve bu sebeple bir erkeğe bağımlı kalmaları onları bir çok alanda olduğu gibi otomobil karşısında da eşitsiz bir konuma oturtmaktadır. Dolayısıyla, kadının otomobilden yeteri kadar yararlanamaması durumu, her geçen gün biraz daha azalsa da sürüp gitmektedir.

Kadınların otomobilden yeterince yararlanamamalarının bir diğer sebebinin de, toplum nazarında mevcut olan, kadınların trafikte tehlike oluşturacaklarına dair kanaat olduğu düşünülmektedir. Bu kanaat otomobil sahipleri tarafından da paylaşılmaktadır, sorusunun akla gelebileceği düşüncesiyle kendilerine, kadın sürücülerin trafikte tehlike oluşturduğuna inanıyorlarsa sebebinin ne olduğu sorulmuştur. Otomobil sahiplerinin bu soruyla ilgili cevaplarının dağılımı aşağıdaki tabloda görüldüğü gibidir:

Tablo-56: Kadın Sürücülerin Trafikte Tehlike Oluşturduklarına Olan İnancın Gerekçelerine Dair Dağılım

Kadın Sürücülerin Trafikte Tehlike Oluşturdukları İnancına, Sebep Olarak İleri Sürülen Gerekçeler	Erkek		Kadın		Toplam	
	sayı	%	sayı	%	sayı	%
Dikkat çekmeleri	11	8.6	--	--	11	7.3
Sürücülükte yetersiz olmaları	14	11.0	--	--	14	9.3
Korku, heyecan ve kaygı taşımaları	46	36.2	2	8.7	48	32.0
Erkeklerin onları önemsememeleri	17	13.3	6	26.0	23	15.3
Böyle bir tehlike söz konusu değildir	58	45.6	15	65.3	73	48.7
Toplam	--	--	23	100.0	--	--

Not: Erkekler birden fazla seçenek işaretlediklerinden toplam yüzdelik verilmemiştir.

Tablo-56'da görüldüğü gibi, otomobil sahiplerinin yarısından çoğu, kadın sürücülerin şu yada bu sebeple trafikte tehlikelere yol açtığına inanmaktadır. Hatta, kadınlardan da bu inancı paylaşanlar bulunmaktadır. Otomobil sahiplerinin yalnızca yarıya yakını (%48.7), kadınların trafikte tehlikelere yol açması gibi bir durumun söz konusu olduğunu kabul etmemektedirler. Ancak bu düşüncede kadın ve erkekler arasında sayıca ters orantı mevcuttur. Zira, erkeklerin yarından az bir bölümü (%45.6), kadınların trafikte yol açtıkları herhangi bir tehlikenin söz konusu olmadığını belirtirlerken; kadınların yarısından çoğu (%65.3), bu fikri paylaşmaktadırlar.

Kadınların trafikte tehlikeye yol açtıkları fikrine yol açan sebeplerin neler olduğu konusunda ise, tabloda şu bulgulara rastlanmaktadır: Otomobil sahiplerinin üçte birine (%32) göre, kadınların korku, heyecan ve kaygı taşımaları gibi psikolojik faktörler, onların trafikte tehlikelere sebebiyet vermelerine yol açmaktadır. Yani, kadınların direksiyon başına geçtikleri zaman heyecanlandıkları, hata yapmaktan aşırı derecede korktukları, her an olumsuz bir şey olacakmış gibi bir kaygı taşıdıkları ve bu yüzden de tehlikelere yol açtıkları düşünülmektedir. Bu noktada bayan otomobil sahipleri de kısmen erkeklere katılmaktadırlar. Erkeklerin üçte birinden çoğu (%36.2), bu faktörün etkisinden söz ederken; kadınların %8.7'si aynı şeyi kabul etmiştir. Öyleyse, kadınların bu konuda erkeklerle tamamen aynı fikirde oldukları söylenemez. Ancak, kadınların trafikte aşırı derecede heyecan, korku ve kaygı taşıdıkları fikri tartışılabilir. Bu

tartışmayı netliğe kavuşturmanın en iyi yolu ise, bu konuda kadın ve erkekler üzerinde detaylı bir araştırma yapmaktan geçmektedir.

Otomobil sahiplerinin onda biri (%15), erkeklerin trafikte kadınları önemsemedikleri, bu yüzden de kadın sürücülerin trafikte tehlikelere sebep olduğu görüşünü savunmuştur. Bu fikre kadınlar erkeklerden daha çok katılıyor görünmektedirler. Zira, erkeklerin %13.3'ü bu fikri desteklerken; bayan otomobil sahiplerinin %26'sı aynı fikre katılmışlardır. Bu etken, oldukça kabul görebilecek bir gerçeği dile getirmektedir. Çünkü, anlayışsız ve kültür düzeyi düşük yada kendilerini bir takım geleneksel anlayışlardan kurtaramamış bazı erkek sürücüler gerçekten de trafikte bayan sürücülerini küçümsemekte, onları ikinci plana itmeye çalışmakta hatta zaman zaman onları araçlarıyla sıkıştırarak veya haklarını ihlal ederek onları tehlikelere sürüklemekte ve kazalara meydan vermektedirler. Bu ise, aslında kadın sürücülerin değil, tersine erkek sürücülerin tehlikelere yol açması anlamına gelmektedir.

Diğer taraftan, otomobil sahibi erkeklerin yüzde 11'i, kadınların sürücülükte yetersiz olmaları sebebiyle tehlikeye yol açtığı fikrini; %8.6'sı ise, dikkat çekmeleri sebebiyle böyle bir tehlikenin söz konusu olduğu düşüncesini ortaya atmıştır. Bu düşüncelere, otomobil sahibi bayanlardan hiç kimse katılmamıştır. Kadınların sürücülükte yetersiz oldukları fikri pek kabul görmeyebilir ama, özellikle çekici görünen bayanların kimi erkek sürücülerin dikkatini çektiği veya görgüsüz bazı erkeklerin bayan sürücü gördüklerinde bütün dikkatlerini ona yönelttikleri ve bu yüzden belli bir tehlike riskinin doğduğu gerçeği kabul görebilir. Ancak şu bir gerçek ki; sebep ne olursa olsun bayan sürücülerin trafikte tehlike oluşturdukları kanaati, sayıca azımsanmayacak bir kitle tarafından kabul görmektedir.

3.4.Otomobilin Aile Yaşantısındaki Yerinin Değerlendirilmesi

Otomobil, sadece bireye değil, bütün bir aileye hareket imkânı sağlamaktadır. Aile mahremiyetini muhafaza eden otomobil, aile içi yakın ilişkileri devam ettirerek adeta ev ortamını devam ettirircesine bir hareket imkânı sağlamaktadır. Böylece aile bireyleri, hem evin dört duvarı arasında mahkum kalmaktan kurtulmakta, hem de istedikleri mekânlarda gezerken aile mahremiyetine zarar getirmeden sıcak ev hayatını yaşamış olmaktadırlar. Otomobili verimsiz bir ulaşım aracı konumuna düşüren bütün tahripkâr olumsuzluklarına rağmen, onun en büyük faydası, aile mahremiyetini koruma ve sıcak aile ortamında ailece hareket imkânı sağlama özelliğidir.

Otomobil sahiplerinin, otomobil edindikten sonra ailece ne gibi değişiklikler yaşamış oldukları önemli bir merak konusu olduğundan, kendilerine “*otomobil edindikten sonra aile hayatınızda ne gibi değişiklikler oldu ?*” sorusu sorulmuştur. Bu soruya verilen cevaplar aşağıdaki tabloda görüldüğü gibidir:

Tablo-57: Otomobil Sahiplerinin, Aile Hayatlarında Otomobille Gelen Değişikliklere Dair Görüşleri

Aile Hayatınızda, Otomobille Birlikte Ne Gibi Değişiklikler Oldu ?	Sayı	%
Otomobil çok zamanımı aldığından aileme daha az zaman ayırabiliyorum	9	6.0
Otomobil sayesinde aileme daha çok zaman ayırabiliyorum	27	18.0
Ailem otomobilden yeterince yararlanamadığından huzursuz oluyor	13	8.6
Ailem otomobilden yeterince yararlandığından huzur buluyor	34	22.6
Ailece başka yerleri görme, bilgi ve kültürümüzü artırma imkanı bulduk	44	29.3
Ailece hiçbir değişiklik yaşamadık	29	19.3
Toplam	--	--

Not: Birden fazla seçenek işaretlendiğinden toplam yüzdelik verilmemiştir.

Tablo-57’de görüldüğü gibi, otomobil sahipleri, otomobil edindikten sonra ailece önemli bir takım değişiklikler yaşamışlardır. Bu değişiklikler arasında olumlu olanlar kadar olumsuz olanlar da yer almaktadır. Yani, otomobil aile hayatına olumlu bir takım değişiklikler getirdiği gibi, istenmeyen, aile fertlerini huzursuz eden sonuçlar da doğurabilmiştir. Otomobil sahiplerinin üçte birine yakın bir bölümü (%29.3), otomobil aldıktan sonra ailece başka yerlere gitme, bilgi, görgü ve kültürlerini artırma imkanı bulduklarını ifade etmişlerdir. Bu sonuç oldukça önemlidir. Çünkü, otomobilden beklenebilecek fonksiyonlar arasında en önemlilerinden biri, mekanda hareketlilik imkanı sağlaması, böylece fiziksel ve psikolojik mesafeleri ortadan kaldırarak insanların insanlarla ve doğa ile ilişkilerini artırması, dolayısıyla bir takım yenilikler yaşamalarını sağlaması fonksiyonudur. İşte burada, otomobil bu fonksiyonunu önemli ölçüde ifa etmiş ve sahibinin aile yaşantısına olumlu bir katkı sağlamış bulunmaktadır.

Yüzdelik olarak ikinci sırada yer alan cevap ise, otomobil sahiplerinin ailelerinin otomobilden yeterince yararlanmalarıyla alakalı bir cevaptır. Otomobil sahiplerinin beşte birinden çoğu (%22.6), “ailem otomobilden yeterince yararlandığından huzur buluyor” cevabını vermişlerdir. Gerçi bu cevapla ilgili rakamın daha yüksek olması beklenebilirdi ama, daha önceki bölümlerde de görüldüğü gibi pek çok ailede kadın ve çocuklar, yani aile bireyleri otomobilden maalesef yeterli ölçüde yararlanamamaktadırlar. Ancak, her şeye rağmen bu cevabın ifade ettiği durum hiç olmazsa otomobil sahiplerinin %22.6’sı için oldukça sevindirici bir şeydir. Yani, hiç olmazsa bu sayıdaki ailelerin fertlerinin otomobilden oldukça olumlu etkilendiklerini göstermektedir.

Otomobil sahiplerinin yüzde 18'i, otomobil sayesinde ailelerine daha fazla zaman ayırabildiklerini ifade etmişlerdir. Bu kişiler, otomobilin kendilerine fazla zaman kazandırdığına, dolayısıyla ailelerine ayıracak daha fazla zamanları bulduğuna inanmaktadırlar. Bu ise, otomobilden beklenecek en önemli işlerden biridir. Çünkü; günlük işlerden ve koşuşturmalardan arta kalan zaman diliminin iyice daraldığı günümüzde, otomobil sayesinde hiç olmazsa ulaşım işi başta olmak üzere bir takım işlerin daha hızlı halledilmesi ve böylece biraz daha zaman kazanılması beklenebilir. Tablodan anlaşıldığı kadarıyla otomobil, kişilerin aile hayatlarında beklendiği gibi, çok önemli bir rol oynamış ve çok sayıda kişiye olumlu tesirlerde bulunmuş, böylece en önemli görevlerini yüksek düzeyde yerine getirmiştir.

Öte taraftan, otomobil aldıktan sonra ailece yaşadıkları değişiklikler arasında bir takım olumsuzluklar sayanlara da rastlanmaktadır. Otomobil sahiplerinin yüzde 8.6'sı, "ailem otomobilden yeterince yararlanamadığından huzursuz oluyor" cevabını vermişlerdir. Böylece, az sayıda da olsa, eş ve çocukları otomobilden yeterince yararlanamayan ve bundan olayı ailelerinde huzursuzluk yaşanan otomobil sahiplerinin de bulunduğu ortaya çıkmış olmaktadır. Zaten, önceki bölümlerde bu durum çok net olarak ortaya konulmuş bulunmaktadır.

Yine, otomobil sahiplerinin yüzde 6'sı, otomobilin çok fazla zamanlarını aldığını bu sebeple ailelerine daha az zaman ayırabildiklerini belirtmişlerdir. Aslında zaman kazandırması beklenen otomobilin, gerek bakımı ve trafik tıkanıklığı; gerekse bencilce kullanımı ve bir çok işin otomobile bağımlı hale getirilmesi sebebiyle fazladan zaman alan bir araç haline gelmesi de söz konusu olabilmektedir. Görüldüğü gibi otomobil, onca faydasının yanında bazı tatsızlıklara da kaynaklık edebilmektedir.

Otomobil sahiplerinin beşte bire yakın bir kesimi ise, otomobil aldıktan sonra ailece olumlu veya olumsuz her hangi bir değişiklik yaşamadıklarını ifade etmişlerdir. Bu, gayet normal bir sonuç olarak kabul edilebilir belki. Çünkü, kişilerin otomobilden önce ailede alışkanlık edindikleri olumlu davranışları kaybetmemiş olmaları ve otomobil aldıktan sonra olumsuz bazı değişiklikler yaşamamaları da oldukça olumlu bir sonuç olarak kabul edilebilir.

Netice olarak denilebilir ki; otomobilin aile hayatına olumlu katkılarının yanında, olumsuz etkileri de bulunabilmekte, bazen de hiçbir tesiri söz konusu olmamaktadır. Ancak her şeye rağmen otomobil, aile fertlerinin ortak kullanım alanında yer alan nesnelere kategorisindedir. Genellikle aile reisinin tasarrufu altında bulunan otomobilin, alınması ve kullanılması ailenin bütün fertlerini yakından ilgilendirmektedir.

Elde edilen verilere göre; otomobil sahiplerinin %44.7'si, otomobil alırken eş ve çocuklarına, %35.3'ü ise, sadece aile büyüklerine danışmaktadırlar. Öte taraftan, %14.7'si hiç kimseye danışmadığını ifade ederken; %9.3'ü de, desteğe ihtiyaç duydukları taktirde ailelerine danıştıklarını belirtmişlerdir.

4. Otomobilleşmeyi Hızlandıran Faktörler

Otomobil, bugün artık global bir nesne haline gelmiş, bir günde üretilen otomobil sayısı neredeyse bir günde dünyaya gelen bebek sayısına eşit hale gelmiştir. Otomobilin, günümüzde yaygınlık kazanmasını sağlayan önemli gelişmeden biri, her yıl yeni bir modelin piyasaya sürülmesi ve farklı tüketici tiplerine farklı modellerin sunulması olmuştur. Reklam sektörü de, otomobil satışlarının artışında ve otomobilin toplum hayatına girmesinde önemli bir rol oynamıştır. Otomobilli ulaşımı hakim kılan pek çok unsur bulunmaktadır. Bu bölümde, bu faktörlerden en belirgin ve en çok etkileyici olanları, otomobil sahiplerinin onlar hakkındaki fikirlerine müracaat edilerek incelenmiştir.

Otomobilin, bireyselliğe indirgenmiş kullanımı, birçok insana çekici gelmekte, böylece otomobilin, ulaşım sistemimizdeki konumu sağlama alınmaktadır. Dikkatlice yapılacak bir gözlemlerle görülecektir ki; otomobil, coğrafi hareketliliğin başlıca aracı olmasının yanında bireye, mahremiyet ve seçme özgürlüğü bakımından başka hiçbir aracın sunamayacağı birçok imkân tanır.

4.1. Hız, Güç ve Hareketlilikle Gelen Özgürlük Düşüncesi

Birçok insan tarafından otomobil, hareket özgürlüğü tanıyan bir nesne olarak görülmektedir. Ölümlere, sakatlıklara, çevre kirliliğine ve mekânın işgaline yol açmasına rağmen otomobil, özgürleşme olanağı sağlaması yönüyle zirvedeki konumunu devam ettirmektedir. "Tebdil-i mekânda (yer değiştirmede) huzur vardır" düşüncesine sahip insanımız için, coğrafi alanda hareket edebilme imkânına sahip bulunmak oldukça büyük bir nimettir ve otomobil, kent hayatının beraberinde getirdiği sıkıntılı hallerden kaçmayı kolaylaştırarak mekanda yer değiştirmeyi sağlayan eşsiz bir araçtır.

Pek çok insana göre hareketlilik imkanına sahip olmak, bireyin özgürleşmesinin başlıca şartlarından birini temsil etmektedir. Bu sebeple hareket ile özgürlük, genellikle bir arada değerlendirilmektedir ve birçok insan, otomobil sahibi olmanın kendisine

özgürlük sağladığı fikrini paylaşmaktadır. Gerçi, bu fikir pekte yanlış sayılmaz. Zira, insan ihtiyaçları sadece eve getirilebilecek olanlardan ibaret değildir. İnsan, gezme, değişik çevreler görme, farklı insanlarla birlikte olma, monoton ortamlardan ve yaşantılardan uzaklaşma vb. ihtiyaçlar da hisseder. Bu ihtiyaçların büyük bir çoğunluğu ise, serbest hareket edebilme imkânına sahip olmayı gerektirir. Bu konuda en işlevsel araç olarak ta otomobil, itirazsız bir konuma oturur.

Otomobilleşmeyi hızlandıran faktörler konusunda otomobil sahiplerinin ne düşündükleri ve onların hayatlarında bu etkenlerin ne derece etkili olduğu merak konusu olduğundan kendilerine bu konuyla alakalı sorular da sorulmuştur. Otomobilleşmeyi hızlandırdıkları düşünülen faktörlerden hangilerinin daha etkili oldukları konusunda otomobil sahiplerinin vermiş oldukları cevapların dağılımı aşağıdaki tabloda görülmektedir:

Tablo-58:Otomobil Sahiplerine Göre, Otomobilleşmeyi Hızlandıran Faktörler

Hangi Faktörler Otomobile Olan Talebi Arttırmaktadır ?	Sayı	%
Otomobilin, hız ve gücü ile özgürlüğü artırması	47	31.3
Karşı cinsin gözünde çekiciliği artırması	1	0.7
Seyahatlerde aile mahremiyetini koruması	82	54.7
Otomobille ilgili modanın yaygınlaşması	13	8.7
Reklamların otomobili çekici göstermesi	12	8.0
Toplam	--	--

Not: Birden fazla seçenek işaretlendiğinden toplam yüzdelik verilmemiştir.

Yukarıdaki Tablo-58'de görüldüğü gibi otomobil sahiplerinin yaklaşık üçte biri (%31.3), otomobilin hızı ve gücü ile sağladığı hareketlilik sayesinde özgürlüğü artırmasının, ona olan talebi arttırdığını düşünmektedir. Yukarıda da ifade edildiği gibi, otomobili çekici kılan ve otomobilli hayatın yaygınlık kazanmasını sağlayan en önemli faktörlerden biri, otomobilin sağladığı yüksek hareketlilik kabiliyetidir. Aşırı derecede hareket kabiliyetine sahip olmak beraberinde büyük ölçüde özgürlük getireceğinden, otomobilleşme üzerinde özgürlük isteğinin ve özgürlük elde edildiği düşüncesinin rolünün büyük olması kaçınılmaz olmaktadır.

4.2. Bireyciliğin Ön Plana Çıkması

Otomobil, çağdaş teknik gelişimin sunduğu olanaklardan yararlanılarak üretilen birçok nesne gibi, tasarımı genelde bireysel kullanım esas alınarak geliştirilen bir araçtır. Otomobil, kişisel kullanım imkânı sunarak, başkalarıyla ilişki durumunu ve

başkalarına bağımlılığı en aza indiren veya ortadan kaldıran bir tüketim tarzını amaçlar. Sahip olmakla kişisel özgürlüğün sağlanacağı fikrini en çok vurgulayan araçlardan biridir otomobil. Bu niteliği sebebiyle de yolculukların büyük bir kısmı, otomobillerle gerçekleştirilmektedir. Toplu ulaşımın yetersizlikleri, ulaşımın bu bireysel kullanımını daha da arttırmakta ve otomobili, yegane seçenek durumuna getirmektedir. Otomobil, bünyesinde taşıdığı hız ve gücü, sürücüsünün keyfince kullanımına sunmakta, bunun bireye kazandırdığı haz ise, otomobille paylaşılan bireyciliği daha da körüklemektedir. Otomobille ilgili fikirler genellikle, sosyal engellemelerden bağımsız, yalnız başına dolaşan bir birey sembolünü temsil eder. Tablo-33'te(sayfa 130) görüldüğü gibi, otomobil sahiplerinin yaklaşık yedide biri (%14.6), boş zamanlarında otomobilleriyle gezmeyi tercih ettiklerini yani, boş zamanlarında dinlenmek veya eğlenmek için, başka etkinliklerin yanı sıra çoğunlukla otomobilleriyle dolaşmayı tercih ettiklerini ifade etmişlerdir. Diğer taraftan; Tablo-35 (s.133), bireylerin otomobillerine bağımlılık derecesini ve bireyciliğin vardığı boyutları biraz daha net olarak ortaya koymaktadır. Bu tabloda görünen o ki; pek çok kişi, otomobili işlevsiz kılacak derecede şahsileştirmiş bulunmaktadır.

Yine, otomobil sahiplerinin yaklaşık üçte biri (%31.3), otomobillerine aşırı yük ve fazla yolcu bindirmediklerini ifade etmişlerdir. Oysa, bu prensiplerinde fazla katı davrandıklarında, çevreleri tarafından dışlanabilmektedirler. Bu arada, otomobil sahiplerinin yaklaşık beşte biri de (%19.3), otomobillerini başkasına kesinlikle kullandırmadıklarını ifade etmişlerdir. Bu tutum da, istenmeyen sonuçlar doğurabilir, hatta sosyal ilişkileri zayıflatıp bireyi iyiden iyiye yalnızlığa itebilir. Ancak çoğu kişi, her şeye rağmen otomobil karşısında bireyci tutumlarından vazgeçmemektedirler. Yine, otomobil sahiplerine sorulan "*kısa bir süre için park etmeniz gerektiğinde nasıl davranırsınız?*", sorusuna cevap olarak otomobil sahiplerinin %5.3'ü, "aracımı her hangi bir yere bırakırım, başka araç gelirse beklemesini rica ederim", diyerek bencillikte ve bireyci davranmakta ne kadar ileri gittiklerini açıkça ortaya koymuşlardır.

4.3. Zevk ve Cinselliğin Etkisi

Otomobil, sadece işlevsel bir nesne olarak kalmamakta, kullanımı sırasında insana zevkte vermektedir. Özellikle de sahiplik, üstünlük ve hakimiyet duyguları ile hız arzusunu tatmin etmekle sürücüsüne zevk vermektedir. Bir başka açıdan bakıldığında, otomobil ile cinsellik arasında da yakın bir ilişki bulunduğu dair

ipuçları elde etmek mümkün görünmektedir. Örneğin, bu araştırmada, erkeklerin yüzde 19.6'sının, arabalarını başkalarının kullanmasına izin vermediği, kadınlarda ise bu oranın, yüzde 17.3 olduğu ortaya çıkmıştır. Ayrıca; erkeklerin yüzde 31.4'ünün, otomobillerine aşırı yük ve fazla yolcu bindirmedikleri, kadınların ise, yüzde 30.4'ünün aynı hassasiyeti sergiledikleri tespit edilmiştir.

Her iki cinsiyete hizmet eden bir araç haline gelmesine rağmen otomobil, bu güne kadar hep erkeksi bir simge olarak kullanıla gelmiştir. Bugün otomobil fuarlarında ve reklamlarında ürünlerin satış değerlerini ve satış olasılıklarını arttırmak için kadın cinselliği adete otomobilin aksesuarından bir parça gibi kullanılmaktadır. Örneğin, "2000 yılında, İstanbul'da yapılan otomobil fuarında görev alan mankenlerin çoğu kadındı ve otomobillerden çok mankenlerin bedenen sergilendikleri izlenimi hakimdi.

Otomobil, aynı zamanda cinsiyete bağlı saldırganlığın ifade edilmişinde kullanılan bir araç haline de dönüşebilmektedir. Sürücülerin dikkatlice gözlenmesi durumunda, otomobilin saldırganca kullanımının erkeklerde kadınlarla kıyaslanmayacak derecede fazla olduğu ve bunun, erkek saldırganlığının aşırı bir ifadesi olduğu ortaya çıkacaktır.

Otomobil, özellikle de erkekler için kendine yeterliliğin ve kaygısızlığın bir ifadesi olarak ta görülebilmektedir. Diğer taraftan otomobil, güçlü olma, çekici olma, hükmetme, üstün olma ve saldırgan hareketler yapma güdü ve isteklerini de tatmin edebilmektedir.

Bütün bunların yanı sıra, otomobilin karşı cinsin gözünde çekiciliği arttırıp arttırmadığı da merak edilmektedir. Ne var ki; otomobil sahiplerinden yalnızca bir kişi, otomobilin karşı cinsin gözünde çekiciliği arttırmasının otomobile olan talebi arttırdığını ifade etmiş, geri kalanların hiç biri şu yada bu sebeple bu şekilde bir cevaba katılmamıştır. Ancak otomobilin, otomobil sahibi kişiye karşı cinsin gözünde çekicilik kazandırmasının bir gerçekliği olsa da olmasa da, cinsiyetle çeşitli şekillerde bir ilişkisinin olduğu ve erkeklik sembolü olarak görülmesi başta olmak üzere zevk ve cinselliğin otomobille çok yakından alakalı olduğu inkar edilemeyecek bir gerçektir.

4.4. Aile Mahremiyetini Koruma Düşüncesi

Otomobilin, sadece bireye değil, bütün bir aileye hareket imkânı sağlaması ve bu hareketlilik esnasında aile mahremiyetini muhafaza etmesi de ona olan talebin artmasını sağlamaktadır. Otomobilin, aile mahremiyetini korumadaki katkısı, inkar edilemez bir gerçektir. Çünkü; aile fertleri, başkalarının varlığından rahatsızlık duyma, yada

başkalarını rahatsız etme kaygısı taşımadan huzur içinde seyahat edebilmektedirler. İşte bu yüzden, otomobilin en önemli fonksiyonlarından biri, aile mahremiyetini koruma ve ailece huzurlu bir ortamda hareket imkânı sağlama özelliğidir.

Yukarıdaki Tablo-57'de (s.168) görüldüğü gibi, otomobil sahiplerinin yarısından çoğu (%54.7), otomobilin seyahatlerde aile mahremiyetini korumasının, ona olan talebi arttırdığı inancını paylaşmaktadır. Yukarıdan beri ifade edildiği gibi, otomobil sahiplerinin bu yüksek orandaki tasdikleri de otomobilin aile mahremiyetini koruma rolünün önemini tekrar canlı bir örnek olarak ortaya koymuş bulunmaktadır. Zaten, otomobilin bu fonksiyonu sebebiyle olmalı ki; başka ülkelerde yapılan araştırmalarda ortaya çıkan sonuçların aksine, bu araştırmada kadınlar erkeklerden daha çok otomobilden vazgeçmeyeceklerine dair bir tavır sergilemişlerdir. Daha önceki bölümlerde ele alınan, toplu ulaşımın bütün ihtiyaçları karşılayacak kadar cazip hale gelmesi durumunda otomobilden vazgeçilip geçilmeyeceğine dair sorunun cevaplanması esnasında, erkeklerin yüzde 46.4'ü otomobilden hiçbir şekilde vazgeçmeyeceklerini ifade ederken; kadınların yüzde 60'ı aynı cevabı vermiştir. Bu da otomobilden vazgeçmeme konusunda kadınların erkeklerden daha çok kararlı olduklarını göstermektedir. Bu sonucu ortaya koyan en önemli sebebin ise aile ve mahremiyet konusu olduğu düşünülmektedir.

4.5. Reklamın Etkisi ve Modanın Takip Edilmesi

Otomobilleşme üzerinde oldukça etkili olan bir diğer faktörün, moda ve reklam olduğu düşünülmektedir. Bu amaçla otomobil sahiplerine sorulan, "aşağıdakilerden hangileri otomobile olan talebi arttırmaktadır?" sorusunun cevap şıkları arasında, "otomobille ilgili modanın yaygınlaşması" ve "reklamın otomobili çekici göstermesi" şeklindeki seçeneklere de yer verilmiştir. Yukarıdaki Tablo-57'de (s.168) görüldüğü gibi, otomobil sahipleri bu faktörlerin pek etkili olmadığı kanaatini taşımaktadırlar. Zira, otomobil sahiplerinin sadece yüzde 8.7'si modanın otomobile olan talebi arttırdığını kabul ederken; sadece yüzde 8'lik bir kesim de reklamların bu konudaki etkisini kabul etmiştir.

Bu bulgulardan hareketle varılacak olan yargı, otomobilleşme üzerinde moda ve reklamın hemen hemen hiçbir etkisinin olmadığı yargısıdır. Ancak, aceleden bu kararı vermek oldukça yanlış olacaktır. Çünkü; realite pekte böyle değildir. Burada yaşanan asıl problem, moda ve reklam kavramlarının ifade ettiği gerçeklikte yatmaktadır.

Otomobil sahipleri reklamdanda, genellikle görsel ve yazılı reklamı anlamış, moda ile de kıyafet konusundaki modaya benzer bir durum tasavvur etmiş olmalılar ki, böyle bir tablo ortaya çıkmıştır. Oysa, reklamın alanı genişletildiğinde durum çok daha farklı olacaktır. Belli marka veya modelde bir otomobilin prim yaptığına dair hakim görüşten tutun da, başka marka ve modelde bir otomobilin yedek parça problemi olduğuna dair yaygın kanaate; hangi otomobilin yakıt yönünden tasarruflu olduğu fikrinden, hangisinin yedek parçasının ucuz olduğu bilgisine kadar otomobiller hakkında yaygın olan kanaat veya söylentiler, hep reklam kapsamında değerlendirilebilir. Olaya bu açıdan bakıldığında, otomobile olan talep artışında reklamın sanıldığından çok daha etkili olduğu anlaşılacaktır.

Bu arada şu hakikatte gözden kaçırılmamalıdır: Otomobile yönelik talebi olan vatandaşlarımızın büyük bir kesimi belli düzeyde bir gelir sahibi olduğundan, ya ikinci el otomobille yetinmekte, yada en ekonomik olan otomobili tercih etmektedir. Bu sebeple, tercih imkanına da pek sahip bulunmamaktadırlar. Aslında bu araştırmada kişilere, otomobillerinin rengi de sorulmuş ve niçin bu rengi tercih ettikleri sosyo-psikolojik olarak araştırılmak istenmiştir. Ancak çok büyük bir kitlenin otomobil rengini bilerek tercih etmediği, otomobilin başka özellikleri sebebiyle alındığı, rengin de öyle denk geldiği görülmüştür. Buradan da anlaşılacağı üzere, otomobilin rengini bile seçme imkanına sahip olmayan kişilerin, otomobil reklamlarından deterjan reklamı kadar etkilenmesi söz konusu olmamaktadır. Ancak en iyi reklam olan, kullanıcıların bir ürün hakkındaki kanaatlerinden oluşan reklamın ise, otomobil tüketiminde oldukça etkili olduğu, günlük gözlemlerimizden hareketle rahatlıkla söylenebilir.

Moda konusuna gelince; seçme imkanı oldukça kısıtlı olan tüketicilerin, otomobille ilgili yaygın moda ve gösteriş tüketimine göre hareket etmeleri de pek beklenemez. Ancak, maddi imkanları daha geniş olan ve tercih imkanına sahip bulunan vatandaşlar için modanın etkisinden de söz edilebilir. Özellikle, gösteriş yönü ağır basan ve zaman zaman revaç bulan otolar için bu durum geçerli olabilmektedir. Örneğin; üstü açık lüks otomobillerin çok sıcak, tozlu ve rüzgarlı iklimlerde kullanılması veya arazi araçlarının şehir içi trafiğinde kullanılması gibi bir takım tüketici davranışları gösteriş merakı ve moda özentisi ile izah edilebilir. Ancak her şeye rağmen, bizim gibi toplumlarda otomobil tüketimi üzerinde modanın çok fazla etkili olmadığı realitesini kabul etmekte yarar bulunmaktadır.

Sonuç olarak denebilir ki; otomobilleşme insana, bireysel hareketlilik, özgürlük ve kişisel haz sağlamaktadır. İnsanlar genellikle, kendilerini sınırlayan ve baskılayan

mekanlara yada yaşam şartlarına karşıdırlar. Ancak, bu şartların değiştirilemeyeceği kanaatine vardıklarında da onlardan kaçıp uzaklaşmanın yollarını ararlar. İşte otomobil, böyle bir kaçış imkânı sunmasıyla da bireyde, haz uyandıran bir araç olmaktadır. Otomobil, kadınlara ev içindeki usanç verici hayattan ve monotonluktan bir nebze uzaklaşma ya da erkeklerin dünyasında da kendini ifade etme imkânı tanıyan bir nesne; erkekler içinse, çoğunlukla yaşanan dışa dönüklülüğün, dış dünyaya açılmanın bir aracı olmasıyla zevk ve cinsellikle yakından ilintili olduğu gibi, bağımsızlık, üstünlük, sahiplik, hareketlilik, hükümranlık duygu ve arzularını tatmin etmesiyle de bir zevk aracı, bir haz vesilesi olmaktadır. Bu gibi sebeplerle otomobil, adeta bir zevk fetişi olarak el üstünde tutulmakta; sadece kullanılırken değil, temizlik, bakım ve tamiri yapılırken de yapılan bu işlerden haz duyulmaktadır. Otomobil sahipliği, ihtiyaçların giderilmesinin yanı sıra hazza ulaşma imkânını da beraberinde getirmektedir.

5. Alternatif Ulaşım Modelleri Hakkında Görüşler

Günümüzde ulaşım açısından gelineen noktada, ekolojik açıdan daha olumlu ve ekonomik olarak da daha hesaplı ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi bir zorunluluk halini almıştır. Otomobilin, bireye sağladığı rahat sayesinde hayatımızda vazgeçilmez bir yer kazandığı şüphesiz bir gerçektir ve otomobilden tamamen vazgeçmemiz artık imkansız görünmektedir. Öyleyse, alternatif ulaşım modelleri arayışında yapılması gereken şey; otomobili bertaraf etme çabasından ziyade, ona olan bağımlılığımızı azaltmak ve çok seçenekli ulaşım imkanı sağlayan yöntemlere geçişi sağlamak olmalıdır. Bunun için bireysel tercihlerle toplumsal beklentileri bir şekilde uzlaştırmak gerekmektedir.

Bu bölümde, alternatif ulaşım modellerinden bir kısmı ele alınarak, otomobil sahiplerinin bu konulardaki görüşlerine baş vurulmuş ve bunlar yorumlanmaya çalışılmıştır.

5.1. Yakın Ulaşımın Kolaylaştırılması

Bu günkü çarpık kentleşme ortamı, yeterli düzeyde esnekliğe sahip bir toplu taşıma sistemini imkansızlık derecesinde zorlaştırmaktadır. Bu sebeple, toplu taşımayı daha verimli hale getirebilmek için otomobil mekanının yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir. Şehir merkezleri ile kenar mahalleler arasındaki mesafenin uzaklığı yürümeyi veya bisikletle ulaşım sağlamayı engellememektedir. Birçok kentte yerleşim

birimleri, dükkanlar, park alanları ve okullardan çok fazla da uzak bulunmamaktadır. Ancak, yaya ve bisiklet yollarının yetersiz ve güvenli geçitlerden yoksun olmaları ve karşıdan karşıya geçişi imkansız hale getiren otoyolların varlığı, yayalaşma ve bisiklet kullanmanın önünde önemli bir engel oluşturmaktadır. Bu sebeple, motorsuz ulaşım tarzının geliştirilmesi, toplu taşımacılığın geliştirilmesi ve trafik akışının düzenli bir hale getirilmesi zorunlu hale gelmiştir. Yerleşim birimleri, işyerleri, okullar ve oyun alanlarının birbirlerine yakın olacak şekilde düzenlenmesi yakın ulaşımı daha da kolaylaştıracaktır. Bölge içinde motorsuz ulaşımına imkan tanıyacak düzenlemeler, bölge içi hareketliliği daha çok mümkün hale getirecektir

Bu konuda otomobil sahiplerinin görüşlerini yansıtır nitelikte bulunan aşağıdaki tablonun incelenmesinde yarar olacaktır:

Tablo-59: Otomobil Sahiplerinin Bir Şehir Planında Aradıkları Özellikler

Bir Şehir Planında aşağıdakilerden Hangileri Uygun Düşer ?	Sayı	%
Şehrin her noktasına otomobille ulaşabilecek yol düzenlemesi	80	53.3
Şehir merkezine araçla girilmeyecek şekilde park düzenlemesi	17	11.3
Yaya ve araç trafiğinin bir birini aksatmayacağı bir düzenleme	80	53.3
Bisiklet ve özürtlüler için alternatif yollar düzenlenmesi	27	18.0
Uzak noktalara tramvay ve metro ile ulaşım sağlanması	47	31.3
Toplam	--	--

Not: Birden fazla seçenek işaretlendiğinden toplam yüzdelik verilmemiştir.

Yukarıdaki Tablo-59'da görülebileceği gibi otomobil sahiplerinin büyük bir kısmı yakın ulaşımın kolaylaştırılmasından yana bir tavır sergilemektedirler. Zira, otomobil sahiplerinin yarısından çoğu (%53.3), hem yayalaşmayı teşvik edici hem de yakın ulaşımı kolaylaştırıcı bir özellik olan "araç ve yaya trafiğinin bir birini aksatmayacağı bir düzenleme" yapılmasından yana olduklarını ifade etmişlerdir. Bu alternatif çözüm, şehir içi trafiğini rahatlatma ve hiç olmazsa şehir içinde yaya ulaşımını kolaylaştırma açısından üzerinde durulmaya değer bir yol gibi görünmektedir.

5.2. Alternatif Ulaşımın Kolaylaştırılması

Bugün dünyanın pek çok ülkesinde, alternatif ulaşım çeşitlerini arttırmak ve otomobilleşmeyi azaltmak için birçok strateji geliştirilmiş bulunmaktadır. Toplu ulaşımın kalitesinin yükseltilmesi ve daha verimli hale getirilmesi, en çok ilgi çeken strateji niteliğindedir. Otomobilin günümüzdeki popüler konumuna ulaşması, tüketiminin teşvik edilmesine ve otomobilli ulaşımına uygun ortamların oluşturulmasına

dayanmaktadır. Otomobil hakimiyetindeki ulaşım sisteminde değişiklikler yapılabilmesi için, öteki alternatiflerin teşvik edilmesi ve otomobile bağımlı olarak inşa edilen ortamlardan vazgeçilmesi gerekmektedir. Kentleşmiş bölgelerde, otomobile alternatif olarak ileri sürülecek ve geliştirilecek başlıca üç ulaşım biçimi belirgin bir şekilde göze çarpmaktadır. Bunlar; Toplu taşıma, bisiklet kullanımı ve yayalaşma (veya yürüme) şeklinde sıralanabilir. Bu ulaşım biçimleri, ne yazık ki pek çok ülkede yeterince gelişmemiştir.

Otomobilin başlıca alternatifi toplu taşımadır. Başlıca toplu taşıma vasıtaları ise, otobüs ve demiryolu taşımacılığıdır. Bunun yanı sıra, otomobilden çok büyük bir farkı olmamakla beraber, özellikle Türkiye’de çok geniş bir kullanım alanı bulunan dolmuşta alternatifler arasında sayılabilir.

Türkiye’de önemi çok erken dönemde fark edilip temelleri atılan demiryolu taşımacılığı, maalesef gerekli ölçüde geliştirilememiştir. Çok uzun yıllardan beridir ihmal edilen demiryolu ulaşımından, yeterli cazibeye sahip olmadığı için neredeyse hiç faydalanılmamaktadır.

Otomobilin alternatifleri arasında toplu taşımanın yanı sıra bisiklette yer alabilir. Bisiklete, genellikle küçümseyerek bakılmakta ve alt yapısına pek yatırım yapılmamaktadır. Özellikle ülkemizde bisiklet, spor amacıyla dahi yeterli düzeyde ilgi görmemekte, halkın çoğunluğu tarafından bisiklet kullanımı çocukça bir iş olarak değerlendirilmektedir. Elazığ’da ise, bisiklet kullanımına uygun bir tek yol bile bulunmamaktadır.

Yukarıdaki Tablo-59 (s.177) incelendiğinde, otomobil sahiplerinin de bu kanaatleri büyük ölçüde benimsedikleri müşahede edilecektir. Zira, otomobil sahiplerinin çok büyük bir kısmı, alternatif ulaşım modelleri arasında yer alan yayalaşma, bisiklet kullanımı ve raylı sistem yönünde tercih kullanmışlardır. Tabloda görüldüğü gibi otomobil sahiplerinin yarısından çoğu (%53.3), yayalaşmayı kolaylaştıracak olan, araç ve yaya trafiğinin bir birini aksatmayacak şekilde düzenlenmesi taraftarı olduklarını belirtmişlerdir. Diğer taraftan, otomobil sahiplerinin yaklaşık olarak beşte biri (%18), bir şehir planında, özurlüler ve bisikletler için alternatif yollar bulunması gerektiğini ifade ederken; yarıya yakın bir bölümü de, şehrin uzak noktalarına tramvay ve metro ile ulaşım sağlanması gerektiğini belirterek raylı sistemin önemini vurgulamışlardır. Bütün bunlar, otomobil sahiplerinin de büyük ölçüde, alternatif ulaşımın kolaylaştırılmasından yana olduklarını göstermektedir.

Alternatif ulaşımın kolaylaştırılması hakkındaki görüşlerini öğrenmek için, otomobil sahiplerine daha başka sorular da sorulmuştur. Bunlardan biri bisiklet hakkında, bir diğeri de genel olarak alternatif ulaşım modelleri hakkındadır. Otomobil sahiplerinin, bisiklet ve bisiklet ulaşımı hakkında ne düşündüklerine dair dağılım aşağıdaki Tablo-60'ta görülmektedir:

Tablo-60: Otomobil Sahiplerinin, Bisiklet Kullanımı Hakkındaki Görüşlerinin Dağılımı

Bisiklet Hakkında Ne Düşünüyorsunuz ?	Sayı	%
Günlük hayatımda spor / ulaşım amacıyla bisiklet kullanıyorum	15	10.0
Elazığ'da bisiklet yolunun bulunmaması bir eksiklikdir	109	72.7
Yetişkinlerin bisiklet kullanması önemli ve gereklidir	27	18.0
Yetişkinlerin bisiklet kullanması sıradan ve çocukça bir davranıştır	15	10.0
Toplam	--	--

Not: Birden fazla seçenek işaretlendiğinden toplam yüzdelik verilmemiştir.

Tablo-60'ta görüldüğü gibi, otomobil sahiplerinin üçte ikisinden çoğu (%72.7), Elazığ'da bisikletlere ayrılmış bir yolun bulunmamasını bir eksiklik olarak değerlendirmektedir. Hem sağlıklı yaşam açısından, hem de trafiği rahatlatabilecek alternatif bir ulaşım tarzı olması açısından oldukça önemli olan bisiklet kullanımı, maalesef ülkemizin pek çok yerinde olduğu gibi Elazığ'da da pek yaygın değildir. Hatta, Elazığ'da bisiklet kullanımı, özellikle de yetişkinler tarafından kullanımı yok denecek derecede düşük seviyededir. Otomobil sahiplerinin büyük bir kısmının, bisiklet yolunun yokluğunu bir eksiklik olarak kabul etmelerinin yanı sıra, bir kısmı da (%18), yetişkinlerin bisiklet kullanmalarının önemli ve gerekli olduğunu ifade etmişlerdir. Ama ne yazık ki, önemli ve gerekli olmasına rağmen bisikletin yetişkinlerce kullanımı pek yaygın değildir. Hatta yetişkinlerin bisiklet kullanmalarını sıradan ve çocukça bir davranış olarak kabul edenlere bile rastlanmakta, pek çok kişi de bu şekilde değerlendirileceği endişesiyle bisiklet kullanmak istediği halde bundan kaçınmaktadır. Yukarıdaki tabloda görüldüğü gibi, bir kısım otomobil sahipleri de (%10), bu şekilde düşünmekte yani, bisikletin yetişkinlerce kullanımını çocukça ve sıradan bir davranış olarak değerlendirmektedir. Bu arada, otomobil sahiplerinin sadece yüzde 10'u, günlük hayatında spor yada ulaşım amacıyla bisiklet kullandığını ifade etmiştir.

Bu verilerden anlaşıldığı gibi Elazığ'da, bisikletlere ayrılmış bir yolun bulunmamasının eksikliği büyük ölçüde hissedilmekte, otomobilin yetişkinlerce kullanımının çok önemli ve gerekli bir şey olmasına rağmen bu davranış kimilerince çocuksu bir davranış olarak kabul edilmekte ve ne yazık ki, bisiklet yeterli ölçüde kullanılmamaktadır.

Alternatif ulaşım konusunda otomobil sahiplerine sorulan bir diğer soru da, "Elazığ trafiğinin rahatlatılabilmesi için ne tür alternatifler üretilebilir?" şeklindedir. Bu soruya otomobil sahiplerinin verdikleri cevaplarının dağılımı aşağıdaki Tablo-61'de görüldüğü gibidir:

Tablo-61: Ulaşım Alternatif Çözümler Konusunda Otomobil Sahiplerinin Düşünceleri

Elazığ Trafikini Rahatlatmak İçin Ne Tür Alternatifler Üretilebilir ?	Sayı	%
Metro ile ulaşımın sağlanması	40	26.7
Tramvay sisteminin kurulması	40	26.7
Dolmuş hatlarının artırılması	6	4.0
Dolmuş hatlarının azaltılması	5	3.3
Bisikletin yaygınlaştırılması	12	8.0
Yol düzenlemesinin geliştirilmesi	105	70
Toplam	--	--

Not: Birden fazla seçenek işaretlendiğinden toplam yüzdelik verilmemiştir.

Yukarıdaki Tablo-61'de görüldüğü gibi, otomobil sahipleri ulaşım problemine alternatif çözüm olarak en çok yol düzenlemelerinin gerekliliği üzerinde durmuşlardır. Otomobil sahiplerinin üçte ikisinden çoğu (%70), Elazığ trafiğini rahatlatılmak için yol düzenlemesinin geliştirilmesinin alternatif bir çözüm olabileceğine dair fikir beyan etmişlerdir. Burada yol düzenlemesi ile kast edilen, daha çok şehir içi yollarda yapılacak olan düzenlemelerdir. Bu konuda ilk akla gelen düzenlemeler ise yolların, yaya ve araç trafiğinin bir birini aksatmayacağı şekilde düzenlenmesidir. Bu arada, park sorununun çözümlenmesi ile dar sokaklarda trafik akışının kolaylaştırılması bu çerçevede ele alınabilir. Özellikle, dar sokakların tek yönlü trafiğe ayrılması önemli bir çözüm olabilir.

Otomobil sahipleri, trafik problemine alternatif olabilecek çözümler konusunda ki düşünceler arasında raylı sisteme de yer vermişlerdir. Otomobil sahiplerinin dörtte birinden çoğu (%26.7), metro ile ulaşım sağlanması fikrini desteklerken; bir o kadar kişi de, tramvay sisteminin kurulmasından yana olduklarını ifade etmişlerdir. Bu projelerin Elazığ için ne derece uygun oldukları tartışılabilir ama, dünyanın gelişmiş kentlerinin büyük bir çoğunda ve ülkemizin büyük kentlerinde trafik problemi büyük ölçüde yukarıda adı geçen türdeki raylı ulaşım sistemi ile çözüme kavuşturulmuş veya önemli ölçüde rahatlatılmıştır.

Yine yukarıdaki Tablo-59'da da (s.177) görüldüğü gibi otomobil sahiplerinin yaklaşık olarak üçte biri (%31.3), bir şehir planında yer alacak ulaşım ile ilgili projeler arasında, uzak noktalara tramvay ve metro ile ulaşımın sağlanması gibi çözümlerin yer almasının faydalı olabileceğine dair görüş belirtmişlerdir.

Diğer taraftan, otomobil sahiplerinin bir bölümü (%8), alternatif bir çözüm olarak bisikletin yaygınlaştırılması gerektiğini belirtmişlerdir. Yukarıdaki, bisikletle ilgili tabloda da görüldüğü gibi halkımız bisikletin önem ve gerekliliğinin pek bilincinde olmadığından bu çözümü önerenlerin sayısının bu derece düşük olması doğal karşılanmalıdır ama, bu çözümün yabana atılmaması gerektiği de kabul edilmelidir.

Bu arada, otomobil sahiplerinin bir bölümü (%4), dolmuş duraklarının artırılması gerektiğini savunurken; bir kısmı da (%3.3), azaltılması gerektiğini düşünmektedirler. Bu görüşlerin her ikisi de gerçekten tartışmaya açık bir nitelikte görünmektedirler. Zira, daha çok bize has bir yapı arz eden dolmuşçuluk, bir taraftan ulaşım yükünün önemli bir bölümünü sırtlamakla şehir içi ulaşımı kolaylaştırırken bir taraftan da bir takım problemleri beraberinde getirmekle zaman zaman tepki ve eleştirilere maruz kalmaktadır.

5.3. Yayalaşmanın Yaygınlaştırılması

Otomobile olan bağımlılığı azaltmak, toplumsal hayattaki sosyal teması arttırmak için, kentsel alanlarda yayalaşmanın geliştirilmesi oldukça gereklidir. Kentlerde güvenli ve verimli bir yayalaşmanın sağlanabilmesi için, doğal yürüyüş yolları, mesire yerleri ve kapalı çarşılar inşa edilebilir. Yayalar veya bisikletliler için yol görevi görecek yeşil alanlar düzenlenebilir ve böylece çevreye, sosyal hayatın niteliğini zenginleştirecek bir çehre de kazandırılabilir. Otomobil bağımlılığını azaltacak potansiyele sahip olan yeşil yollar, otomobilleri engelleyebileceği düşüncesiyle göz ardı edilmişlerdir. Bu yollar, daha işlevsel hale getirilebilirse, kentlerde yayalaşmayı canlandırabilir, ancak bu yollar, sadece yürünecek yerler olmaktan ziyade yayaların her türlü ihtiyaçlarına (temizlik, dinlenme, eğlenme gibi) cevap verebilecek tarzda düzenlenmelidir. Bu açıdan, Elazığ için yeşil alanlar ve gezinti yerleri çok önemli olmakla birlikte yeterli bulunabilecek düzeyde değildir. Örneğin; Elazığ'daki "Gazi Caddesi" vb. yerler, yaya gezintileri için şimdikinden daha cazip hale getirilebilir.

Yayalaşmanın yaygınlaştırılması konusunda otomobil sahiplerinin ne düşündüklerine gelince; yukarıdaki Tablo-59'da (s.177) görülebileceği gibi, otomobil sahiplerinin yarısından çoğu (%53.3), yaya ve araç trafiğinin bir birini aksatmayacak şekilde düzenlenmesi gerektiğini belirtmişlerdir. Böyle bir düzenlemenin sağlayacağı en büyük avantaj, hem yayaların ulaşım ve alış veriş işlerini araçlardan etkilenmeden rahatça gerçekleştirmeleri hem de, araç trafiğinin daha seri olarak akması olacaktır.

Sonuç olarak denebilir ki; toplu ulaşım, bisiklet ve yürümek, kentlerde otomobile bir alternatif olarak önerilebilecek ulaşım biçimleridirler. Akılcı planlamalarla otomobil kullanımını azaltmak ve alternatiflerin kullanımını arttırmak mümkündür. Bunun yanında, kirliliği azaltan ve verimliliği arttıran her türlü teknolojik yenilik de değerlendirilmelidir.

5.4. Mekânsal Düzenlemeler

Otomobilin, fiziksel çevrede oluşturduğu değişimler büyük bir hızla ve beklenmedik şekillerde meydana gelmiştir. Ortaya çıkışından itibaren otomobil, şehir planını köklü bir şekilde etkilemiş ve yol eksenli bir planlamacılık fikrinin kaynağı olmuştur. Günümüzde şehir planlamalarının, hatta özel mekansal planlamaların bile temel taşıyı yol oluşturmaktadır. Ulaşım araçları değişip çoğaldıkça ve hız kazandıkça, yol ve şehir de buna ayak uydurmak zorunda kalmıştır. Kısaca otomobil, günümüz kentlerinin fiziki görünümüne damgasını vurmaktadır.

Günümüzün büyüyen kentlerinde, özellikle çarpık kentleşmenin yaşandığı şehirlerde, çok ciddi trafik sorunları yaşanmaktadır. Trafik tıkanıklıkları ve park sorunu, bu problemlerin başında gelmektedir. Elazığ'da, trafik ve park konusunda ne tür problemler yaşandığına dair otomobil sahiplerinden bilgi edinilmeye çalışılmıştır. Bu konuda otomobil sahiplerine sorulan soruya verdikleri cevaplarla ilgili dağılım aşağıdaki tablo-62'de görülmektedir:

Tablo-62: Otomobil Sahiplerinin, Elazığ'da Yaşanan Trafik Problemlerine Dair Görüşlerinin Dağılımı

Elazığ'da Trafik ve Parkla İlgili Ne Tür Problemler Yaşanmaktadır ?	Sayı	%
Park alanlarının yetersiz olması, trafiği aksatacak şekilde park edilmesi	100	66.7
Anayolların yetersizliği, dar sokakların tek yönlü trafiğe ayrılmaması	82	54.7
Sürücü ve yayaların yeterli düzeyde eğitilmemiş olması	54	36.0
Araçların trafiği gereksiz yere işgal etmeleri	38	25.3
Toplam	--	--

Not: Birden fazla seçenek işaretlendiğinden toplam yüzdelik verilmemiştir.

Tablo-62'de görüldüğü gibi; otomobil sahipleri tarafından en çok, park alanlarının yetersizliğinden ve araçların trafiği aksatacak şekilde park edilmesinden şikayet edilmektedir. Otomobil sahiplerinin üçte ikisi (%66.7), Elazığ'da yaşanan trafikle ilgili problemlerden birisinin, park alanlarının yetersiz olması sebebiyle trafiğin aksayacağı şekilde park yapılması olduğunu belirtmişlerdir. Bu tür bir problemin varlığı ise, mekansal düzenlemelerin, şehir trafiğinin ve mevcut motorlu araçların ihtiyacına cevap verecek şekilde düzenlenmediğini, başka deyişle böyle bir ihtiyaç göz önünde

bulundurulmadan mekânsal düzenlemelerin yapıldığını göstermektedir. Araç sayısının her geçen gün artması, mekânsal düzenlemeler arasında yeni park alanlarına yer verilmesinin önemini daha da arttırmaktadır. Bu sebeple, yeni şehir planlarında ve kentsel yapılaşmalarda park alanlarının yeterli sayıya ulaştırılmasına özen gösterilmesi zorunlu bir hal almış bulunmaktadır.

Otomobil sahiplerinin yarısından çoğu (%54.7) da Elazığ'da, anayolların yetersizliği ve dar sokakların tek yönlü trafiğe ayrılmamış olması gibi, mekânsal bir trafik problemi bulunduğunu ifade etmişlerdir. Bu, Elazığ'da gerçekten de çok ciddi boyutlara varmış bulunan bir problemdir ve şiddetle çözümlenmeyi beklemektedir. Ancak, bu konuda çeşitli projeler bulunmasına ve çok uzun zamandır konuşulmasına rağmen henüz pek mesafe kat edilmemiş bulunmaktadır. Fakat durum ne olursa olsun, şehir mekânında anayollar ve sokaklar trafik açısından çok büyük bir öneme sahiptir ve trafik probleminin çözüme kavuşturulması açısından, gerçekleştirilecek olan mekânsal düzenlemeler arsında bunların ihtiyaca cevap verebilecek şekilde düzenlenmesine büyük bir önem verilmesi gerekmektedir. Bu konuda yapılabilecek uzun vadeli planlar bulunabilir ama, acil çözüm olarak dar sokakların tek yönlü trafik akışına izin verecek şekilde düzenlenmesi ve anayolların araç ve yaya trafiğinin bir birini aksatmayacağı şekilde düzenlenmesi gibi çözümler yürürlüğe konulabilir.

Otomobil sahiplerinin üçte birinden çoğu (%36) ise, daha önceki bölümlerde sürücü eğitimi konusu işlenirken ele alındığı gibi, Elazığ'da yaşanan en önemli trafik problemlerinden birinin, sürücü ve yayaların yeterli düzeyde eğitilmemiş olması olduğunu savunmuşlardır. Ancak bu problem, mekânsal düzenlemelerle ilgili olmadığından ve daha önceki bölümlerde ele alındığından tekrar üzerinde durulmayacaktır.

Diğer taraftan, otomobil sahiplerinin dörtte biri (%25.3), Elazığ'da yaşanan en önemli problemlerinden birinin, araçların trafiği gereksiz yere işgal etmeleri olduğunu kabul etmişlerdir. Araç sayısının iyice arttığı ve yolların da ihtiyaca cevap verebilecek kapasitede olmaması sebebiyle trafik tıkanıklığının dayanılmaz bir hal aldığı bir zamanda, araçların zorunlu olmadan trafiğe çıkması, elbette trafiğin gereksiz yere işgali sayılacaktır. Trafiğin daha çok ne şekilde gereksiz yere işgal edildiği konusunda ise, otomobil sahiplerinin fikirleri şöyle sıralanabilir:

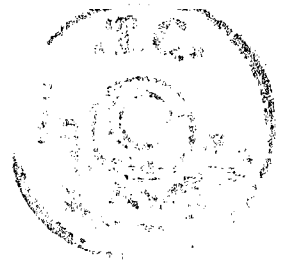
Otomobil sahiplerinin yüzde 44'üne göre, Elazığ'da trafik daha çok, seyyar satıcıların cadde ve kaldırımlarda yer kaplamaları ile işgal edilmektedir. Yüzde 39.3'ü, yayaların kuralları ihlal etmeleri sebebiyle trafiğin işgal edildiğini savunurken; yüzde

27.3'ü, trafiğin siyasi mitinglerle, yüzde 24'ü, düğün konvoylarıyla, yüzde 22.7'si ise, sportif faaliyetler ve maç kutlamaları ile gereksiz yere işgal edildiğini ifade etmişlerdir. Otomobil sahiplerinin yüzde 20.7'si de, trafiğin gereksiz yere işgalinin daha çok, ağır vasıta ve iş araçlarının şehir içi trafiğine çıkması ile gerçekleştiğine inanmaktadır.

Elazığ trafiğinin yukarıda sayılan faktörlerin çoğu tarafından gerçekten de gereksiz yere işgal edildiği çok rahatlıkla söylenebilir. Bu sayılan faktörlerin bir kısmı, çok kısa anlara mahsus gelip geçici durumlardan ibaret olsa bile, yayaların kuralları ihlal ederek araç yoluna taşmaları veya yanlış yerlerden, yanlış zamanda karşı tarafa geçmeleri; seyyar satıcıların cadde ve kaldırımlar işgal etmeleri ve ağır vasıta ve iş araçlarının zaman zaman şehir içi trafiğine çıkmaları trafiği çok ciddi bir şekilde aksatmaktadır.

Ayrıca, bir şehir mekânının trafiğe bakan yönüyle nasıl düzenlenebileceği konusunda da otomobil sahiplerinin fikirleri sorulmuştur. Alınan cevaplar yukarıdaki Tablo-59'da görülmektedir (s.177). Tabloya dönüldüğünde görüleceği gibi; "şehrin her noktasına ulaşılabilecek şekilde bir yol düzenlemesinin yapılması" ve "yaya ve araç trafiğinin bir birini aksatmayacağı bir düzenlemenin yapılması" fikirlerini, otomobil sahiplerinin yarısından çoğu (%53.3), desteklerken; "şehir merkezine araçla girilmeyecek şekilde park düzenlemesi" yani, otoparkların şehir merkezinin dışında yer alması ve merkeze sadece yaya olarak girilebilmesi fikrini otomobil sahiplerinin %11.3'ü desteklemiştir. Otomobil sahiplerinin %31.3'ü, "şehrin uzak noktalarına tramvay ve metro ile ulaşım sağlanması" fikrini benimsemiş; %18'i de, "Bisiklet ve engelliler için alternatif yollar düzenlenmesi" fikrini, desteklemeye uygun bulmuştur.

Bütün bu anlatılanlar göz önüne alındığında, kent ortamında mekânsal düzenlemelerin ne büyük bir önem taşıdığı bir kez daha anlaşılacaktır. Bu açıdan, şehir içi trafiğinin rahatlatılabilmesi ve ulaşım sorununun hal edilebilmesi için, baş vurulacak alternatiflerin başında mekânsal düzenlemeler gelmektedir. Bunun için yapılacak işler ise, ana yolların yeniden düzenlenmesi, yeni ana ve ara yolların geniş tutulması, dar yolların ve sokakların tek yönlü trafiğe ayrılması, yaya ulaşımı ve yakın ulaşımı kolaylaştıracak bir mekân düzenlemesinin yapılması şeklinde sıralanabilir. Kısaca, şehir mekânının, kalabalık araç ve yayalar ile yoğun trafiğin ihtiyaçlarına göre düzenlenmesi gerekmektedir.



IV. BÖLÜM

SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu yüksek lisans tezinin konusunu, "Elazığ Örneğinde Otomobilin Toplum Hayatına Sosyo-Kültürel Etkileri" oluşturmaktadır. Bu araştırmanın varlık nedeni, araştırma evrenini oluşturan kesimin, otomobil edindikten sonra sosyal hayatlarında ne gibi değişiklikler meydana geldiğini, otomobilin sosyal hayatlarına neler getirip onlardan neler götürdüğünü ve diğer insanlarla veya çevreleriyle olan sosyal ilişkilerinin, bu yeni durumdan nasıl etkilendiğini araştırmak şeklinde ifade edilebilir.

Sosyal hayatı büyük çapta etkileyen ve hatta medeniyetlerin oluşup yayılmasında etkin bir rol oynayan yol ve ulaşım olguları sosyolojik açıdan ele alınıp incelenmesi gereken konular arasında bulunmaktadır. Bu olguların, çok detaylı bilimsel çalışmalara konu edilmesi gerektiği halde, araştırmanın sınırlılığı, yol ve ulaşım olgularının paralelinde daha dar çerçevede otomobilin toplum hayatındaki sosyo-kültürel etkilerinin araştırılması zorunluluğunu doğurmuştur.

Bireyin yaşamında önemli bir yer tutan yol ve ulaşım olguları ile ulaşım araçları, günümüz toplumlarında varlığına en çok gereksinim duyulan unsurlardan bir kısmını oluşturmaktadır. Sanayileşmiş ya da sanayileşme yolunda olan tüm toplumlarda hava, kara ve demiryolları olmak üzere yeni yollar ve yeni ulaşım araçları yapılmakta; araç türü, kalitesi ve sayısı giderek artmaktadır. Çalışan kesim başta olmak üzere, bireyler için ulaşım araçları, yoğun koşuşturma ortamının etkisini en aza indirerek ve daha fazla zaman kazandırarak toplumla bütünleşmeyi sağlayacak olan ve varlığı gittikçe daha çok önem kazanan sosyal bir gereksinimdir. Bununla birlikte özellikle hususi otomobil, kişilerin sosyal ve şahsi hayatında daha önemli bir yer kazanmaktadır.

Yol ve ulaşımın, dolayısıyla otomobilin sosyal etkilerinin sosyolojiye konu oluşu çok sık rastlanan bir durum değildir. Oysa, yol, ulaşım ve ulaşım araçları, kültürel yaşantıyı büyük ölçüde etkileyen faktörler arasında yer alırlar. Çünkü, ulaşım araçları, her şeyden önce çeşitli toplumsal kurumlar gibi, bir gereksinimi karşılamaktadır. Örneğin, otomobil bireylerin işlerini hızlandırıp yolda geçen zamanlarını azalttığı gibi çalışma dışı yaşamlarında seyahat etme, eğlenme, kendini ifade etme, sosyal ilişkilerine engel olan fiziksel mesafeyi aşma gibi bir seri gereksinimi karşılayan bir kültürel unsurdur. Böylece birey, enerji ve zaman kaybından kurtulur. Bu durum ise, çalışma yaşamında verimi sağlayarak üretim sürecinde olumlu rol oynayabilir.

Konuya bu yönden bakıldığında "Otomobilin toplumsal hayata sosyo-kültürel etkileri", önemli bir olay olmaktadır. Ayrıca, bu araştırma ile, otomobil kullanımıyla otomobilsiz hayat arasında bir karşılaştırma yapma fırsatı da doğmuş bulunmaktadır.

Baştan beri, otomobilli hayatın bu çerçevede ele alınıp incelendiği ve bu konunun detaylı olarak açıklığa kavuşturulmaya çalışıldığı bu araştırmanın şu anda gelinen bölümünde, şimdiye kadar elde edilen ve yorumlanmaya çalışılan verilerin genel bir değerlendirmesi yapılmaktadır. Genel bir değerlendirme ve önerilerden oluşan bu kısım çalışmanın sonuç kısmını oluşturmaktadır.

Otomobil, kültürün öteki bütün maddi öğeleri gibi gerek açık gerekse gizli çok önemli bir takım fonksiyonlara sahip bulunmaktadır. En önemli fonksiyonu da şüphesiz ki ulaşım ihtiyacını giderme görevidir. Dünyanın, globalleştiği günümüzde, mesafeleri daha fazla daraltmada çok önemli bir işleve sahip olan otomobil, sadece bir ulaşım nesnesi olmakla kalmayıp, çoğu insan için aynı zamanda bir zevk kaynağı, aşırı serbestlik sağlayan bir hareket aracı ve kişilerin kendilerini ifade etmelerinde bir sembol olma özelliği de kazanmış bulunmaktadır. Böylece otomobil, bireyin teknoloji ve kendi kişisel dünyası üzerindeki hakimiyetini pekiştiren bir araç olarak, bireyin hayatında bağımlılık derecesinde yer edinmektedir.

Otomobilin en önemli fonksiyonu olan ulaşımı gerçekleştirme görevi konusunda, otomobil sahibi kişilerin %50.7'si, otomobil edindikten sonra şehir içi ve şehirler arası seyahatlerinde bir artış olduğunu ifade ederken; sadece yüzde 4'ü bir azalma olduğunu belirtmiştir. Bu yüzdeler gösteriyor ki; otomobil, işe gidiş-geliş gibi temel ulaşım ihtiyaçlarının yanı sıra seyahatlerde kolaylık sağlama fonksiyonunu da büyük ölçüde gerçekleştirmektedir. Yani, otomobil bireylere seyahat imkanı tanımakta, ulaşımın bir çok güçlüğüne yenerek serbestlik sağlamakta, böylece de hareket kabiliyetini arttırarak insanlar arası sosyal ilişkilerin artışına ve doğada hareket imkanına ulaşılmasına katkıda bulunmaktadır. Böylece, bu araştırmayı yapmak üzere yola koyulurken düşünüldüğü gibi bir sonuç elde edilmiş ve otomobilin seyahat ve hareket imkanını arttırdığı tezi kuvvet kazanmıştır.

Otomobilin, okuma alışkanlığı, eğlenme, spor, sosyal ilişkilerin geliştirilmesi gibi sosyal ve kültürel etkinliklerde de fonksiyonel olup olmadığı ayrıca araştırılmıştır. Araştırmaya katılan yüz elli kişinin %47.3'ü, otomobil edindikten sonra sosyal ilişkilerinde herhangi bir değişme yaşanmadığını ifade etmiştir. Ancak, çeşitli oranlarda, sosyal ilişki ve alışkanlıklarında bir takım değişiklikler meydana geldiğini belirtenler de olmuştur. Yaşanan değişiklikler arasında, kişilerin dostluklarının artması

ve yeni arkadaşlar edinmeleri durumu en yüksek payı (%20) almaktadır. Bu sonuca göre otomobil, sosyal ilişkilerin geliştirilmesi işlevine az da olsa katkıda bulunmaktadır. Sonuç olarak, elde edilen verilerden de hareketle denilebilir ki; otomobil sahibi olmak, yeni arkadaşlar edinme ve eski dostlarla ilişkileri geliştirmede etkili olabilir. Ancak, gerek sosyal ilişkilerinde önemli bir değişme olmadığını belirtenler, gerekse soruyu cevapsız bırakanlar göz ardı edilemeyecek bir oran oluşturmaktadır. Yani, Otomobil edinmek çoğu kişiye de, sosyal ilişkilerini geliştirmede herhangi bir katkı sağlamamış görünmektedir.

Otomobil sahiplerinin, otomobil edindikten sonra en çok yaşadıkları bir diğer değişiklik, daha fazla ve değişik türde müzik dinlemeye başlamaları olmuştur. Bireylerin %14.7'si, otomobil aracılığıyla daha fazla ve değişik türde müzik dinlemeye başlamıştır. Bu da gayet doğal bir durumdur. Çünkü; otomobille seyahat ederken, özellikle de yalnız başına bulunduğu zaman can sıkıntısını giderebilmek için yapılabilecek tek şey müzik dinlemektir. Bu da araştırmanın başında beklenen bir sonuç idi ve beklendiği gibi otomobilin pek çok kişinin müzik dinleme alışkanlığını önemli ölçüde etkilediği ortaya çıkmış olmaktadır.

Otomobil sahiplerinin yüzde onluk bir kesimi, otomobil edindikten sonra, sportif faaliyetlerinde bir azalma olduğuna dair şikayete bulunmuştur. Otomobilin belki de en olumsuz etkilerinden biri, egzersiz imkanını ortadan kaldırması, böylece bedensel sağlığı olumsuz yönde etkilemesidir. Bu bulgular da elde edilmesi beklenen bilgiler kategorisine dahil edilebilir.

Bir otomobilden, çoğu zaman ulaşımı sağlama işlevinin ötesinde çok daha fazla şeyler beklenmektedir. Otomobilin, güçlü, konforlu, hızlı, ekonomik, güvenli ve yakıt bakımından tasarruflu olması bu aranan özelliklerden bir kısmıdır. Temelde bir ulaşım aracı olan otomobil, farklı markaları, her yıl yenilenen modelleri ve her geçen gün daha da arttırılan konfor ve güvenlik özellikleri ile bazen bir gösteriş aracı, bazen bir statü göstergesi, bazen de sahip olma duygusunu tatmin eden bir zevk nesnesi özelliğine büründürülmektedir.

Kişilerin, otomobillerinde ne tür özellikler aradıklarına dair soru için, "ihtiyaç gidermesi" özelliği en çok işaretlenen cevabı oluşturmaktadır. Araştırmaya katılanların %54'ü, otomobilde bu özelliği aradıklarını belirtmişlerdir. Yine, "otomobil sizce bir ihtiyaç mıdır?" sorusuna %87.3 oranında "önemli bir ihtiyaçtır" cevabı alınmıştır. Bunun yanında, % 11.3 "olmasa da olur" cevabını verirken; sadece bir kişi, otomobilin lüks tüketim aracı olduğunu kabul etmiştir. Öte taraftan otomobil sahiplerinin önemli

bir bölümü, toplu ulaşım çok cazip hale getirilse bile otomobilden vazgeçmeyeceklerini ifade etmişler, yalnızca, %29.3'ü böyle bir durumda, sadece uzun yolculuklarda otomobilden vazgeçebileceklerini belirtmişlerdir. Kısaca, şartlar ne olursa olsun, toplu taşıma ne kadar geliştirilirse geliştirilsin insanların büyük bir çoğunluğu, otomobili vazgeçilmez bir araç olarak görmeye devam etmektedirler. Bu verilerden de anlaşılacağı gibi, otomobil öncelikle bir ihtiyaç durumundadır. Aynı zamanda bu veriler, araştırmanın amacının ifade edildiği bölümlerde ve giriş kısmında, otomobilin önemli bir gereksinim olarak yansıtıldığı cümleleri doğrular niteliktedir.

Otomobilde en çok aranan, ikinci özellik konfor, bir diğer özellik ise otomobilin ekonomik olmasıdır. Otomobil sahiplerinin %16'sı, otomobilde aradıkları en önemli özelliğin "ucuzluk" olduğu cevabını vermişlerdir. Büyük bir kesim de, "yakıt tasarrufu" özelliğinin, otomobilde aradıkları başlıca özellik olduğunu belirtmişlerdir. Böylece, çok büyük bir kesimin (%29) otomobilde hem fiyat hem de yakıt yönüyle ekonomik olma özelliğini aradığı söylenebilir. Bu bulgular, teorik kısımda ifade edilen, "otomobil alımının ekonomik güçlerini aştığı, nüfusumuzun büyük bir kesimi, kalitesiz de olsa düşük model ucuz otomobillere yönelmektedir" şeklinde verilen bilgileri büyük ölçüde doğrulamaktadır.

Anketi cevaplayanların %8'i otomobilde "hızlı olması" özelliğini ararken; %2'si de "gösterişli olmasını tercih etmektedir. Bunlar da önemli birer bulgu olarak değerlendirilebilir. Çünkü insanlar gerçekten de otomobilde çoğu zaman hızlı olma özelliği aramaktadırlar. Hatta, hız kaynaklı trafik kazalarına veya bireylerin trafikte ne kadar hız yaptıklarına bakılacak olsa (ki, bu cevapları veren kişilerin %74.5'i şehirlerarası trafikte saatte 90 km'nin üzerinde hız yaptıklarını ifade etmişlerdir), bu rakamın aslında daha yüksek çıkması gerektiği bile düşünülebilir.

Otomobil, mesafeleri yakınlaştırma ve uzak mesafelerdeki insanları bir birine ulaştırma fonksiyonunu icra etmekte; böylece sosyal, ekonomik ve kültürel ilişkilerin artarak devamına hizmet etmektedir. Ancak, otomobilin bu işlevine rağmen pek çok kişi gerek otomobil yakıt fiyatlarının yüksek olması ve yolların güvenli olmaması, gerekse sürücülük tecrübelerinin yetersizliği sebebiyle şehirler arası yollarda özel otomobilleriyle seyahat etmemekte, bunun yerine toplu taşıma vasıtalarından yararlanmayı tercih etmektedirler. Bu durumda otomobil, sadece şehir içi ulaşımında kullanılan işlevsiz bir araç pozisyonuna düşmektedir. Çünkü; otomobil sahiplerinin üçte ikisinden çoğu şehirler arası seyahatlerinde otobüsü, (haliyle karayolunu) tercih etmektedirler. Bu tür seyahatlerde özel otomobillerini kullananlar ise beşte bir

oranındadır. Bu demektir ki; otomobil sahiplerinin büyük bir kesimi şehirler arası yollarda otomobillerini kullanmaktan çeşitli sebeplerle kaçınmaktadırlar.

Yine, otomobil sahiplerinin onda birinden azı uçağı tercih ederken; yirmide biri bile bulmayan bir grup ta demir yollunu tercih etmektedir. Bu tablo, ulaşım da daha güvenli olan demir yolları ve hava yollarının ne kadar çok az; daha tehlikeli olan karayollarının ise ne kadar çok fazla kullanıldığını göstermesinin yanı sıra, çok az sayıda kişinin hususi otomobillerini gereğı kadar işlevsel olarak kullandığını göstermek açısından da oldukça manidardır. Otomobilin şehir içi kullanım alanının da oldukça sınırlı olduğu göz önünde bulundurulursa, otomobilin aslında ulaşım için o kadar da çok fonksiyonel olmadığı rahatlıkla anlaşılabilir.

Bütün bunlar, başta ifade edilen, otomobilin ulaşım için oldukça işlevsiz olduğu, ömrünün büyük bir kısmını garajda geçirdiğı ve otomobille ulaşım sağlamanın adeta çekiçle yumurta kırmaya çalışmak kadar abartılı bir eylem olduğu yargısını desteklemektedir.

O halde, otomobilleşmeyi bu kadar körükleyen nedir? Bu sorunun cevabı; otomobilin bireysel kullanımının verdiği haz ve sağladığı kişisel rahatlık olsa gerek. Zira, otomobil genel anlamda pek işlevsel görünmese de, özel alanda (acil işlerde, yalnız başına veya ailece yapılacak seyahatlerde, alternatif ulaşım imkanlarının olmadığı yer ve zamanlarda) oldukça işlevsel olabilmekte; hatta, başka hiçbir fonksiyonu olmasa da sırf bu avantajlarından dolayı ona yapılan harcamalara değer buluna bilmektedir.

Otomobil, aynı zamanda bir takım sembollerin sergilendiğı bir alan da olabilmektedir. Bireyler, dini, kültürel, zevk unsuru yada alışkanlıklarıyla ilgili bir takım sembollere otomobillerinde yer verebilmektedirler. Otomobil sahiplerinin %56.7'si otomobillerinde mutlaka kutsal yazı ve kitaplar bulundurmaktadır. Bu tutum, inancın yanı sıra kültürel alışkanlıklar ve kendini güvende hissetme ihtiyacı gibi psikolojik temellere dayandırılabilir. Otomobil sahiplerinin %13.3'ü, otomobillerinde nazar boncuğunu mutlaka bulundurduklarını belirtmiştir. Aslında nazar boncuğı otomobilde bir aksesuar, bir maskot olarak ta bulundurulabilir ama, yine de çoğı kişinin nazar boncuğunu geleneksel anlamıyla taşıdığı kabul edilebilir.

Günümüzde, otomobiller, işlevlerinden ziyade albenili görünümüleri ile dikkat çekmekte ve çoğı zaman prestij vesilesi olarak kullanılmaktadırlar. Bu gün artık, otomobil sahibi olmaktan çok, sahip olunan otomobilin kalitesi ve üzerinde birleştirdiğı üstün özellikler bir statü göstergesi olmaktadır.

Bu araştırmada, otomobil sahibi olmak ile prestij düzeyinin artması arasında bir ilişki olup olmadığı araştırılmış; "*lüks ve pahalı bir otomobil gördüğümüzde sahibi hakkında ne dşnrsmz ?*" sorusu üzerine, örneklemin %8'i, "nemli bir kişi olduğunu"; %24.7'si, "zengin ama sıradan bir vatandaş olduğunu"; yüzde on ikisi de, "kazancının şüpheli olduğunu" düşündüklerini ifade eden cevaplar vermişlerdir.

Anlaşılan, pahalı bir otomobil, sahibinin zengin veya önemli biri gibi algılanmasını sağladığı gibi, kazancı şüpheli, kara para sahibi biri gibi algılanmasına da yol açabilmektedir. Bu durumun en önemli sebebi ise; sıradan bir otomobil almanın bile büyük bir birikim gerektirdiği ülkemizde, elli bin-seksen bin marklık otomobiller almanın nüfusumuzun büyük bir kesimi için ulaşılması güç bir hayal olmasıdır.

Bu arada, örneklemin yaklaşık olarak beşte biri, otomobil edindikten sonra saygınlığında bir artış olduğunu ifade etmiştir. Otomobil edinme ile saygınlığın artması arasındaki ilişkiyi etkileyen başka faktörler de olabileceği akla gelmektedir. Bu sebeple, böyle bir cevabı verenler başka durumları yönüyle de incelendiklerinde; "otomobil edindikten sonra saygınlığım arttı" diyenlerden dördünün bayan, ikisinin ğrenci, on ikisinin de ünlü marka otomobil sahibi oldukları grlmştir. Yani bu cevabı verenlerin yarısından çoğunun böyle bir kanaate varması bu durumlarına bağlanabilir. Geri kalanların çevrelerinde ne miktarda otomobil bulunduğu, sosyal şartlarının neler olduğu önem taşımaktadır. Hiç kimse den, "otomobil edindikten sonra saygınlığımda bir azalma oldu cevabı alınmamıştır. Bu da çok normal olan ve beklenen bir sonuçtur. Zira, otomobilden dolayı saygınlığın artması mümkünse de azalması pek vaki değildir. Çok büyük bir kesim ise (%78), otomobil edindikten sonra saygınlıklarında önemli bir değişme olmadığını ifade etmiştir. Otomobilin her geçen gün yaygınlaşması ve piyasada ikinci el otomobillerin artması bu sonuç üzerinde büyük bir etkiye sahip olabilir. Ayrıca, saygınlığı sağlayan asıl faktörler (meslek, eğitim, sosyo-kültürel yaşantı gibi) yanında otomobilin etkisi çok düşük düzeyde kalabilir. Yani, prestij düzeyi zaten belli bir yere ulaşmış olan kişiler için otomobilin kazandıracadı pek bir şey olmayabilir.

Kentlerin giderek yayılması ve kent mekanının farklı işlevlere göre farklı bölgeler şeklinde düzenlenmesi, otomobile olan talebi her geçen gün daha da arttırmaktadır. Ancak, otomobil fiyatlarının nüfusumuzun çok büyük bir kesimi için oldukça yüksek olması, otomobil alımını başlı başına bir problem haline getirmektedir. Otomobilin, hem alımı hem de kullanımını sırasında aile bütçesi oldukça büyük bir yük altına girmektedir.

Mutlaka bir otomobil almaya karar veren bir şahıs, birtakım çabalara girişmek zorunda kalmaktadır. Zira, bireylerin bir otomobil edinebilecek düzeyde ekonomik imkanlara kavuşması oldukça uzun bir zaman gerektirmektedir. Bu durum da, bir an önce bir otomobile kavuşmayı düşünen kişileri çeşitli çareler peşinde koşmaya sevk etmektedir.

Bu araştırmada otomobil sahiplerinin sadece beşte birinin, otomobil edinirken herhangi bir desteğe ihtiyaç duymadığı anlaşılmıştır. Geri kalanlar ise, çeşitli yollardan destek temin etmiştir. Bunların da en büyük kısmı aile desteği almışlardır. Aile desteği alanlar arasında hemen hemen her meslek grubundan (doktor ve çiftçi hariç) ve her gelir düzeyinden kişilere rastlanmıştır. Bu da, bireylerin otomobil alırken en büyük desteği ailelerinden aldığını göstermektedir

Otomobil sahiplerinin yaklaşık dörtte biri de otomobil alabilmek için borçlanmışlardır. Otomobil edinmek için banka kredilerine pek rağbet edilmediği de gözlenmektedir. Bu sonucu doğuran sebep, toplumun büyük bir kısmının, faizli kredilere sıcak bakmaması olabilir. Şahıslara borçlanılması halinde borcun geciktirilebileceği ve güçlü bir yaptırımla karşılaşılmayacağı düşüncesi de insanları, kredi almaktan ziyade şahıslara borçlanmaya teşvik edici olabilir

Sonuç olarak denilebilir ki; borç, kredi veya aile yardımı gibi her hangi bir desteğe ihtiyaç duymadan otomobil alabilecek insanların sayısı o kadar da çok değildir. Çünkü; otomobiller, çeşitli sebeplerle yüksek fiyatlara mal olmakta ve pek çok kişinin alım gücünü aşmaktadırlar. Bu durumda, gerek imkanlarının yetersizliği, gerekse bir an önce otomobil sahibi olma isteği sebebiyle kişiler, otomobil alabilmek için her hangi bir destek arayışına girmektedirler. Bu bulguların ortaya koyduğu sonuç, araştırmanın başında da bir tez olarak ileri sürülmüştür. Dolayısıyla, araştırmanın başında ifade edilen, her hangi bir desteğe müracaat etmeden otomobil edinmenin oldukça güç olduğuna dair tez doğrulanmış bulunmaktadır.

Otomobilin alımı sırasında da, kullanımı esnasında da aileye, küçümsenmeyecek derecede önemli bir yük getirdiği muhakkaktır. Görüldüğü gibi; pek çok kişi için, belli bir yükün altına girmeden otomobil sahibi olmak o kadar da mümkün değildir. Bununla birlikte otomobilin getirdiği yük, kullanım esnasında daha da artmaktadır. Çünkü; otomobil yakıtının her geçen gün değeri daha da artmakta, otomobilin, bakım ve tamirata da ayrı bir problem oluşturmaktadır. Özellikle, ucuz diye alınan düşük model otomobillerin, hem yedek parça sorunu, hem de aşırı derecede yıpranmış olup sıkça arızalanmaları nedeniyle sahiplerine maliyeti, oldukça yüksek olmaktadır. Buna, trafik

kazaları sonucu oluşan mali kayıplar eklenince tablo daha da vahim bir hal alıyor. Yine, otomobili bir çok tehlikeye karşı garanti altına almak için yapılan kasko (araç sigortası), pek çok kişiye yüksek gelebilmektedir. Bundan kaçınan kişiler ise büyük bir risk ile karşı karşı ya kalmaktadırlar. Dolayısıyla, otomobil sahibi aileler otomobillerine oldukça yüksek masraflar yapmak zorunda kalabilmektedirler

Otomobil sahiplerinin %22'si, otomobillerine, çocuklarına yaptıklarından daha çok harcama yapmaktadırlar. Yani, otomobilin aylık giderleri çocukların aylık eğitim, sağlık, giyim, oyuncak vb. giderlerinden daha yüklü bir yekün tutmaktadır. Otomobil sahiplerinin %38.7'si de, otomobillerine, çocukları için yaptıkları kadar harcama yapmaktadırlar. Başka bir deyişle (yukarıdaki her iki grup bir arada değerlendirildiğinde), aile reislerinin üçte ikiye yakın bir kesimi çocuklarına, ya otomobillerine yaptıklarından daha az harcama yapmakta, ya da ancak otomobile yaptıkları kadar bir harcamayı çocuklarına yeterli görmektedirler. Yani, otomobil sahiplerinin sadece altıda biri çocuklarına, her ay otomobillerinden daha fazla harcama yapmaktadırlar. Bu tabloyu, ailedeki çocuk sayısı, aylık gelir düzeyi, aile reisinin eğitim ve bilinç düzeyi, otomobilin marka ve modeli, otomobilde kullanılan yakıt türü, sahip olduğu özellikler gibi pek çok faktörün etkilediği muhakkaktır. Ancak, asıl önemli olan otomobilin, nüfusumuzun büyük bir kesimi için aile bütçesine oldukça büyük bir yük oluşturduğu gerçeğidir.

Otomobil sahiplerinin üçte birinin aylık mutfak ve temizlik masrafları, ya otomobillerine yaptıkları harcamaya denk düşmekte yada bu harcamaların gerisinde kalmaktadır (12 kişi, otomobillerine mutfaktan daha çok harcama yaparken; 40 kişi eşit miktarda harcama yapmaktadır). Yani, otomobil sahiplerinin üçte birinin aylık mutfak ve temizlik masrafları otomobil için yaptıkları masrafı geçmezken; sadece üçte ikiye yakın bir oranda kişi (%64), otomobil için mutfak ve temizlik harcamalarından daha az harcama yapmaktadır. Araştırmanın teorik kısmında, otomobilin aile bütçesine maliyetinin incelendiği bölümde bu bulgulara yakın bir fikir ileri sürülmüştür, dolayısıyla bu bulgular o fikirleri desteklemiş bulunmaktadır.

Temelde, zaman kazandırıcı ve bireysel enerji tüketimini azaltıcı özelliğe sahip olan otomobil, tabii kaynakların hızla tüketilmesine katkıda bulunduğu gibi, trafik sıkışıklığı ve yorucu seyahatler sonucuna sürücü enerjisini tüketici bir özelliğe de bürünebilmektedir. Çünkü; otomobil merkezli ulaşım, toplumsal hayatın içine sayısız çoklukta taşıt yerleştirerek ve otomobillerin hareket kabiliyetlerini yok edecek çapta trafik tıkanıklığı oluşturarak bu sorunun şiddetini oldukça arttırmıştır. Böylece;

otomobil ağırlıklı ulaşımın sunduğu bireyselleşmiş tüketim tarzı, yoğun bir enerji, zaman ve kaynak tüketimine yol açmaktadır.

Otomobil sahiplerinin %16'sı, otomobilin kendilerine zaman kazandırdığına inanmamaktadır. Hatta, bunların bir kısmı otomobilin, bakımı ve trafik tıkanıklığı sebebiyle kendilerine zaman kaybettirdiğine bile inanmaktadır. Otomobil sahiplerinin 5/6'sı otomobilin kendilerine oldukça çok zaman kazandırdığını kabul etmektedir. Bu da pek şaşırtıcı bir durum değildir. Otomobilin kaybettirdiği zamanın, kazandırdığı zaman ile kıyaslanması durumunda, otomobilin oldukça çok zaman kazandırdığı kanaatine rahatça varılabilir. Ancak, bu avantajlarına rağmen otomobilin, bazen oldukça zaman kaybettirdiği, böylece stres ve sıkıntı ürettiği de inkar edilemez.

Otomobil sahiplerinin %41.3'ü otomobilin, sürücü yorgunluğunu ve enerji kaybını azalttığına inanmıyor. Hatta, üçte bire yakın bir bölüm, otomobilin sürücü enerjisine önemli bir etkisi olmadığını düşünürken; bir kısmı da otomobilin sürücüye enerji ve zaman kaybettirdiğini kabul ediyor. Bu durum üzerinde iki önemli etkenin rolünden söz edilebilir: Trafik yoğunluğu ile otomobilin kalite ve konforu. Bu iki etken, sürücü enerjisini ve yorgunluk düzeyini etkileyen başlıca unsurlardır. Özellikle, şehirlerarası yolculuklarda konfor yönüyle otomobilin sahip olduğu özellikler çok daha büyük bir önem taşımaktadır.

Otomobilin, sağlıklı yaşam ve ekoloji üzerinde de çok çeşitli olumsuz etkileri bulunmaktadır. Otomobilin sorumlu tutulabileceği problemler, trafik kazalarından, ekolojik bozulmalara; psikolojik rahatsızlıklardan, bedensel sağlıkta oluşan bozulmalara kadar geniş alana yayılan bir çeşitlilik göstermektedir.

Otomobilin çevreye en büyük darbesi egzoz yoluyla olmaktadır. Yapılarında büyük oranda petrol içeren maddeler barındıran asfalt yollar da çevre kirliliğine büyük bir katkı sağlamaktadır. Otomobil kaynaklı çevre kirleticiler bununla da bitmiyor. Otomobilin atık parçaları çevreyi büyük ölçüde tehdit ederken; sürücülerin seyahat esnasında otomobillerinin pencerelerinden attıkları atıklar da çevre kirliliğini önemli oranda arttırmaktadır. Bu arada, gürültü kirliliği ve şehirlerde yaşanan hava kirliliği, bu konunun ayrı bir boyutunu oluşturmaktadır.

Otomobil sahiplerinin üçte birinden fazlası, çevre konusunda oldukça bilinçsiz davranmaktadır. Çünkü; bir kısmı otomobilleriyle seyahat ederken yiyecek, sigara vb. atıklarını otomobillerinin camından atmakta; bir bölümü de, atıkları kendilerince uygun buldukları yerlerde yol kenarına atmaktadırlar. Seyahat esnasında yolların manzarası dikkatli bir gözle gözlenecek olsa, durum daha açık bir şekilde anlaşılacaktır. Zira; kola

kutularından, alkollü içecek kutu ve şişelerine kadar pek çok atık yüzünden yolların, bakmaya tahammül edilemeyecek bir manzara sergilediği görülmektedir

Otomobil sahiplerinin beşte biri, otomobile ait (çoğu da aşırı derecede kirletici ve tehlike boyutunda zararlı olan) atıkları bilinçsiz bir şekilde atmaktadır. Her hangi bir yere atma, çöp bidonlarına atma veya yakma gibi yollarla, bu zararlı maddeleri çevreye bırakmaktadırlar. Oysa, bu maddelerin her biri ayrı bir tehlike kaynağıdır. Otomobil sahiplerinin %75'i, bu tür atık maddeleri sanayi bölgesine veya tamirciye bıraktıklarını ifade etmişlerdir. İyi bir sonuç gibi görünüyorsa da, bu maddelerin sanayici ve tamirciler tarafından nasıl kullanıldığı araştırıldığında, daha korkunç bir manzara ile karşılaşmaktadır. Çünkü, tamircilerin çoğu, özellikle kış aylarında ısınmak için bunları (kullanılmış yağ başta olmak üzere) yakmakta, kullanmaya ve yakmaya müsait olmayanları çevreye atmaktadırlar. Bu gün sanayi bölgeleri, eski lastik, hurda araba ve kullanılamaz hale gelen oto parçalarıyla dolup taşmış bulunmaktadır. Böylece çevre ve hava kirliliği had safhaya ulaşmaktadır.

Otomobil sahiplerinin fiziksel çevreye karşı sergiledikleri tutumlar kadar, çevredeki diğer insanlara karşı takındıkları tavırlar da oldukça önem taşımaktadır. Otomobil sahiplerinin yaklaşık beşte biri, otomobillerini kullanırken öteki insanları adeta hiç önemsememektedirler. Çünkü; *"yağmurlu bir havada seyahat ederken, yayalara su sıçrattığımız olur mu?"* sorusuna karşılık bunların bir kısmı, *"sıçrattığım olur"* deyip gerçeği itiraf ederken; bir kısmı da, *"pek farkında olmam"* diyerek, adeta diğer insanları hiç görmediğini, onlara hiç dikkat etmediğini, otomobilin dışında neler olup bittiğinin farkında bile olmadığını belirtmiştir. Demek ki; bazı otomobil sahipleri tabii çevreyi pek önemsemedikleri gibi, sosyal çevreyi de pek umursamamaktadırlar.

Otomobil sahiplerinin çevre konusundaki gözlemlerinden yararlanmak için kendilerine, *"Elazığ'da aşağıdakilerden hangileri daha çok çevre kirliliği ve gürültü oluşturmaktadır?"*, şeklinde bir soru sorulmuştur. Otomobil sahipleri, Elazığ'daki çevre kirliliğinde en önemli unsur olarak bina bacalarını görmekteyiz. Otomobil sahiplerinin yarısı, en önemli çevre kirleticilerden biri olarak bu unsuru işaretlemişlerdir. Yarısına yakını, kirleticiler sıralamasında ikinci derecede egzoz gazını etkili unsur olarak görmüşler; üçüncü derecede kirletici faktör olarak ise, fabrika bacalarını dile getirmişlerdir. Otomobil sahiplerinin yaklaşık beşte biri fabrika bacalarının Elazığ'da çevre kirliliği yaptığı kanaatindeyiz. Bu kanaatin oluşmasında en önemli etken ise, çimento fabrikasıdır. Çevreyi kirlettiklerine olan inanç konusunda, sanayi atıkları son sırada yer almaktadır. Otomobil sahiplerinin sadece %5'i Elazığ'da

sanayi atıklarının çevreyi kirlettiğine inanmaktadır. Bu oranda etkili olan en önemli sebep ise, sanayi atıklarının daha çok sanayi bölgesinde kalması ve pek dikkat çekmemesidir. Sonuç olarak, ulaşım araçları, dolayısıyla otomobil çevre kirliliğine büyük bir katkı sağladığı bir gerçektir.

Otomobille ilgili bir diğer problem, hızlı ve çarpık kentleşmenin sonuçlarından olan, beton yığınlarından arta kalan arazinin de yollara tahsis edilmesidir. Bu yollar otomobil vb. araçlar tarafından kullanıldığı gibi, geriye kalan öteki arazilerin büyük bir kısmı da otoparklara ayrılmış ve böylece insanların sosyal faaliyet ve eğlence alanları oldukça daralmıştır. Günümüzde, adeta nefes alacak bir alan, çocukların oynayabileceği bir mekan kalmamış durumdadır. İşte, insan ruhunu sıkan bu sıkışmış ve daralmış mekanlardan bir nebze kurtulabilmek için, yeşil alan düzenlemeleri ve çocuk parkları vazgeçilmez mekan düzenlemeleri olarak karşımıza çıkmış bulunmaktadır. Ne yazık ki; pek çok kent mekanında bu düzenlemelere büyük bir yer verilmeye çalışıldığı halde bu konudaki çabalar, her geçen gün yayılan ve artan kentleşme karşısında yetersiz kalmaktadır. Dolayısıyla, dinlenebilecek çevre düzenlemeleri, yeşil alanlar ve çocuk oyun alanları yine de yetersiz kalmaktadır. Elazığ'da da durumun bundan pek farklı olduğu söylenemez.

Elazığ'daki çevre düzenlemeleri, yeşil alanlar ve çocuk oyun alanları hiç yeterli bulunmamaktadır. Otomobil sahiplerinin yarısı, bu tür alan ve düzenlemeleri çok yetersiz bulduklarını belirtirken; üçte birinden fazlası da bu alanlarla ilgili düzenlemelerin daha da geliştirilebileceğini söyleyerek, aslında bu alandaki düzenlemeleri yetersiz bulduklarını ifade etmiş olmaktadır. Geri kalan çok az sayıdaki kişi bu tür düzenlemeleri yeterli bulduklarını belirtmişlerdir. Açıkça anlaşıldığı gibi bir çok kişi Elazığ'daki, eğlenme ve dinlenmeye yönelik çevresel düzenlemeleri yetersiz bulmaktadır.

Günümüzde insanların büyük bir kısmı, hem masa başı işlerde çalıştıklarından, hem de her türlü ulaşımı motorlu araçlarla sağladıklarından, zamanlarının çoğunu oturarak geçirmekte ve hareketten mahrum bir gündelik hayat yaşamaktadırlar. Bu hareketsizlik ise, bedensel sağlık üzerinde oldukça mühim tahribatlar yapmaktadır.

Otomobil sahiplerinin üçte ikiye yakın bir bölümü otomobil kullanmaktan kaynaklanan çeşitli rahatsızlıklar yaşamışlardır. Sadece, üçte biri, otomobil kullanma sebebiyle her hangi bir rahatsızlık yaşamamışlardır.

Otomobilden kaynaklanmış olabilecek her hangi bir rahatsızlık yaşayanlar, en çok aşırı kilodan şikayet etmişlerdir. Bu şikayette bulunanlar, yaklaşık olarak, üçte bir

oranındadır. Bu, normal bir sonuç olarak kabul edilebilir. Zira, otomobil egzersiz imkanlarını azalttığından dolayı, aşırı hareketsizlik sebebiyle doğal olarak vücutta yağlanma ve kilo artışı yaşanmaktadır.

İkinci derecede şikayet konusu olan rahatsızlık "hareket güçlüğü" şikayetidir. Otomobilin, egzersiz imkanlarını yok etmesi sonucu yaşanan en önemli rahatsızlıklardan biri olan hareket güçlüğü, özellikle uzun yolculuklardan sonra daha belirgin olarak yaşanmaktadır. Yoğun ve stresli şehir içi trafiğinde araç kullanmak ta kişilerde bu rahatsızlığın baş göstermesine yol açabilir.

Üçüncü şikayet konusu, adale ağrılarıdır. Adale ağrıları da yine, otomobilde hareketsiz olarak belli bir pozisyonda durmaktan kaynaklanır ve daha çok sırt, bel, boyun, kol ve bacak kaslarında kendini hissettirir.

Sonuç olarak denilebilir ki; otomobilin, sebep olduğu bir çok problemin yanı sıra, bedensel sağlığa da oldukça olumsuz etkileri bulunmakta; bireye sağladığı konforlu hayat şartları ve çeşitli avantajların yanında, beden sağlığını bozucu bir etkiye de sahip olabilmektedir. Ancak, otomobilden kaynaklandığı düşünülen bu problemlerin tek sorumlusu otomobil değildir. Bireylerin, gerek spordan uzak durmaları, gerek kötü alışkanlıklara sahip olmaları, gerekse sağlıksız çevre koşullarında yaşamaları gibi durumlar da bu rahatsızlıkların artmasına yol açabilmektedir.

Otomobil sürücülerinin trafik tıkanıklığına uzun süre maruz kalmaları durumunda; özellikle uzun mesafeli, uzun bekleme süreli, ve sık tekrarlanan durumlarda, olumsuz psikolojik haller artmakta, tahammül gücü azalmakta ve sabırsız, aynı zamanda tehlikeli araba kullanma davranışları ortaya çıkmaktadır. Otomobil kullanmak hemen hemen herkesin psikolojik dünyasını, trafik ortamına göre olumlu veya olumsuz şekilde etkilemektedir.

Otomobil sahiplerinin yaklaşık olarak üçte biri, otomobili sakin bir ortamda kullanınca sakinleşip huzura kavuştuklarını; %38.6'sı ise, trafik sıkışıklığında huzursuz olup, sinirlenerek strese girdiklerini ifade etmişlerdir. Anlaşılacağı gibi; normal şartlar altında zevk ve huzur kaynağı olan otomobil, olumsuz trafik şartlarında stres ve huzursuzluğa yol açabilmektedir. Dolayısıyla, insan psikolojisini bozup, ruh dünyasını allak bulak eden etkenler arasında trafik ve ona bağlı olarak otomobil de yerini almaktadır.

Otomobili, sıkışık bir trafikte kullanmanın kendilerini huzursuz edip, sinirlendirdiğini ve strese soktuğunu ifade edenlerin yarıya yakın kısmı, trafikte

sinirlenince, zaman zaman argo ifadeler ve küfür sözleri kullandıklarını belirterek meselenin ne derece vahim boyutlara ulaşabileceğini de gözler önüne sermiştir.

Sıkışık bir trafikte veya uzun bir yolda otomobil kullanmak, böylece yorgunluk ve stres yaşamak, pek çok kişinin gündelik hayatında olumsuz tablolar oluşturmakta ve günlük hayatı aksatacak derecede derin izler bırakmaktadır. Kalabalık bir trafik veya uzun ve yorucu bir seyahatten sonra yaşanan olumsuzluklar bir arada değerlendirildiğinde, çok büyük bir kitlenin önemli derecede olumsuz bir havaya girdiği, kötü saatler geçirdiği ve günlük yaşantısında aksamalar yaşadığı görülmektedir. Otomobil sahiplerinin hemen hemen yarısı (%49.3), trafikte yaşanan yorgunluktan sonra hiç kimse ile ilgilenmediklerini, kendi kendilerine dinlenip huzur bulmaya çalıştıklarını ifade etmişlerdir. Yani, bu şahıslar, sosyal çevreleriyle ilişkilerini keserek kendi kabuklarına çekilmektedirler.

Otomobil sahiplerinin yaklaşık dokuzda biri, yorucu bir seyahat veya sıkışık bir trafikten sonra kendi kendine söylenip durduklarını belirtmişlerdir. Yani, böyle bir durumda strese girdiklerini, çevreleriyle ilgilerini kestiklerini, öfkeyle dolduklarını ve boşalmak için durmadan söylendiklerini anlatmışlardır. Bütün bu tepkiler ise, bireyi toplumdan uzaklaştırmakta, tepkici ve uyumsuz kişilik özellikleri kazandırmaktadır.

Daha korkunç olan bir diğer sonuç ise; bireylerin öteki insanlara karşı saldırgan bir tutum sergilemeleridir. Ki, otomobil sahiplerinin bir bölümü de, yorucu bir seyahat ve kalabalık bir trafikten sonra bir bahane ile kızdıklarını ve etraflarındaki kişilere çattıklarını söylemişlerdir. Görüldüğü gibi, stresli trafik ortamı bazı kişileri bunaltmakta, kendinden geçmesine ve saldırganlaşmasına yol açmaktadır.

Otomobil sahiplerinin üçte bire yakın bir bölümü ise, böyle bir trafikte sıkıntı ve bunalım yaşadıklarını ancak, aileleriyle ilgilenip sıkıntılarını unutmaya çalıştıklarını belirtmişlerdir. Bu şahıslar, her ne kadar ötekiler gibi bir takım sıkıntı ve stresler yaşıyorlarsa da bu sıkıntı ve bunalımlarını başkalarına yansıtmamakta, günlük hayatın güzelliklerine dönüp olumsuz havayı unutmaya çalışmaktadırlar.

Sonuç olarak denilebilir ki; yoğun stres altında kullanılması halinde otomobil, bireylerin psikolojik yaşantılarında derin izler bırakıp tahribatlar yapmakta, sosyal hayat düzenini bozmakta, bunalım, uyumsuzluk ve çatışmalara yol açmaktadır. Yani; bireylerin psikolojik ve sosyal yaşantılarında bir takım aksaklıklara yol açmakta; kişiliklerinde tahribatlar yaparak dillerini, ruh sağlıklarını ve toplumsal uyumlarını bozmaktadır. Böylece toplumda, uyumsuz, kavgacı, stresli veya içine kapalı tiplerin çoğalmasına katkıda bulunmuş olmaktadır. Açıkçası, teorik kısımda da ifade edildiği gibi otomobil,

günümüzdeki diğer bir çok teknolojik araç gibi, gürültü, stres ve yapısında barındırdığı zararlı maddeler yüzünden insan beden ve ruh sağlığında büyük tahribatlar yapmakta; böylece, bireysel ve sosyal yaşantıyı olumsuz etkilemektedir.

Otomobil, başkalarıyla ilişki kurma durumunu yok etme derecesinde azaltmakta, tamamen özel bir tüketim biçimi sunmaktadır. Otomobil sahiplerinin %14.6'sı, boş zamanlarında otomobilleriyle gezmeyi tercih ediyorlar. Bunların bir kısmı (%6), boş zamanlarında sadece otomobilleriyle gezmeyi tercih ettiklerini belirtirken; ötekiler aynı zamanda, daha başka etkinlikleri de tercih ettiklerini ifade etmişlerdir. Görüldüğü gibi, sayıca çok fazla olmasa da boş zamanlarında kitap-gazete okuma veya spor yapma gibi faydalı etkinliklerden ziyade otomobille dolaşmayı tercih edecek derecede otomobile bağımlı olan otomobil sahipleri bulunabilmektedir. Öte taraftan, sağlık açısından çok gerekli olduğu halde spora zaman ayıran, boş zamanlarında spor yapmayı tercih eden otomobil sahiplerinin sayısı oldukça azdır (%12).

Otomobil sahiplerinin, büyük bir kısmı otomobillerinden ayrı kalmaları durumunda, onun eksikliğini hissetmekte, bu durumdan sıkıntı duymaktadırlar. Bunların yarısı, çok sıkıldıkları halde bu duruma alışmaya çalıştıklarını ifade ederken; bir kısmı da, mutlaka bir otomobil bulup kullanmaya çalıştıklarını ifade etmişlerdir. Yani, otomobil, eksikliğini büyük ölçüde hissettirmekte, kendini aratmaktadır. Otomobilsiz kalmayı önemsemeyen otomobil sahiplerinin sayısı pek fazla sayılmaz. Hatta, bu durumu pek önemsemediklerini söyleyenlerin, gerçekten böyle bir olay yaşamaları durumunda hepsinin cevabının yine aynı olacağı da şüphelidir. Ama, şu bir gerçek ki; alışmaya çalışsa da pek çok kişi, otomobilsiz kalmaları durumunda büyük bir sıkıntı duymaktadırlar.

Otomobile bağımlılığın yanı sıra, otomobilin bireysel kullanımı ile bireycilik, arasında bir ilişki olup olmadığı da ayrı bir merak konusunu oluşturmaktadır. Görünen o ki; pek çok kişi, otomobili işlevsiz kılacak derecede onu şahsileştirmiş, kendi dışında hiç kimseyi otomobilden yararlandırmayacak derecede otomobiline bağımlılık kazanmış ve otomobili sadece kendi hizmetine bağlamış bulunmaktadır. Otomobil sahiplerinin yaklaşık olarak üçte biri otomobillerine aşırı yük ve fazla yolcu bindirmediklerini ifade etmişlerdir. Böyle bir tavır sergileyen kişilerin bu tutumu üzerinde, otomobile bağımlılık kadar, otomobilin bireye maliyetinin de etkili olduğu gerçeği göz ardı edilemez.

Bu arada, otomobil sahiplerinin yaklaşık beşte biri de, otomobillerini başkasına kesinlikle kullandırmadıklarını ifade etmişlerdir. Kendi dışındaki kişilere, gerek

sürücülük konusunda, gerekse otomobili dikkatli kullanma ve koruma konusunda güvenememe durumu bu konuda oldukça etkili olabilmektedir.

Otomobil sahiplerinden az sayıda kişi (%8), otomobillerini sadece eşlerine kullandırdıklarını belirtirken; %24.7'si, çocuklarına ve yakınlarına kullandırdıklarını belirtmişlerdir. Otomobilini başkasına kesinlikle kullandırmayan üçte birlik kesimin yanında bunlar, daha uyumlu bir tutum sergilemiş bulunmaktadır.

Otomobil sahiplerinin %15.3'ü, "yolda otostop yapanları otomobilime almam" demişlerdir. Bu tutum, genellikle bencil bir davranış gibi görünse de büyük ölçüde, tanımadığımız insanlara karşı tedirginlik ve güvensizlik duymanın bir ürünü olarak ortaya çıkmaktadır. Otomobil sahiplerinin beşte biri, "otostop yapanlardan zor durumda olanları otomobilime alırım" derken; üçte biri, otostop yapanlardan, zorunlu hallerde sadece güvendiklerini otomobillerine aldıklarını söylemişlerdir. Demek ki; güvenlik endişesi olmasa, daha büyük bir kesim yolda kalanlara yardımcı olacaktır.

Otomobil sahiplerinin %78'i, toplu ulaşım ne kadar cazip hale getirilirse getirilsin otomobilden tamamen vazgeçemeyeceklerini belirtmişlerdir. Bunlar içinde, otomobil sahiplerinin %48.7'si, toplu ulaşım ihtiyaca cevap verebilecek kadar cazip hale getirilse bile otomobilden kesinlikle vazgeçemeyeceklerini ifade ederlerken; %29.3'ü, böyle bir durumda sadece uzun yolculuklarda otomobilden vazgeçebileceklerini söylemişlerdir. Yani, bu ikinci kesim de otomobilden tamamen vazgeçmelerinin mümkün olmadığını beyan etmişlerdir. Anlaşılan o ki; otomobil sahiplerinin otomobillerine olan bağımlılıkları, şartlar ne olursa olsun ondan asla vazgeçemeyecekleri bir dereceye varmış bulunmaktadır. Bu durumu etkileyen en önemli sebep ise, daha önce de ifade edildiği gibi, otomobili çekici kılan faktörlerdir. Böylece; temelde bir ihtiyaç olan otomobil, bağımlılık yapan bir nesne haline almaktadır.

Otomobilden vazgeçme veya geçmeme tutumuna sahip otomobil sahipleri, cinsiyet açısından karşılaştırıldıklarında, otomobilden vazgeçme konusunda kadınların erkeklerden daha isteksiz oldukları gözlenmektedir. Zira; otomobil sahibi erkeklerin %46.4'ü, toplu ulaşımın daha cazip olması halinde bile otomobilden kesinlikle vazgeçemeyeceklerini ifade ederken; kadınların %60'ı, aynı düşünceyi beyan etmişlerdir. Bütün bu bulgular, otomobile bağımlılık ve bireycilik konularının incelendiği bölümlerde ortaya konulan teorileri çok önemli ölçüde doğrular niteliktedir.

Otomobil sahiplerinin, trafik kazası yapıp yapmadıkları, hız vb. kaza sebepleri konusundaki tutum ve düşünceleri, trafik kuralları hakkındaki düşünceleri, araç ve yol güvenliği konusundaki bilinç düzeyleri, trafikte izledikleri tutumları ve alkollü olarak

araç kullanıp kullanmadıkları gibi durumların bilinmesi bu araştırmanın amacı açısından büyük bir önem taşıdığından, bu durumların hepsi ayrı ayrı irdelenmiştir.

Otomobil sahiplerinin yaşadıkları trafik kazalarıyla ilgili olarak elde edilen veriler şöyledir: Otomobil sahiplerinin %37.3'ü, her hangi bir trafik kazasına karışmıştır. Bu kazaların büyük bir bölümü şehir içinde yaşanmış olup; tamamına yakını çarpma veya çarpışma şeklinde gerçekleşmiş, çoğu hafif hasarlı kazalardır.

Bu kazaların %68'i, dikkatsizlik, dalgınlık veya kurallara uymama sebebiyle meydana gelmiş; önemli bir kısmı da (%14), aşırı hızdan kaynaklanmıştır. Ötekiler ise, olumsuz hava, yol ve çevre şartlarından kaynaklanırken; biri, alkollü araç kullanma yüzünden yaşanmıştır.

Otomobil sahiplerinin %75'i, şehirler arası yollarda; yüzde 88'i de şehir içinde aşırı hız yapmaktadırlar. Kaza yapan otomobil sahiplerinin tamamına yakını aşırı hız yapanlar arasından çıkmıştır. Bunların %26.7'si, sebebini bile bilmeden veya hiç düşünmeden bilinçsiz olarak aşırı hız yapmaktadırlar. Otomobil sahiplerinin, %21.3'ü, yolların güvenli olması sebebiyle hız yaptıklarını söylemişlerdir. Oysa, kara yollarımızın güvenlik açısından yeterli olup olmadığı sorusuna, bu kişilerin büyük bir çoğunluğu olumlu cevap vermemiştir.

Otomobil sahiplerinin %19.3'ü, otomobilleri kaliteli ve güvenli olduğu için aşırı hız yaptıklarını ifade etmişlerdir. Gerçekten de çoğu kişi, otomobilin kalitesi ve güvenlik özellikleri arttıkça daha fazla hız yapmaktadır. Ne yazık ki, otomobilin kalitesi ve güvenlik özellikleri, dikkatsizce araba kullanmanın doğurduğu tehlikeleri bertaraf etmeye yetmemektedir.

Otomobil sahiplerinin bir bölümü de, kendilerine güvenlerinin çok olması sebebiyle aşırı hız yaptıklarını ifade etmişlerdir. Yani, ani bir tehlike anında kaza yapmadan durabileceklerine, ustaca manevralar yapabileceklerine, tehlikeye meydan vermeden trafikte seyredebileceklerine inandıklarından dolayı hız yaptıklarını anlatmaktadırlar. Hatta, otomobilin ve yolların fiziksel niteliklerini ve fizik kurallarını hiçe sayacak derecede kendilerine güven duyanlara da rastlanabilmektedir.

Sebepler ne olursa olsun aşırı hız yapma davranışı çok büyük bir oranda bilinçsiz olarak gerçekleştirilmektedir. Otomobil sahiplerinin yarısından çoğu, kurallara dikkat ettiklerini ama bazılarını ihlal edebildiklerini ifade etmişlerdir. Yani kişiler, aceleleri olduğu zaman kurallara dikkat ettiklerini iddia etseler de çoğu zaman trafik kurallarını ihlal etmektedirler.

Araştırmanın teorik kısmında, sürücü eğitimi ve trafik kazaları ile ilgili bölümlerde ileri sürülen görüşleri bu bulguların büyük bir kısmı önemli derecede doğrulamaktadır.

Otomobil sahiplerine göre, en çok, otobüs sürücüleri aşırı hız yapmakta; onları ikinci sırada otomobil sürücüleri takip etmektedir. Üçüncü olarak, kamyon-kamyonet sürücülerinin aşırı hız yaptıklarını düşünmektedirler. Zaten, trafik kazaları incelendiğinde de bu tür araçların ne düzeyde sabıkalı oldukları rahatlıkla görülebilecek ve otomobil sahiplerinin bu konudaki tespitlerinin oldukça yerinde olduğu anlaşılacaktır.

Otomobil sahiplerinin neredeyse tamamı (%86.6), en önemli kaza sebebinin "*sürücü hataları*" olduğuna inanmaktadırlar. Bu araştırmaya katılan otomobil sürücülerinin bizzat kendilerinin karıştıkları kazalarda da sürücü hataları diğer hatalar arasında en büyük payı almakta idi (% 96.3). Dolayısıyla, sürücü hatalarının kazalarda çok büyük bir rol oynadığı rahatlıkla söylenebilir. Görüldüğü gibi, sürücülerin büyük bir çoğunluğu trafikte gayet bilinçsizce davranmaktadırlar. Otomobil sahiplerinin, üçte birine yakın bir bölümü (%28), ikinci derecede kaza sebebi olarak, yol hatalarını görmekteyiz. Bu da kabul edilebilir bir tespittir. Zira, yollarımızın gözler önündeki hali bu kanaati oldukça doğrulamaktadır.

Bu bulgular da yine, kazalar ve sürücü eğitimi hakkındaki teorik tespitleri doğrulayıcı niteliktedir.

Otomobil sahiplerinin %64'ü, otomobillerinde ufak bir arıza olduğunda derhal servise baş vurduklarını belirtirlerken; mali zorluklar sebebiyle ufak arızaları ihmal edenlerle de karşılaşabilmektedir. Yine, otomobil sahiplerinin, %44.7'si, otomobillerinde, zincir, yangın söndürücü, ilk yardım çantası gibi gereçleri mutlaka bulundurup gerektiğinde de kullandıklarını belirtirlerken; yarısından çoğunun bu konuda ihmalkar davrandıkları görülmüştür.

Araştırmada önemle üzerinde durulan bir diğer problem de sürücü eğitimi olmuştur. Sürücü eğitimi probleminin acil olarak çözülmesi ve bireylere sürücü belgesi kazandırılması için sürücü eğitim kurslarına ihtiyaç duyulmuş ve bunların özel teşebbüs tarafından kurulmasına izin verilmiştir. Ancak, uzun zamandır eğitim veren bu kurslardan çoğu zaman beklenen verim elde edilememiş ve çok sayıda kişi yeterli düzeyde sürücülük beceri ve bilgisi kazanmadan sürücü belgesi olarak araç kullanmaya başlamıştır.

Otomobil sahiplerinin %79.3'ü, ehliyetlerini sürücü kursları vasıtasıyla almışlardır. Ancak, %60'ı, sürücü kursunda eğitim görüp, sınavları başararak ehliyet almaya hak kazandıklarını ifade ederlerken; %15.3'ü, sürücü kurslarına kaydolduklarını ancak, derslere devam etmediklerini, sadece sınavlara girerek ehliyeti hak ettiklerini ifade etmişlerdir. Bu durum, trafik probleminin bir türlü çözülememesinin sebeplerini biraz daha iyi aydınlatmaktadır. Maalesef, çoğu kişi, gerektiği ölçüde sürücü eğitimi alıp yeterli derecede tecrübe kazanmadan ehliyet almakta ve acemi haliyle trafiğe çıkmaktadır. Görüldüğü gibi; sürücü kursları kimi zaman sorumsuz davranıp, gerekli eğitim ve tecrübeyi kazandırmadan, sırf kurs ücretini ödediği için bazı vatandaşlara, sürücü yeterlilik sertifikası vermekte ve ehliyet almalarını sağlamaktadırlar

Otomobil sahiplerinin büyük bir çoğunluğu, sürücülük becerilerinin zamanla arttığına inanmaktadır. Çünkü; kişilerin kendi sürücülük becerileri hakkındaki görüşlerinde, zamanla müspet yönde bir değişme olduğu gözlenmektedir. Yani, ehliyeti aldıkları zamanki becerileri ile şu anki arasında önemli bir fark olduğu yönünde bir sonuç gözlenmektedir. Bunların çok büyük bir kısmı başta yetersiz oldukları halde şu anda önemli ölçüde yeterlilik kazandıklarına inanmaktadırlar. Bu arada, ehliyet almak sürücülük için yeterlilik sahibi olmak anlamına geldiği halde, çok sayıda kişi bu yeterliliği elde etmeden ehliyet almakta, pek çok kişi de sürücülükte şu anda bile yetersiz kaldığını itiraf etmektedir.

Yüzde 77.3'ü ehliyetini sürücü kursları vasıtasıyla alan otomobil sahiplerinin %51.3'ü, sürücü kurslarında verilen eğitimi kesinlikle yeterli bulmamaktadırlar. Zaten, kendilerinin sürücülük becerilerini yeterli bulup bulmadıkları sorusuna verdikleri cevaplarda da bu gerçeği ortaya koymaktadırlar. Bu sonuç ise, sürücü eğitimi konusunda çok önemli bir problemin tespiti anlamını taşımaktadır. Zira, günümüzde sürücü belgesi tamamen sürücü kurslarında verilen eğitim sonunda verilmekte, bu eğitimin yetersiz kalması durumunda ise, tam bir tecrübe kazanmadan trafiğe çıkan sürücüler üretilmiş olmaktadır. Bunun sonucunun ne olduğu da trafik kazalarının çizdiği feci tablo da açıkça ortaya konulmuş bulunmaktadır.

Sonuç olarak denilebilir ki; sürücü eğitimi oldukça yetersiz kalmaktadır. Bu konuda görevli sürücü kursları vb. kuruluşlar üzerlerine düşen sorumluluğu yeterince yerine getirmemektedirler. Bu sebeple de her geçen gün, ehliyet sahibi acemi sürücü sayısı artmakta ve çok sayıda yeni trafik kazası yaşanmaktadır. Trafik kazaları gibi üzücü olaylarla, can ve mal kaybının en aza indirilebilmesi için bu konu ciddiyetle ele alınmalı ve gerekli tedbirler bir an önce uygulamaya konulmalıdır.

Dolayısıyla, bütün bu dile getirilenler, sürücü eğitimi ve sürücü kursları ile ilgili problemlerin ortaya konulduğu bölümde anlatılan bilgi ve tezleri doğrulamaktadır.

Ulaşımında karşılaşılan önemli problemlerden biri de, konaklama ve yol güvenliğidir. Günümüzde konaklama ihtiyacına hitap eden başlıca yerler ise, yol dinlenme tesisleridir. Ancak bu tesisler çeşitli sebeplerle yolcuları yeterince hoşnut edememektedir. Otomobil sahiplerinin sadece dörtte biri, dinlenme tesislerini her yönüyle uygun bulup, yolculuklarda dinlenmek için bu yerlerde konaklamaktadırlar. Yani çok az kişi, dinlenme tesislerini temiz, konforlu ve her yönüyle kendilerine uygun olduğunu kabul etmektedir. Kimi vatandaşlar, otobüslerle seyahat ederken bile, yiyecek, içeceklerini yanlarına almakta veya aç durma pahasına, her şeyin oldukça pahalı ve düşük kalitede sunulduğunu düşündüğü bu tesisleri kullanmamaktadırlar. Örneğin; otomobil sahiplerinin yaklaşık üçte biri, dinlenme tesislerinin pahalı olduklarını, bu yüzden, yola çıkarken yiyecek ve içeceklerini yanlarına aldıklarını ve sadece zorunlu hallerde bu tesislerden yararlandıklarını belirtmişlerdir.

Otomobil sahiplerinin yol güvenliği konusundaki kanaatlerine gelince; üçte birinden çoğu, kendilerini trafikte hiçbir zaman güvende hissetmemektedirler. Bunlara göre, trafikte her zaman tehlike vardır ve kendini güvende hissetmek mümkün değildir. Dolayısıyla çoğu kişi, trafik olayını her zaman tehlike ile burun buruna yaşamakla eşdeğer kabul etmektedir. Otomobil sahiplerinin sadece yüzde 6.7'si, kara yollarımızın can ve yol güvenliği ile ulaşımı aksaksız sağlamada tamamen yeterli olduğunu kabul etmekte; diğerleri ise, ya belli bir ölçüde yeterli olduğunu yada yetersiz olduğunu düşünmektedirler. Yol ve can güvenliğinin artırılabilmesi için, otomobil sahiplerinin %70'i, sürücü ve vatandaşların trafik eğitiminin artırılması gerektiğini düşünmektedir.

Öte taraftan, otomobil sahiplerinin yarısından çoğu, yol güvenliğini arttırmanın yol kalitesini arttırmakla mümkün olabileceğini düşünmektedirler. Kaza sonrasında çözüm olacak işler arasında sayılabilecek olan, "belli mesafelerde ilk yardım ve kurtarma merkezleri oluşturulması" fikri ise, otomobil sahiplerinin yüzde 18'inden destek bulmuştur. Meydana gelen kazalarda, kazazedelerin saatlerce kurtarılmayı beklemesi veya vatandaşlar tarafından ilkel usullerle kurtarılmaya çalışılması gibi manzaralar, bu çözümün ne büyük bir öneme sahip olduğunu gözler önüne sermektedir.

Çoğunlukla gözden kaçmakla birlikte, insanlar arasında otomobil karşısında ciddi bir eşitsizlik yaşanmaktadır. Otomobil merkezli ulaşımının hakim konumuna rağmen, gerek maddi, gerek sosyal, gerekse fizyolojik engeller yüzünden bir takım insanlar otomobilden ya tamamen mahrum kalmakta yada otomobilden yeterince

yararlanamamaktadırlar. Bu durum, adeta otomobili belirli tipte insanlara mahsus bir konuma düşürmektedir. Bu haktan büyük ölçüde mahrum olan sınıflar arasında küçük çocuklar, özürllüer, yaşlılar, kadınlar ve yoksullar yer almaktadır. Çocuk, yaşlı ve özürllüer, biyolojik, fizyolojik, sosyal ve ekonomik faktörler gibi bazı yetersizlikleri sebebiyle otomobilden yeterince yararlanamamaktadırlar.

Aileleri bir otomobile sahip bulunsa bile, çocuklar bu araçtan yeterli derecede yararlanamamaktadırlar. Çünkü; otomobil sahiplerinin sadece %21.4'ünün, çocukları okul, oyun ve spor amaçlı ulaşım faaliyetlerini ailelerinin hususi otomobilleriyle gerçekleştirebilmekte; geri kalanlar ise, bu tür ulaşım faaliyetlerini servisle, bisikletle veya yaya olarak gerçekleştirmektedirler. Çocukların hareket ve oyun alanlarının otomobillerce işgali ise, çocukların toplumdaki eşitsizliklerini iyice artırmaktadır.

Yaşlı sürücüler, maddi, fiziksel ve çevresel engellerle karşılaştıkları gibi, yaşlılar diğer ulaşım araçlarında da, çevre koşullarına ilişkin muazzam engellerle karşı karşıyadırlar. Özellikle, trafik ortamında yürümek, onlar için bir hayli tehlikelidir. Yaşlılar için yürümenin bir egzersiz oluşu ve yaşlı sağlığına yaptığı katkıya rağmen, şehirlerde onlar için yararlanılacak alan sayısı yok denecek kadar yetersizdir

Özürllü insanların ise, ötekilerden farklı ulaşım sistem araç ve ortamlarına ihtiyaçları bulunmaktadır. Dolayısıyla, onlara hizmet verecek ulaşım sistemi daha çok, onların kullanımına uygun olarak dizayn edilmelidir.

Otomobil sahipleri tarafından önemli ölçüde ittifak edilen fikir, çocuk, yaşlı ve özürllülerin, araçların dizaynı, şehir alt yapısı ve yollar uygun olmadığından hem trafik imkanlarından hem de motorlu araçlardan yeterince yararlanamadıklarıdır. Zira, hem araçların dizaynı, hem kaldırım ve merdivenli mekanlar gibi alt yapı düzenlemeleri ve yollar (özellikle yaya geçitleri), başta özürllülere, çoğu zaman da çocuk ve yaşlılara güçlükler çıkarabilecek bir yapı arz etmektedir. Özetle denilebilir ki; bu kategoride yer alan insanlarımız ulaşım vasıtalarından yeterince yararlanamamaktadırlar. Otomobil sahiplerinin %27.3'ünün belirttiği gibi, her üç sınıf için de, şehir mekanında gezme, yaya olarak ulaşım sağlama ve oyun oynama gibi durumlarda hareket alanları ve imkanları oldukça daralmış ve hareketlilik halinde de, her an kazalarla burun buruna yaşama gibi bir sıkıntıları doğmuştur. Kısaca, çocuk, yaşlı ve özürllüler, çeşitli sebeplerden dolayı ulaşım araçlarından, dolayısıyla da otomobilden yeterli düzeyde yararlanamamaktadırlar. Otomobil sahiplerinin %96'sı, bu görüştedir.

Anlaşılaacağı gibi, baştan beri ileri sürülen, otomobil ve sosyal eşitsizlik arasında yakın bir ilişki bulunduğu, nüfusun her kesiminin otomobillerden ve otomobil merkezli

ulaşımdan yararlanma konusunda eşit imkanlara sahip bulunmadıkları, otomobilden, maddi imkanların yetersizliği sebebiyle yararlanamayan dar gelirli ve yoksullar da hesaba katıldığında, otomobilin oldukça küçük bir azınlığa hitap ettiği tezi iyice desteklenmiş bulunmaktadır.

Otomobil karşısında kadınlar da, erkeklere nazaran en az çocuk ve yaşlılar kadar eşitsiz bir konuma sahip bulunmaktadır. Otomobil sahiplerinin %54'ü, kadınların arabalardan kesinlikle erkekler kadar yararlanamadıklarını kabul etmişlerdir. Kadınların sürücü olarak otomobilden yeterince yararlanamadıkları su götürmez bir gerçektir.

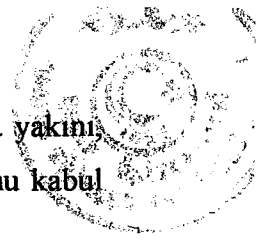
Otomobil sahiplerinin %15.3'ü, ekonomik bağımsızlığı bulunan kadınların arabalardan yeterince yararlandıklarını belirtirken; %9.3'ü, demokratik aile ortamında yaşayan kadınların arabalardan yeterince yararlandıklarını ifade etmişlerdir. Kadınların otomobillerden erkekler kadar yararlanamadıkları bir gerçektir. Ancak, kadının ekonomik bağımsızlığa veya ailece üst düzeyde ekonomik imkanlara kavuşması yada ailede demokratik tutumların hakim olması durumunda, otomobilden yararlanabilme şansı artmaktadır.

Otomobil sahibi evli erkeklerin %52.8'i, eşlerinin kendi otomobillerini kullanamadıklarını belirtmişlerdir. Bu sonuç, kadınların otomobilden sürücü olarak yeterli düzeyde faydalanamadıklarını bir kez daha göstermektedir. Diğer taraftan, 106 evli erkeğin üçte biri, eşlerinin kendi otomobillerini her zaman kullanabildiklerini ifade ederken; küçük bir bölümü de, eşlerinin sadece zorunlu hallerde otomobillerini kullanabildiklerini belirtmiştir.

Sonuçta görünen o ki; çoğu ailede bir otomobile sahip bulunulsa bile, kadın, sürücülük şansına pek sahip bulunmamaktadır. Kadının, otomobilden yeterince yararlanması bir tarafa, toplumun bir kesimi otomobil kullanmayı kadınlara uygun bir iş olarak bile kabul etmemektedir. Otomobil sahiplerinin sadece %52.6'sı, otomobil sahibi olma ve sürücülüğün kadınlar için uygun bir iş olduğunu kabul etmekte; geri kalanların bir bölümü bu işlerin kadınlara uygun olmadığını düşünürken; bir kısmı da, bu işlerin kadınlara erkekler kadar uygun olmadığını ifade etmiştir.

Görüldüğü gibi otomobil sahipleri arasında da önemli bir kesim, toplumda hakim olduğu var sayılan, otomobil sahibi olma ve otomobil kullanmanın kadınlar için uygun olmayan işler arasında değerlendirildiği tezini desteklemektedir.

Kadınların karşılaştıkları bir diğer olumsuz tepki ise, onların trafikte tehlike oluşturacaklarına dair kanaattir. Otomobil sahiplerinin yarısından çoğu, kadın sürücülerin şu yada bu sebeple trafikte tehlikelere yol açtığına inanmakta, kadınlardan



da bu inancı paylaşanlar bulunmaktadır. Otomobil sahiplerinin yalnızca yarıya yakını kadınların trafikte tehlikelere yol açması gibi bir durumun söz konusu olduğunu kabul etmemektedirler.

Tezin teorik kısmında işlenen, aslında, trafik kurallarına gereği gibi uyulduğu müddetçe, kadınların trafikte erkeklere göre daha fazla tehlikeye yol açması gibi bir durumun söz konusu olmadığı, fakat kadınlar hakkında böyle olumsuz bir yargının bulunduğu fikri böylece kanıtlanmış bulunmaktadır.

Otomobil sahipleri, otomobil edindikten sonra ailece önemli bir takım değişiklikler yaşamışlardır. Bu değişiklikler arasında olumlu olanlar kadar olumsuz olanlar da yer almaktadır. Yani, otomobil aile hayatına olumlu bir takım değişiklikler getirdiği gibi, istenmeyen, sonuçlar da doğurabilmiştir. Otomobil sahiplerinin %29.3'ü, otomobil aldıktan sonra ailece başka yerlere gitme, bilgi, görgü ve kültürlerini arttırma imkanı bulduklarını ifade etmişlerdir. Burada otomobil, sahibinin aile yaşantısına olumlu bir katkı sağlamış bulunmaktadır.

Otomobil sahiplerinin %22.6'sı, "ailem otomobilden yeterince yararlandığından huzur buluyor" demişlerdir. Daha önceki bölümlerde de görüldüğü gibi pek çok ailede kadın ve çocuklar, otomobilden yeterli ölçüde yararlanamamaktadırlar. Bu cevabın ifade ettiği durum, hiç olmazsa otomobil sahiplerinin %22.6'sının aile fertlerinin, otomobilden oldukça olumlu etkilendiklerini göstermesi açısından sevindiricidir.

Otomobil sahiplerinin yüzde 18'i, otomobil sayesinde ailelerine daha fazla zaman ayırabildiklerini ifade etmişlerdir. Bu da, otomobilden beklenecek en önemli işlevlerden biridir.

Öte taraftan, otomobil aldıktan sonra ailece yaşadıkları değişiklikler arasında bir takım olumsuzluklar sayanlara da rastlanmaktadır. Otomobil sahiplerinin yüzde 8.6'sı, "ailem otomobilden yeterince yararlanamadığından huzursuz oluyor" cevabını verirken, %6'sı, otomobilin çok fazla zamanlarını aldığını bu sebeple ailelerine daha az zaman ayırabildiklerini belirtmişlerdir. Aslında, zaman kazandırması beklenen otomobilin, gerek bakımı ve trafik tıkanıklığı; gerekse bencilce kullanımı ve bir çok işin otomobile bağımlı hale getirilmesi sebebiyle fazladan zaman alan bir araç haline gelmesi söz konusu olabilmektedir.

Sonuç olarak; "otomobil, aile hayatında önemli bir yere sahip bulunmakta, ailenin her bir ferdinin hayatında belirgin bir yer işgal etmektedir. Bu sebeple, kendisinden yeterince yararlanamayan aile bireylerini üzüp huzursuz ettiği gibi, sağladığı imkanlardan gereğince yararlanan aile fertlerine de huzur ve mutluluk getirmektedir.

İmkanlarını ailenin her bir ferdi için seferber ettiği gibi getirdiği külfette adeta ailenin bütün bireyleri tarafından ortak olarak paylaşılmaktadır” fikri bu bulgularla da desteklenmiş bulunmaktadır.

Otomobilli ulaşımı hakim kılan pek çok unsur bulunmaktadır. Bu faktörlerden en belirgin ve en çok etkileyici olanları, otomobil sahiplerinin onlar hakkındaki fikirlerine müracaat edilerek incelenmiştir.

Otomobil sahiplerinin yaklaşık üçte biri otomobilin hızı ve gücü ile sağladığı hareketlilik sayesinde özgürlüğü arttırmasının, ona olan talebi arttırdığını düşünmektedir. Aşırı derecede hareket kabiliyetine sahip olmak beraberinde büyük ölçüde özgürlük getireceğinden, otomobilleşme üzerinde özgürlük isteğinin ve özgürlük elde edildiği düşüncesinin rolünün büyük olması kaçınılmaz olmaktadır.

Otomobil, bünyesinde taşıdığı hız ve gücü, sürücüsünün keyfince kullanımına sunmakta, bunun bireye kazandırdığı haz ise, otomobille paylaşılan bireyciliği daha da körüklemektedir. Otomobil sahiplerinin yaklaşık yedide biri, boş zamanlarında otomobilleriyle gezmeyi tercih ettiklerini yani, boş zamanlarında dinlenmek veya eğlenmek için, başka etkinliklerin yanı sıra, çoğunlukla otomobilleriyle dolaşmayı tercih ettiklerini ifade etmişlerdir. bunların yaklaşık olarak üçte biri ise, otomobillerine aşırı yük ve fazla yolcu bindirmediklerini ifade etmişlerdir.

Otomobil, sadece işlevsel bir nesne olarak kalmamakta, kullanımı sırasında özellikle de sahiplik, üstünlük ve hakimiyet duyguları ile hız arzusunu tatmin etmekle sürücüsüne zevk vermektedir.

Bir başka açıdan bakıldığında, otomobil ile cinsellik arasında da yakın bir ilişki bulunduğu dair ipuçları elde etmek mümkün görünmektedir. Örneğin, bu araştırmada, erkeklerin yüzde 19.6'sının, arabalarını başkalarının kullanmasına izin vermediği, kadınlarda ise bu oranın, yüzde 17.3 olduğu ortaya çıkmıştır. Ayrıca; erkeklerin yüzde 31.4'ünün, otomobillerine aşırı yük ve fazla yolcu bindirmedikleri, kadınların ise, yüzde 30.4'ünün aynı hassasiyeti sergiledikleri tespit edilmiştir.

Her iki cinsiyete hizmet eden bir araç haline gelmesine rağmen otomobil, bu güne kadar hep erkeksi bir simge olarak kullanıla gelmiştir. Her şeye rağmen otomobil ile zevk ve cinsellik arasında yakın bir ilişki olduğu gözlenmektedir. Otomobil kullanımı ve sahipliğinin pek çok kişi tarafından kadınlara uygun bir iş olarak görülmemesi ve kimi şahısların kadınları trafikte tehlike kaynağı olarak görmeleri bu tezi doğrulamaktadır.

Otomobilin aile mahremiyetini muhafaza etmesi de ona olan talebin artmasını sağlamaktadır. Otomobil sahiplerinin yarısından çoğu, otomobilin seyahatlerde aile mahremiyetini korumasının, ona olan talebi arttırdığı inancını paylaşmaktadır. Zaten, otomobilin bu fonksiyonu sebebiyle olmalı ki, başka ülkelerde yapılan araştırmalarda ortaya çıkan sonuçların aksine, bu araştırmada kadınlar, erkeklerden daha çok otomobilden vazgeçmeme yönünde bir tavır sergilemişlerdir.

Otomobilleşme üzerinde oldukça etkili olan bir diğer faktörün, moda ve reklam olduğu düşünülmektedir. Otomobil sahipleri bu faktörlerin pek etkili olmadığı kanaatini taşımaktadırlar. Zira, sadece yüzde 8.7'si modanın otomobile olan talebi arttırdığını kabul ederken; sadece yüzde 8'lik bir kesim de reklamların bu konudaki etkisini kabul etmiştir.

Bu bulgulardan hareketle, otomobilleşme üzerinde moda ve reklamın hemen hemen hiçbir etkisinin olmadığı yargısına varmak oldukça yanlış olacaktır. Çünkü; realite pekte böyle değildir. Burada yaşanan asıl problem, moda ve reklam kavramlarının ifade ettiği gerçeklikle ilgili olmalı. Zira, reklamın alanı genişletildiğinde durum çok daha farklı olacaktır. Çünkü; belli marka veya modelde otomobiller hakkında yaygın olan (satılabilirlik, yakıt tasarrufu vb.) kanaat veya söylentiler, hep reklam kapsamında değerlendirilebilir. Olaya bu açıdan bakıldığında, otomobile olan talep artışında reklamın sanıldığından çok daha etkili olduğu anlaşılacaktır.

Bu arada şu hakikatte gözden kaçırılmamalıdır: Otomobile yönelik talebi olan vatandaşlarımızın büyük bir kesimi belli düzeyde bir gelir sahibi olduğundan, ya ikinci el otomobille yetinmekte, yada en ekonomik olan otomobili tercih etmekte, bu sebeple, tercih imkanına pek sahip bulunmamaktadırlar. Otomobilin rengini bile seçme imkanına sahip olmayan kişilerin, otomobil reklamlarından deterjan reklamı kadar etkilenmesi zaten söz konusu olamaz. Ancak, kullanıcıların bir ürün hakkındaki kanaatlerinden oluşan reklamın ise, otomobil tüketiminde oldukça etkili olduğu, günlük gözlemlerimizden hareketle rahatlıkla söylenebilir.

Bu günkü çarpık kentleşme ortamı, yeterli düzeyde esnekliğe sahip bir toplu taşıma sistemini imkansızlık derecesinde zorlaştırmaktadır. Bu sebeple, toplu taşımayı daha verimli hale getirebilmek için otomobil mekanının yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir. Şehir merkezleri ile kenar mahalleler arasındaki mesafenin uzaklığı yürümeyi veya bisikletle ulaşım sağlamayı engellememektedir. Yaya ve bisiklet yollarının yetersiz ve güvenli geçitlerden yoksun olmaları ve karşıdan karşıya geçişi imkansız hale getiren otoyolların varlığı, yayalaşma ve bisiklet kullanmanın önünde

önemli bir engel oluşturmaktadır. Bu sebeple, trafik akışının düzenli bir hale getirilmesi zorunlu hale gelmiştir. Yerleşim birimleri, işyerleri, okullar ve oyun alanlarının birbirlerine yakın olacak şekilde düzenlemesi yakın ulaşımı daha da kolaylaştıracaktır. Bölge içinde motorsuz ulaşım imkanı tanıyacak düzenlemeler, bölge içi hareketliliği daha çok mümkün hale getirecektir. Böylece, kişisel sağlık için öteki ulaşım tarzlarından daha yararlı olan, yürüme ve bisiklete binme imkanı artmış olacaktır.

Otomobil sahiplerinin büyük bir kısmı yakın ulaşımın kolaylaştırılmasından yana bir tavır sergilemekte, hem yayalaşmayı teşvik edici hem de yakın ulaşımı kolaylaştırıcı bir özellik olan “araç ve yaya trafiğinin bir birini aksatmayacağı bir düzenleme” yapılmasından yana olduklarını ifade etmektedirler. Bu alternatif çözüm, şehir içi trafiğini rahatlatma ve hiç olmazsa şehir içinde yaya ulaşımını kolaylaştırma açısından üzerinde durulmaya değer bir yol gibi görünmektedir.

Otomobilin başlıca alternatifi toplu taşımadır. Başlıca toplu taşıma vasıtaları ise, otobüs ve demiryolu taşımacılığıdır. Bunun yanı sıra, otomobilden çok büyük bir farkı olmamakla beraber, özellikle Türkiye’de çok geniş bir kullanım alanı bulunan dolmuşta alternatifler arasında sayılabilir.

Türkiye’de, önemi çok erken dönemde fark edilip temelleri atılmasına rağmen demiryolu taşımacılığı, maalesef gerekli ölçüde geliştirilememiştir. Bu gün demiryolu ulaşımından, yeterli cazibeye sahip olmadığı için neredeyse hiç faydalanılmamaktadır.

Otomobilin alternatifleri arasında toplu taşımanın yanı sıra bisiklette yer alabilir. Bisiklete, genellikle küçümseyerek bakılmakta ve alt yapısına pek yatırım yapılmamaktadır. Özellikle ülkemizde bisiklet, spor amacıyla dahi yeterli düzeyde ilgi görmemekte, halkın çoğunluğu tarafından bisiklet kullanımı çocukça bir iş olarak değerlendirilmektedir. Otomobil sahiplerinin çok büyük bir kısmı, alternatif ulaşım modelleri arasında yer alan yayalaşma, bisiklet kullanımı ve raylı sistem yönünde tercih kullanmışlardır. Bu arada, otomobil sahiplerinin yaklaşık olarak beşte biri, bir şehir planında, özürler ve bisikletler için alternatif yollar bulunması gerektiğini ifade ederken; yarıya yakın bir bölümü de, şehrin uzak noktalarına tramvay ve metro ile ulaşım sağlanması gerektiğini belirterek raylı sistemin önemini vurgulamışlardır. Bütün bunlar, otomobil sahiplerinin de büyük ölçüde, alternatif ulaşımın kolaylaştırılmasından yana olduklarını göstermektedir.

Otomobil sahiplerinin %72.7’si, Elazığ’da bisikletlere ayrılmış bir yolun bulunmamasını bir eksiklik olarak değerlendirmektedir. Hem sağlıklı yaşam açısından, hem de trafiği rahatlatabilecek alternatif bir ulaşım tarzı olması açısından oldukça

önemli olan bisiklet kullanımı, maalesef ülkemizin pek çok yerinde olduğu gibi Elazığ'da da pek yaygın değildir. Hatta, Elazığ'da bisiklet kullanımı, özellikle de yetişkinler tarafından kullanımı yok denecek derecede düşük seviyededir. Otomobil sahiplerinin büyük bir kısmının, bisiklet yolunun yokluğunu bir eksiklik olarak kabul etmelerinin yanı sıra bir kısmı da, yetişkinlerin bisiklet kullanmalarının önemli ve gerekli olduğunu ifade etmişlerdir. Ama ne yazık ki, önemli ve gerekli olmasına rağmen bisikletin yetişkinlerce kullanımı pek te yaygın değildir. Hatta yetişkinlerin bisiklet kullanmalarını sıradan ve çocukça bir davranış olarak kabul edenlere bile rastlanmakta, pek çok kişi de bu şekilde değerlendirileceği endişesiyle bisiklet kullanmak istediği halde bundan kaçınmaktadır. Bu arada, otomobil sahiplerinin sadece yüzde 10'u, günlük hayatında spor yada ulaşım amacıyla bisiklet kullanmaktadır

Otomobil sahiplerinin %70'i, Elazığ trafiğini rahatlatılmak için yol düzenlemesinin geliştirilmesinin alternatif bir çözüm olabileceğine dair fikir beyan etmişlerdir. Burada yol düzenlemesi ile kast edilen, daha çok şehir içi yollarda yapılacak olan düzenlemelerdir. Bu konuda ilk akla gelen düzenlemeler ise yolların, yaya ve araç trafiğinin bir birini aksatmayacağı şekilde düzenlenmesidir. Bu arada, park sorununun çözümlenmesi ile dar sokaklarda trafik akışının kolaylaştırılması bu çerçevede ele alınabilir. Özellikle, dar sokakların tek yönlü trafiğe ayrılması önemli bir çözüm olabilir.

Sonuç olarak denebilir ki; toplu ulaşım, bisiklet ve yürümek, kentlerde otomobile bir alternatif olarak önerilebilecek ulaşım biçimleridirler. Akılcı planlamalarla otomobil kullanımını azaltmak ve alternatiflerin kullanımını arttırmak mümkündür.

Günümüzün büyüyen kentlerinde, özellikle çarpık kentleşmenin yaşandığı şehirlerde, çok ciddi trafik sorunları yaşanmaktadır. Trafik tıkanıklıkları ve park sorunu, bu problemlerin başında gelmektedir. Otomobil sahipleri tarafından en çok, park alanlarının yetersizliğinden ve araçların trafiği aksatacak şekilde park edilmesinden şikayet edilmektedir. Otomobil sahiplerinin üçte ikisi, Elazığ'da yaşanan trafik ile ilgili problemlerden birisinin, park alanlarının yetersiz olması sebebiyle trafiğin aksayacağı şekilde park yapılması olduğunu belirtmişlerdir. Bu tür bir problemin varlığı ise, mekansal düzenlemelerin, şehir trafiğinin ve mevcut motorlu araçların ihtiyacına cevap verecek şekilde düzenlenmediğini, başka deyişle böyle bir ihtiyaç göz önünde bulundurulmadan mekansal düzenlemelerin yapıldığını göstermektedir. Araç sayısının her geçen gün artması, mekansal düzenlemeler arasında yeni park alanlarına yer verilmesinin önemini daha da arttırmaktadır. Bu sebeple, yeni şehir planlarında ve

kentsel yapılaşmalarda park alanlarının yeterli sayıya ulaştırılmasına özen gösterilmesi zorunlu bir hal almış bulunmaktadır.

Otomobil sahiplerinin %54.7'si, Elazığ'da, anayolların yetersizliği ve dar sokakların tek yönlü trafiğe ayrılmamış olması gibi, mekânsal bir trafik problemi bulunduğunu ifade etmişlerdir

Bütün bu anlatılanlar göz önüne alındığında, kent ortamında mekânsal düzenlemelerin ne büyük bir önem taşıdığı bir kez daha anlaşılacaktır. Bu açıdan, şehir içi trafiğinin rahatlatılabilmesi ve ulaşım sorununun hal edilebilmesi için, baş vurulacak alternatiflerin başında mekânsal düzenlemeler gelmektedir. Bunun için yapılacak işler ise, ana yolların yeniden düzenlenmesi, yeni ana ve ara yolların geniş tutulması, dar yolların ve sokakların tek yönlü trafiğe ayrılması, yaya ulaşımı ve yakın ulaşımı kolaylaştıracak bir mekân düzenlemesinin yapılması şeklinde sıralanabilir

Sonuç olarak gelinen şu noktada, tezin başından beri ifade edildiği gibi, otomobilin kişisel ve toplumsal yaşantı üzerinde çok önemli etkilerinin olduğu, sosyo-kültürel hayatı olumlu veya olumsuz etkileriyle derinden etkilediği, elde edilen bütün bu bulgularla da büyük ölçüde doğrulanmış ve otomobilin sosyolojik bir araştırmaya konu edilmesinin ne kadar haklı ve yerinde bir çaba olduğu kanıtlanmış bulunmaktadır.

Tezin noktalandığı bu noktada dileğimiz, toplumsal hayatımızda inkar edilemez bir öneme sahip olan yol, ulaşım ve ulaşım araçları konusunun daha derin ve verimli bulgulara ulaşılacak ulusal ve evrensel çalışmalara konu edilmesi ve belki de ulaşım sosyolojisinin temellerinin atılmasıdır. Bu dilek, böyle bir çalışma yapmak isteyenler için bir öneri olarak ta kabul edilebilir.

BİBLİYOGRAFYA

ALLEN, Alexandra, "The Auto's Assault on The Atmosphere", Multinational Monitor 11, 1990

AZCANLI, Ahmet, **Otomobil... Uzay Çağının Dünyası**, Alkım Yay., Ankara, 1992

AZİZ, Aysel, **Toplumsallaşma ve Kitleleşme İletişim**, A.Ü. BYYO Yay., No: 2, Ankara, 1982

BASTIAN, Till, Harold Thiel, **Unsere Wahnsinnige Liebe Zum Auto**, (Beltz: Psychologie Heute/Taschenbuch, 1990)

BRODY, Jane E. "Personal Health", The New York Times, 3 Şubat 1993

BROWN, Lester, "The Future of Automobiles", Society 21, 1984

BRUNO, Kenny, "Not getting the Lead Out", Greenpeace, Ekim-Aralık, 1991

CALTHORPE, Peter, "The Post-Suburban Metropolis", Whole Earthe Review, No.73, Kış, 1991

DİE, internet web Site: <http://www.die.gov.tr/>

DURKHEİM, Emile, **Sosyolojik Metodun Kuralları**, (Çev: Enver Aytekin), Sosyal Yay., İstanbul, 1994

ELPEN, Levent, "Eski Şehrin İzleri", İsfalt Yol Kültürü, İst. BŞB. Yay. İst. 1998, C.1

ELPEN Levent, "Sefer Durakları-1" İsfalt Yol Kült., İBB Yay. C.2, İst., 1998

FİCHTER, Joseph, **Sosyoloji Nedir?**, (Çev: Nilgün Çelebi), Selçuk Üniv., Fen-Ed. Fak. Yay., Konya, 1990

FREUND, Peter /George Martin (Çev: Gürol KOCA) **Otomobilin Ekolojisi**, Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 1996

GÖRMEZ, Kemal, **Şehir ve İnsan**, MEB Yay., İst., 1991

GÜLERSOY, Çelik, **Eski İstanbul Arabaları**, Türk Tur. Otomobil Kurumu Yayınları, İstanbul, 1993

HORTON, Elizabeth "Why Don't We Buckle Up?", Science Digest 93, 1985,

İBN-İ BATUTA, **Seyahatname-i İbn-i Batuta**, (çev. M. Şerif Paşa), İst. 1335, C.2

İBN-İ HALDUN, **Mukaddime**, MEB. Yayınları, İstanbul, 1990

İÇMELİ, Celalettin, "T. Kazalarında Şoförlerin Davr. Etk. Psiko-Sos. Fak." Sosyal Bilimler Dergisi, Fırat Üniv. Yay. C.7, S.1-2, Elazığ, 1995



- İSTANBUL ASFALT FAB. A.Ş.Yol Kültürü, Sayı:1, İstanbul B.Şehir Beled.
Yayınları, İstanbul, 1998
- İSTANBUL ASFALT FAB. A.Ş., Yol Kültürü, Sayı:2 , İstanbul B.Şehir Beled.
Yayınları, İstanbul, 1998
- KAYSERİLİOĞLU, R.Sertaç, "Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay", İETT Gnl. Müd.
Yay., İstanbul, 1998
- KIZILÇELİK, Sezgin, **Sosyoloji Teorileri I**, Mimoza Yay., Konya, 1992
- KIZILÇELİK, Sezgin-Yaşar ERJEM, **Sosyoloji Terimler Sözlüğü**, Gökso Matbaası,
Konya, 1992
- MANN, Eric, **L.A's Leathal Air** (Los Angeles:Labor/Communitiy Strategy Center,
1991
- MEYDAN LAROUSSE, Büyük Lugat ve Ansiklopedi, Sabah Yay., C:13
- MEYDAN LAROUSSE, Meydan Yayınları, İstanbul
- MOTOR VEHICLE Manufacturers Association,**Facts & Figures**'92,Detroit,1992
- OSD. Kasım 1999, [www osd com.tr](http://www.osd.com.tr).
- OZANKAYA, Özer, **Toplumbilim Terimleri Sözlüğü**, Savaş Yay., Ank., 1984
- PALA, İskender,"Yol Yol Olmuş Mısralar", İsfalt YolKültürü, İst. BŞB.Yay.
İstanbul,1998, C.1
- RABAN, Jonathan, **Soft City:The Art of Cosmopolitan Living** (New York:E.P.
Dutton and Co., Inc.1974),
- RENNER, Michael,"**Rethinking the Role of he Automobile**"(Washington DC:
Worldwatch İnstitute, Tez no.84,1988)
- ROBİNSON, A. A., "**The Motor Vehicle, Stress and a Circulation System**", Stress
Medicine 4,1988
- SACHS, Wolfgang,**Die Liebe Zum Automobil** (Reinbeck beiHamburg:Rohwolt,1990)
- SCHREIBER, Jean/Louis **Servant Zamanı Kullanma Sanatı**, Altın Kitaplar Yayınevi,
İstanbul1989
- SENCER, Muzaffer, **Toplumbilimlerinde Yöntem**, Beta Yay., İst., 1989
- SEYİDOĞLU, Halil, **Bilimsel Araştırma ve Yazma El Kitabı**, Güzem Yay., İst., 1997
- SLACK, Gordy, "**Sing the Auto Electric**", Pacific Discovery, Yaz-1991



STANG, Hakon, Materialized Ideology: On Liberal and Marxist Power

Analysis, Westernness and the Car (Oslo, University of Oslo, Trend in Western Civilisation Program no.12, 1977

SULLIVAN, James B. ve Paula Montgomery, "Surveying Highway Impact",

Environment 14, 1972

ŞENTÜRK, Recep, "Deve ve Tekerlek Yada..." İsfalt Yol Kültürü, İst. BŞB. Yay.

İstanbul, 1998 C.2

TEZCAN, Mahmut, Boş Zamanların Değerlendirilmesi Sosyolojisi, Atilla Kitabevi,

Ankara., 1994

THE ECONOMİST, "The Unfinished Revolution", 25 Ocak 1986

TÜRKDOĞAN, Orhan, Bilimsel Değerlendirme ve Araştırma Metodolojisi, MEB

Yay., İstanbul, 1995

TÜRKİYE DİYANETVAKFI, İslam Ansiklopedisi, Türkiye Diyanet Vakfı

Yayınları, İstanbul, 1989

U.S.GENERAL, Accounting Office, Traffic Congestion: Trends, Measures and

Effects, Washington, DC, 1989

ÜNAL, Ertan, "İstanbulun Tarihinde Taşıt", Hayat Tarihi Mec. 1986, S.8

VELİKAHYAOĞLU, Nazif, "Vakıfların Ulş. Sist. Ve Yol Kült.'ne Katkıları", İsfalt

Yol Kült., İBB Yay. C.1, İst., 1998

WETZEL, Tom, "The Case Against the Auto", Ideas and Action, No.14, Güz-1990

ZAMAN, Ekonomi, 23 Kasım 1999

ZAMAN, Pazar/Araba, 21 Kasım 1999

ANKET FORMU

Bu anket formu, Elazığ Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyoloji Anabilim Dalı'nda yüksek lisans tezi için hazırlanmıştır. Bu araştırmada, otomobilin toplum yaşamındaki yerinin ele alınması amaçlanmıştır. Bilimsel nitelik taşıyan bu araştırmanın herhangi bir idari veya siyasi yönü yoktur. Sorulara, vereceğiniz cevapların istatistiksel değerlendirilmesi yapılacağı için, lütfen anket formuna adınızı, soyadınızı veya kimliğinizi belirten hiç birşey yazmayınız.

Bu ankette 73 adet soru bulunmaktadır. Sorulara eksiksiz, gerçekçi ve içtenlikle cevap vermeniz bu araştırmanın amacına ulaşmasına katkıda bulunacaktır. Soruları, parantez içindeki boşluklara X işareti koyarak cevaplandırınız. **Örnek: (X)**

Verilen şıklarda, size uygun cevaplar olmadığı takdirde, başka (belirtiniz)..... şeklindeki boşluklara cevabınızı yazabilirsiniz. Cevap için boş bırakılan yerler yetmediği takdirde, anket formunun boş olan kısımları da cevap için kullanılabilir.

Sorulara vereceğiniz cevaplarla, yapacağınız değerli yardım ve katkılarınız için şimdiden teşekkür ederiz. Saygılarımızla.

Prof.Dr. Halil NARMAN
Araştırma Yöneticisi

Yük.Lis.Öğr.Mehmet KARACA
Araştırmayı Hazırlayan

1. Yaşınız ?

- 1.()20 yaş ve aşağısı 2.()21-25 yaşları arası 3.()26-30 yaşları arası 4.()31-40 yaşları arası
5.()41-50 yaşları arası 6.()51-60 yaşları arası 7.()61 yaş ve yukarısı

2.Cinsiyetiniz ?

- 1.()Erkek 2.()Kadın

3.Medeni durumunuz ?

- 1.()Bekar 2.()Evli 3.()Boşanmış 4.()Eşi ölmüş

4.Öğrenim durumunuz?

- 1.()İlkokul 2.()Ortaokul 3.()Lise ve dengi okulu
4.()Yüksekokul-Üniversite 5.()Master 6.()Doktora ve üstü

5.Doğum yeriniz

- 1.()İl merkezi 2.()İlçe merkezi 3.()Kasaba 4.()Merkez köy 5.()İlçe köy

6.Mesleğiniz?

.....

7.Evli iseniz, çocuk sayınız ve ailede yaşayanların toplam sayısı?

.....

8.Aylık geliriniz (maaş ve yan gelirler dahil) ortalama ne kadardır?

- 1.()100 milyondan az 2.()100-250 milyon arası 3.()250-400 milyon arası
4.()400-550 milyon arası 5.()550 milyondan yukarı

9.Oturduğunuz evin mülkiyet durumu nedir?

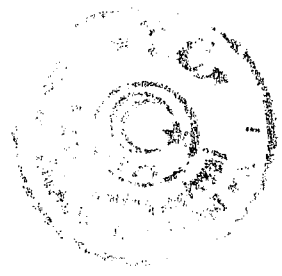
- 1.()Kira 2.()Lojman 3.()Kendi eviniz 4.()Diğer (belirtiniz.....)

10.Sizce otomobil bir ihtiyaç mıdır?

- 1.()Önemli bir ihtiyaçtır 2.()Olmasa da olur 3.()Lüks tüketim aracıdır

11.Otomobil edindikten sonra şehir içi ve şehirler arası seyahatlerinizde bir değişme oldu mu?

- 1.()Artış oldu 2.()Azalma oldu 3.()Önemli bir değişme olmadı



12. Otomobil edindikten sonra aşağıdaki değişikliklerden hangisini yaşadınız?

1. () Okuma alışkanlığında bir artış oldu
2. () Okuma alışkanlığında bir azalma oldu
3. () Daha fazla ve değişik türde müzik dinlemeye başladım
4. () Arkadaşlarımla dostluğum arttı ve yeni arkadaşlar edindim
5. () Eski arkadaşlarımı kaybetmeye başladım
6. () Sportif faaliyetlerimde bir artış oldu
7. () Sportif faaliyetlerimde bir azalma oldu
8. () Sosyal ilişkilerimde ve alışkanlıklarımda önemli bir değişme olmadı

13. Otomobilinizin markası, modeli ve rengi nedir?

1. () Marka:..... 2. () Model:..... 3. () Renk:.....

14. Alacağınız otomobilde en çok hangi özellikleri ararsınız?

1. () İhtiyaç gidermesi 2. () Ucuz olması 3. () Konforlu olması
4. () Hızlı olması 5. () Gösterişli olması 6. () Başka (belirtiniz.....)

15. Otomobilinizde aşağıdakilerden hangisini mutlaka bulundurursunuz?

1. () Kutsal yazılar veya kutsal kitaplar 2. () Nazar boncuğu 3. () Maskot
4. () Diğer (belirtiniz.....)

16. Lüks ve pahalı bir otomobil gördüğünüzde sahibi hakkında ne düşünüyorsunuz?

1. () Önemli bir kişi olduğunu 2. () Zengin ama sıradan bir vatandaş olduğunu
3. () Kazancının şüpheli olduğunu 4. () Herhangi bir fikir yürütmem

17. Otomobil edindikten sonra çevrenin nazarında ki saygınlığınızda bir değişme gözlediniz mi?

1. () Saygınlığım arttı 2. () Saygınlığım azaldı 3. () Önemli bir değişme olmadı

18. Şehirler arası seyahatlere hangi araçlarla gidiyorsunuz?

1. () Şahsi otomobilimle 2. () Otobüslerle
3. () Demiryolu vasıtaları ile 4. () Uçak ile

19. Otomobil edinirken herhangi bir destek aldınız mı?

1. () Banka kredisi 2. () Aile desteği 3. () Borçlanma
4. () Herhangi bir destek almadım 5. () Diğer (belirtiniz.....)

20. Otomobilinize aylık ortalama (yakıt, vergi, sigorta, tamir, bakım ve temizlik dahil) ne kadar harcama yapıyorsunuz?

1. () 50 milyondan az 2. () 50-75 milyon arası 3. () 76-100 milyon arası 4. () 100 milyondan fazla

21. Aylık mutfak ve temizlik masraflarınız ortalama ne kadardır?

1. () 50 milyondan az 2. () 50-75 milyon arası 3. () 76-100 milyon arası 4. () 100 milyondan fazla

22. Çocuklarınızın aylık masrafları (oyuncak, eğitim ve sağlık gibi) ne kadar tutmaktadır?

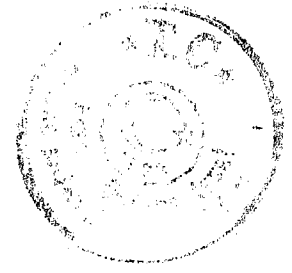
1. () 50 milyondan az 2. () 50-75 milyon arası 3. () 76-100 milyon arası 4. () 100 milyondan fazla

23. Otomobilin size zaman kazandırdığına inanıyor musunuz?

1. () Oldukça zaman kazandırmaktadır
2. () Pek zaman kazandırmamaktadır
3. () Bakımı ve trafik sıkışıklığı sebebi ile zaman kaybettirmektedir

24. Otomobilin sürücü enerjisine etkisi konusunda ne düşünüyorsunuz?

1. () Yorgunluk ve enerji kaybını azaltmaktadır
2. () Sürücüye zaman ve enerji kaybettirmektedir
3. () Sürücü enerjisine önemli bir etkisi olmamaktadır



25.Seyahat esnasında yiyecek artıklarını ve küllüğü nereye boşaltırsınız?

- 1.()Camdan atarım 2.()Yol kenarına durup uygun bir yere atarım
3.()Biriktirip çöpe atarım 4.()Tabiata zararlı olmayanları atıp diğerlerini biriktirim

26.Yağmurlu bir havada seyahat ederken elinizde olmadan yayalara su sıçrattığınız olur mu?

- 1.()Pek farkında olmam 2.()Bazen sıçrattığım olur 3.()Sıçratmamaya gayret ederim

27.Otomobilinizin atılması gereken eskimiş(lastik,filtre,akü,yağ gibi)parçalarını ne yaparsınız ?

- 1.()Çöp bidonlarına atarım 2.()Herhangi bir yere atarım
3.()Sanayi bölgesine veya tamirciye bırakırım 4.()Yanıci olanları yakarım

28.Elazığ'daki çevre düzenlemesi, yeşil alanlar ve çocuk parklarını yeterli buluyor musunuz ?

- 1.()Yeterli buluyorum 2.()Çok yetersiz buluyorum 3.()Daha da geliştirilebilir

29.Elazığ'da aşağıdakilerden hangileri daha çok çevre kirliliği ve gürültü oluşturmaktadır ?

- 1.()Egzoz gazı, motor ve egzoz gürültüsü 2.()Bina bacaları 3.()Fabrika bacaları
4.()Sanayi atıkları 5.()Yüksek sesle müzik dinlenilmesi 6.()Gereksiz korna çalınması
7.()Dolmuşçu ve seyyar satıcıların aşırı bağırması

30.Otomobil kullanmanız aşağıdaki sağlık problemlerinden herhangi birine yol açtı mı?

- 1.()Aşırı kilo alma 2.()Adale (kas) ağrıları 3.()İşitme problemi 4.()Görme bozukluğu
5.()Uyku düzensizliği 6.()Hareket güçlüğü 7.()Solunum yolu rahatsızlıkları

31.Otomobil kullanma ruh dünyanızda ne tür etkiler yapar ?

- 1.()Sakin ortamda kullanınca sakinleşir ve huzura kavuşur um
2.()Trafik sıkışıklığında huzursuz olur, sinirlenir ve strese girerim
3.()Trafikte sinirlenince argo ifadeler ve küfür sözleri kullandığım olur
4.()Trafikte durum ne olursa olsun ciddiyetimi pek kaybetmem

32. Sıkışık bir trafik veya uzun ve yorucu bir seyahatten sonra aşağıdakilerden hangisini yaşarsınız ?

- 1.()Bir bahane ile kızar ve etrafıma çatarım
2.()Kendi kendime söylenir dururum
3.()Hiç kimse ile ilgilenmez, dinlenmeye ve huzur bulmaya çalışırım
4.()Ailemle ilgilenip, sıkıntılarımı unutmaya çalışırım

33 Boş zamanlarınızda aşağıdaki davranışlardan hangilerini tercih edersiniz ?

- 1.()Kitap-gazete okumayı 2.()Arkadaşlarımla buluşmayı 3.()Oyun salonu veya kahvehaneye gitmeyi
4.()Spor yapmayı 5.()Otomobilimle gezmeyi

34.Uzun bir süre otomobilinizden ayrı kalırsanız ne yaparsınız ?

- 1.()Mutlaka bir otomobil bulup kullanmaya çalışırım 2.()Çok sıkıldığım halde bu duruma alışmaya çalışırım
3.()Bu durumu pek önemsemem

35.Aşağıdaki seçeneklerden hangisi sizin için geçerlidir?

- 1.()Otomobilime aşırı yük ve fazla yolcu bindirmem
2.()Otomobilimi başkalarına kesinlikle kullandırmam
3.()Otomobilimi sadece eşime kullandırırım
4.()Otomobilimi çocuklarıma ve yakınlarıma kullandırırım
5.()Yolda otostop yapanları otomobilime almam
6.()Otostop yapanlardan zor durumda olanları otomobilime alırım
7.()Otostop yapanlardan zorunlu hallerde sadece güvendiklerimi otomobilime alırım

36.Toplu ulaşım, ihtiyaca cevap verecek kadar cazip hale getirilirse otomobilden vazgeçer misiniz ?

- 1.()Evet 2.()Hayır 3.()Sadece uzun yolculuklarda

37. Kaç defa trafik kazası yaptınız ? Ne tür kazalardı ?

Kaza sebebi neydi ? Suçlu kimdi ?

38. Şehirlerarası yollarda (otobanlar hariç) ortalama hızınız saatte kaç kilometreyi bulur ?

- 1.()90 ve aşağısı 2.()90-110 arası 3.()110-130 arası 4.()130 ve yukarısı

39. Şehir içi trafiğinde hızınız ortalama kaç kilometreyi bulur ?

- 1.()30 ve aşağısı 2.()30-45 arası 3.()45-60 arası 4.()60 ve yukarısı

40. Hızınız şehirlerarası yollarda 90 km/s ve şehir içinde 45 km/s'in üstünde ise bunun sebebi nedir ?

- 1.()Otomobilimin kaliteli ve güvenli olması 2.()Yolların güvenli olması
3.()Kendime güvenimin çok olması 4.()Sebebini hiç düşünmedim

41. Aşağıdaki durumlardan hangisi sebebiyle öteki araçların size yol vermesini beklersiniz ?

- 1.()Yaşım sebebiyle 2.()Mevkiim sebebiyle 3.()Cinsiyetim sebebiyle
4.()Otomobilimin üstünlüğü sebebiyle 5.()Acelem olması sebebiyle 6.()Hiçbir zaman böyle bir şey düşünmem

42. Kemer takma zorunluluğu, tehlikeli sollama yasağı, aşırı hız yasağı gibi trafik kuralları sizce ne anlam ifade ediyor?

- 1.()Çok önemli ve gerekli kurallardır
2.()Önemli ama gereğinden fazla abartılmış kurallardır
3.()Önemsiz ve gereksiz kurallardır

43. Mevcut trafikte aşağıdaki araçlardan hangilerinin sürücülere daha çok aşırı hız yapmaktadır?

- 1.()Otobüsler-midibüsler 2.()Kamyonlar-kamyonetler 3.()Otomobiller
4.()Minibüsler 5.()Diğerleri (motosiklet vb.) 6.()Hepsi

44. Aşağıdakilerden hangilerini en önemli kaza sebebi olarak görüyorsunuz?

- 1.()Sürücü hataları 2.()Araç hataları 3.()Yol hataları 4.()Yaya hataları
5.()İşaret ve kuralların yetersizliği 6.()Trafik kontrol ve cezalarının yetersizliği

45. Aracınızda ufak çaplı bir arıza olduğunda ne yaparsınız?

- 1.()Derhal servise baş vururum 2.()Önemsemem 3.()Bir süre daha idare etmeye çalışırım

46. Aracınızda zincir, yangın söndürücü, ilk yardım çantası gibi gereçleri bulundurur musunuz?

- 1.()Mecburi olduğundan bulundurur ama pek kullanmam 2.()Pek önemsemem
3.()Mutlaka bulundurup, gerektiğinde kullanırım

47. Aceleniz veya çok önemli bir işiniz olduğu zamanlarda, trafikte nasıl davranırsınız?

- 1.()Hayati durumlarda kuralları pek düşünmem
2.()Kurallara dikkat eder ama bazılarını ihlal edebilirim
3.()Hiçbir durumda kuralları ihlal etmemeye çalışırım

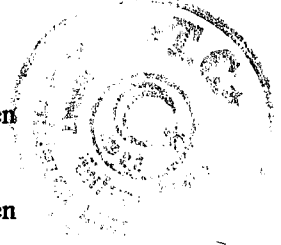
48. Alkol kullanıyorsanız , alkollü iken acil bir işiniz çıksa, ne yaparsınız?

- 1.()Kendime güvenip, otomobilimle giderim
2.()Aracımı kullanacak bir sürücü ya da taksi çağırırım
3.()Bir arkadaşımdan beni bırakmasını rica ederim

49. Kaç yıldır araç kullanıyorsunuz?.....

50. Ehliyetinizi nasıl aldınız?

- 1.()Trafik şubesinin yaptığı sınavları başararak
2.()Sürücü kursunda eğitim görüp, sınavları başararak
3.()Sürücü kursuna kaydolup, sadece sınavlara girerek
4.()Sürücü kursu ve sınavları bir şekilde hal ederek



51. Ehliyetinizi aldığınız zaman sürücülüğünüz gerçekten yeterli düzeyde miydi?

- 1.()Evet 2.()Hayır 3.()Büyük ölçüde 4.()Kısmen

52. Şu anda sürücülüğünüz gerçekten yeterli düzeyde mi?

- 1.()Evet 2.()Hayır 3.()Büyük ölçüde 4.()Kısmen

53. Sürücü kurslarının verdikleri eğitimi yeterli buluyor musunuz?

- 1.()Evet 2.()Hayır 3.()Büyük ölçüde 4.()Kısmen

54. Sürücü kursları ile ilgili olarak aktarmak istediğiniz önemli bir problem, uyarı, öneri veya hatıranız var mı?

.....

55. Şehirlerarası seyahatlerde dinlenmek ve ihtiyaçlarınızı gidermek için aşağıdaki davranışlardan hangisini seçersiniz?

- 1.()Dinlenme tesisleri temiz, konforlu ve her yönüyle uygun olduklarından tüm ihtiyaçlarımı oralarda karşılarım
 2.()Dinlenme tesisleri temiz, konforlu ve bütçeme uygun olmadıkları halde zorunlu olarak tüm ihtiyaçlarımı oralarda karşılarım
 3.()Dinlenme tesisleri pahalı olduklarından, yola çıkarken yiyecek ve içeceklerimi yanıma alırım, sadece zorunlu ihtiyaçlarımı oralarda karşılarım
 4.()Özel otomobilimle seyahat ediyorsam, sadece yakıt için istasyonlara uğrar, dinlenmek için de başka ortamları seçerim

56. Trafik kazalarına karşı kendinizi en çok güvende hissettiğiniz zaman hangisidir, neden?

- 1.()Otomobil edinmeden önce, toplu taşıma araçları daha güvenli olduğu için
 2.()Otomobil edindikten sonra, kendim daha güvenli araba kullandığım için
 3.()Her zaman, kurallara uyulduğu sürece bir problem olmayacağı için
 4.()Hiç bir zaman, trafikte her zaman tehlike bulunduğu için

57. Karayollarımız, trafik işaret ve görevlileri can ve yol güvenliği ile ulaşımı sağlamada yeterli midir?

- 1.()Evet 2.()Hayır 3.()Büyük ölçüde 4.()Kısmen

58. Yol ve can güvenliğinin artırılması için aşağıdakilerden hangileri çözüm olabilir?

- 1.()Trafik hastanelerinin yaygınlaştırılması 2.()Belli mesafelerde ilkyardım ve kurtarma merkezleri oluşturulması 3.()Yol kalitesinin artırılması 4.()Araçlarda güvenliğin artırılması
 5.()Sürücü ve trafik eğitiminin artırılması 6.()Trafik işaretlerinin artırılması

59. Kısa bir süre için park etmeniz gerektiğinde aşağıdaki davranışlardan hangisini seçersiniz?

- 1.()Aracımı herhangi bir yere bırakırım, başka araç gelirse beklemesini rica ederim
 2.()Fazla yer işgal etmemeye, başkalarının park ve ulaşım imkanını yok etmemeye çalışırım
 3.()Ulaşımı aksatmayacak şekilde park etme imkanı yoksa başka park yeri ararım

60. Çocuklarımız okul, oyun ve spor sahalarına nasıl gidiyorlar?

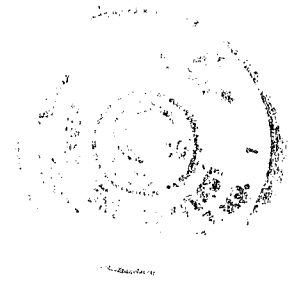
- 1.()Kendi aracım ile bırakıyorum 2.()Servisle gidiyorlar 3.()Bisikletle gidiyorlar
 4.()Yaya olarak gidiyorlar 5.()Çocuğumun yaşı uygun olduğundan benim aracımı kullanıyor

61. Otomobil merkezli ulaşımdan yaşlılar, çocuklar ve engelliler nasıl etkilenmektedirler?

- 1.()Hareket alanları azalmış, kaza yapma ihtimalleri artmıştır
 2.()Çoğunlukla yaya olduklarından, sağlıkları tehlikeye girmiştir
 3.()Sürücülük yetenekleri olmadığından, arabalardan yararlanamamaktadırlar
 4.()Araçların dizaynı, altyapı ve yollar uygun olmadığından, arabalardan yeterince yararlanamamaktadırlar
 5.()Otomobil ile ilgili herhangi bir problemleri bulunmamaktadır

62. Otomobil merkezli ulaşımdan kadınlar nasıl etkilenmektedir?

- 1.()Ekonomik bağımsızlığı bulunan kadınlar arabalardan yeterince yararlanmaktadırlar
 2.()Demokratik aile ortamında yaşayan kadınlar, arabalardan yeterince yararlanmaktadırlar
 3.()Kadınlar da en az erkekler kadar, arabalardan yararlanabiliyorlar
 4.()Kadınlar kesinlikle erkekler kadar, arabalardan yararlanamamaktadırlar



63. Otomobil edindikten sonra aile hayatınızda ne gibi değişiklikler oldu?

1. () Otomobil çok zamanımı aldığından aileme daha az zaman ayırabiliyorum
2. () Otomobil bana çok zaman kazandırdığından aileme daha fazla zaman ayırabiliyorum
3. () Eşim ve çocuklarım arabadan yeterince yararlanamadıklarından huzursuz oluyorlar
4. () Eşim ve çocuklarım arabadan yeterince yararlandıklarından huzur buluyorlar
5. () Ailece başka yerleri görme, bilgi, görgü ve kültürümüzü artırma imkanı bulduk
6. () Hiçbir değişiklik yaşamadık
7. () Diğer (belirtiniz.....)

64. Eşiniz otomobilinizi kullanabiliyor mu?

1. () Evet
2. () Hayır
3. () Zorunlu hallerde
4. () Kendi arabası var

65. Sürücülük ve otomobil edinme kadınlar için uygun bir iş midir?

1. () Evet
2. () Hayır
3. () Erkekler kadar değil
4. () Fikrim yok

66. Kadın sürücüler trafikte tehlike oluşturmakta mıdır ? Cevabınız " evet" ise sebebi nedir?

1. () Dikkat çekmeleri
2. () Sürücülükte yetersiz olmaları
3. () Korku, heyecan ve kaygı taşımaları
4. () Erkeklerin onları önemsememeleri
5. () Böyle bir tehlike söz konusu değil

67. Otomobil alacağınız zaman ailenize danışır mısınız?

1. () Desteğe ihtiyaç duyarsam
2. () Sadece aile büyüklerine
3. () Eşim ve çocuklarıma
4. () Hiç kimseye danışmaz, kararımı kendim veririm

68. Aşağıdakilerden hangileri otomobile olan talebi arttırmaktadır ?

1. () Otomobilin, hızı ve gücü ile özgürlüğü artırması
2. () Otomobilin, sahibinin karşı cinsin gözündeki çekiciliğini artırması
3. () Otomobilin seyahatlerde aile mahremiyetini koruması
4. () Otomobille ilgili modanın yaygınlaşması
5. () Otomobil reklamlarının otomobili çekici göstermesi

69. Bisiklet hakkında ne düşünüyorsunuz?

1. () Günlük hayatımda ulaşım yada spor amacıyla bisiklet kullanıyorum
2. () Elazığ'da, bisikletlere ayrılmış bir yolun bulunmaması bir eksikliklerdir
3. () Yetişkinlerin bisiklet kullanması önemli ve gereklidir
4. () Yetişkinlerin bisiklet kullanması sıradan ve çocukça bir davranıştır

70. Elazığ trafiğinin rahatlatılabilmesi için ne tür alternatifler üretilebilir?

1. () Metro ile ulaşımın sağlanması
2. () Tramvay sisteminin kurulması
3. () Dolmuş hatlarının artırılması
4. () Dolmuş hatlarının azaltılması
5. () Bisikletin yaygınlaştırılması
6. () Yol düzenlemesinin geliştirilmesi

71. Elazığ'da trafik ve parkla ilgili ne tür problemler yaşanmaktadır?

1. () Park alanlarının yetersiz olması sebebiyle trafiği aksatacak şekilde park yapılması
2. () Anayolların yetersizliği ve dar sokakların tek yönlü trafiğe ayrılmaması
3. () Sürücü ve yayaların yeterli düzeyde eğitilmemiş olması
4. () Araçların trafiği gereksiz yere işgal etmeleri

72. Elazığ'da trafiğin gereksiz yere işgali daha çok nasıl gerçekleşmektedir?

1. () Düğün konvoylarıyla
2. () Siyasi mitinglerle
3. () Sportif faaliyetler, maç ve kutlamalarla
4. () Yayaaların kuralları ihlal etmeleri ile
5. () Seyyar satıcıların cadde ve kaldırımları işgal etmeleri ile
6. () Ağır vasıta ve iş araçlarının şehir içi trafiğine çıkması ile

73. Bir şehir planında aşağıdaki durumlardan hangisi uygun düşer?

1. () Şehrin her noktasına otomobille ulaşabilecek şekilde yolların düzenlenmesi
2. () Şehir merkezinin dışında otoparkların yer alması ve merkeze araçlarla girilememesi
3. () Yaya ve araç trafiğinin birbirini aksatmayacak şekilde düzenlenmesi
4. () Bisikletler ve engelliler için alternatif yolların oluşturulması
5. () Şehrin uzak noktalarına metro ve tramvay ile ulaşımın sağlanması

74. Araba aldıktan sonra,daha önce gidemediğiniz nerelere gitme imkanı buldunuz?

75. Bu konuyla ilgili olarak, tamamlayıcı nitelikte belirtmek istediğiniz başka bir şey var mıdır ? Varsa lütfen belirtiniz.



TEZİ HAZIRLAYAN
Mehmet KARACA
Yüksek Lisans Öğrencisi

TEZİ YÖNETEN
Prof. Dr. Halil NARMAN
Danışmanı





ÖZGEÇMİŞ

1970 yılında Bingöl'de doğmuşum. 1989 yılında Bingöl Lisesi'nden mezun oldum. 1991'de Fırat Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyoloji Bölümü'nde lisans öğrenimine başladım ve 1996 yılında mezun oldum.

1997-2000 yılları arasında, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyoloji Ana Bilim Dalında yüksek lisans eğitimi gördüm .

Ocak-2000 yılında, Fırat Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyoloji Bölümü'ne araştırma görevlisi olarak atandım.

Evli ve bir çocuk babasıyım.

Mehmet KARACA