



ISSN:1306-3111

e-Journal of New World Sciences Academy
2010, Volume: 5, Number: 1, Article Number: 4C0030

HUMANITIES

Received: April 2009

Accepted: January 2010

Series : 4C

ISSN : 1308-7320

© 2010 www.newwsa.com

Mehmet Karaca

Dicle University

mkaraca@dicle.edu.tr

Diyarbakır-Turkey

OTOMOBİL BAĞIMLILIĞI VE SOSYAL YANSIMALARI

ÖZET

Sosyal hayatta önemli bir yere sahip bulunan ulaşım ve ulaşım araçları, hemen herkesin günlük hayatında önemli roller oynamaktadır. Özellikle, hayatımızda apayrı bir yer işgal eden otomobil, icadından bu güne toplumların yaşamında giderek artan ölçüde etkili olmaya devam etmektedir. Bugün, neredeyse otomobilsiz bir ulaşım tarzının mümkün olmadığı yönünde bir algılama hüküm sürmektedir. Bu anlayış tıpkı başka alanlarda olduğu gibi, otomobile karşı da bir bağımlılığın geliştiği fikrini akla getirmektedir. Çeşitli nedenlerle ortaya çıkan otomobil bağımlılığı, inkârı mümkün olmayan ve çözümü üzerinde düşünmemiz gereken bir gerçek olarak önümüzde durmaktadır. Bu çalışmada, otomobil bağımlılığının nedenleri, sosyal hayattaki yansımaları ve çözüm önerileri üzerinde durulmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Otomobil, Ulaşım, Sosyal Yaşam, Bağımlılık, Sosyal Yansıma

AUTOMOBILE ADDICTION AND ITS SOCIAL REFLECTIONS

ABSTRACT

Transportation and the means of transport which occupies an important place in the social life plays an important part in almost everybody's daily life. Especially being situated in rather different position in our life automobile has been continuing increasingly to be influential in the life of societies from its invention to date. Today a perception is prevailing that a way of transport without automobile is nearly not possible. This perceptiveness reminds the idea that a addiction of automobile has also developed in just the same way as other manners. Automobile addiction which occurs due to various reasons remains as a reality before us that impossible to deny and must be thought upon its remedy. In this study it is dwelt on the reasons of automobile addiction, its reflections on social life and proposals for the solution.

Keywords: Automobile, Transportation, Social Life, Addiction, Social Reflections

1. GİRİŞ (INTRODUCTION)

Bilindiği gibi, endüstriyel ya da teknolojik ürünler, temelde birtakım insan ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla hizmet etmek üzere üretilmekte ancak, kolayca birer alışkanlık/bağımlılık haline alabilmektedirler. Günümüz toplumlarına bakıldığında bilgisayar, internet, cep telefonu gibi teknolojik ürünlerin bireylerde bağımlılık yaptıkları rahatlıkla gözlenebilmekte, bu durum çeşitli araştırmalarla da desteklenmektedir. Bu tür bağımlılık, madde bağımlılığı gibi bağımlılık türlerinden farklı olmakla birlikte, bireyleri kolayca etkisi altına alabilecek bir yapıdadır. Hız-haz ilişkisi, hareket özgürlüğü, hâkimiyet duygusu gibi psikolojik unsurlar veya çarpık kentleşme, kentlerin giderek yayılması ya da düzensiz ulaşım ağı gibi çevresel/mekânsal düzenlemeler bireyleri otomobile bağımlı hale getirebilmektedir.

Öyle ki, günümüzün kent yaşamında otomobile bağımlılığın tamamen ortadan kaldırılmasının mümkün olmadığı, belki azaltılması yönünde birtakım adımlar atılabileceği görüşü yaygın bir kanaat haline almış bulunmaktadır. Kısaca, sayısız olumsuz etkileri sebebiyle otomobil verimsiz bir ulaşım aracı olarak görülmesine rağmen çeşitli faydaları nedeniyle de ondan tamamıyla vazgeçilemeyeceği fikrinin genel kabul gördüğü söylenebilir.

Kentlerin giderek yayılması, buna paralel olarak iş ve ev arasındaki mesafenin daha da artması, toplu ulaşımın cazip hale getirilememesi, alternatif ulaşım tarzlarının yaygınlık kazanamaması gibi durumlar, bireyleri giderek daha çok otomobile bağımlı hale getirirken; trafik keşmekeşi, kazalar, enerji ve verim kaybı gibi maddi-manevi kayıplar da muazzam rakamlara ulaşmaktadır. Bu konuda çözüm adına girilen çabalar ise çok yetersiz kalmaktadır.

Bütün bunlar, ulaşım, trafik ve ilgili konularda bugüne kadar çok şey söylenmiş olmasına rağmen, otomobil bağımlılığının bir kez daha gözden geçirilmesini, otomobil ağırlıklı bir yapı arz eden ulaşım probleminin tekrar ele alınmasını zorunlu kılmaktadır.

2. ÇALIŞMANIN ÖNEMİ (RESEARCH SIGNIFICANCE)

Çalışmanın temel noktası; otomobile bağımlı ulaşım tarzından kaynaklanan sorunların belirlenmesi, bu sorunların oluşumunda etkili olan faktörlerin ortaya konması ve bu durumun sosyal yaşam alanlarına olan etkilerinin betimlenmesi şeklinde özetlenebilir.

Otomobil merkezli ulaşımın toplum hayatına etkileri konusunda yapılmış yeterli sayıda çalışmaya rastlanmamaktadır. Dolayısıyla bu çalışmanın, sosyolojik anlamda hissedilen bir ihtiyaç üzerine ortaya çıktığı ve bu alana katkı sağlamasının beklendiği söylenebilir.

3. DENEYSEL VE ANALİTİK ÇALIŞMA (EXPERIMENTAL AND ANALYTICAL STUDY)

Bu çalışmada, bireyleri otomobile bağımlı kılan faktörler ortaya konulmak suretiyle, bu bağımlılığın sosyal yansımalarına vurgu yapılması ve çözüme yönelik önerilerde bulunulması amaçlanmaktadır. Çalışma temel olarak, yüksek lisans tezine veri sağlamak amacıyla gerçekleştirilen bir araştırmanın (Karaca, 2000) bazı bulgularının yeni bir bakışla ele alınarak yorumlanmasına dayanmaktadır. Söz konusu araştırma, Elazığ ilinde gerçekleştirilmiş olup kendileriyle görüşme yapılan ve anket uygulanan 150 kişilik bir özel otomobil sahibi grubunu kapsamaktadır. Çalışmada ayrıca, ilgili kaynak taramasından elde edilen destekleyici nitelikteki çeşitli araştırma verileri de değerlendirilmiş ve bu suretle bir durum tespiti yapılmaya ve bazı yorumlamalarda bulunulmaya çalışılmıştır.

4. BULGULAR VE YORUMLAR (FINDINGS AND COMMENTS)

Çalışmanın bu bölümünde, otomobil kullanımının neden bu kadar yaygınlık kazandığı ve gerçekten de otomobil bağımlılığı gibi bir bağımlılık türünden söz edilip edilemeyeceği konuları üzerinde durulduktan sonra, konuyla ilgili araştırma bulguları yorumlanmaya çalışılmıştır. Ancak, bulguların yorumlandığı bu bölümde sadece yukarıda sözü geçen araştırma verilerine bağımlı kalınmamış, yorumlamalara destek sağlayıcı nitelikte görülen teorik bilgilere de yer verilmiştir. Konunun tam netlik kazanabilmesi için yer yer kaynak belirtilerek başka araştırma bulgularından da yararlanılmıştır.

4.1. Neden Otomobil? (Why Automobile)

Otomobilin en önemli fonksiyonu, şüphesiz ki ulaşım ihtiyacını gidermesidir. Mesafeleri daraltmada çok önemli bir işlev üstlenen ulaşım araçları içinde özel bir yere sahip olan otomobil, sadece bir ulaşım nesnesi olmakla kalmayıp, bu yapısının ötesinde çoğu insan için aynı zamanda bir zevk kaynağı ve kendini ifade etmede bir sembol olma özelliği de kazanmış bulunmaktadır. Böylece otomobil, bireyin kendi kişisel dünyası üzerindeki hakimiyetini pekiştiren bir araç olarak günlük hayatımızda bağımlılık derecesinde yer edinmiştir.

Kişiye özel oluşu ve özel amaçlar için kullanılmaya müsait yapısı, otomobili çekici hale getirerek pek çok kişi tarafından benimsenip kabul görmesini sağlamış ve bu durum, otomobile olan rağbeti oldukça artırmıştır.

Otomobil sahiplerinin %87.3'ü, otomobilin önemli bir ihtiyaç olduğunu belirtmişlerdir. Bu veriye göre, kullanıcıların çok büyük bir bölümü tarafından otomobil, sahip olunanlar arasında öncelikli bir ihtiyaç olarak görülmektedir. Yani otomobilin yerine getirdiği pek çok fonksiyonundan biri olan ulaşım ihtiyacını karşılama özelliği, çok sayıdaki kullanıcının önceliklerinden biri olarak görülmekte ve otomobile olan rağbeti arttıran unsurların başında görülmektedir.

Nüfusun büyük bir kesimi için, satın alma, enerji ve bakım maliyeti nedeniyle otomobil, ulaştırılması güç konumunu korumaya devam ettirmekte ancak, alternatif ulaşım sistemleri gelişmiş olsa bile, bireysel kullanımda sağladığı avantajlar nedeniyle ihtiyaç olarak algılanmaya devam etmektedir. Toplu taşıma ne kadar gelişirse gelişsin; insanların büyük çoğunluğunun otomobili vazgeçilmez bir araç olarak görmeye devam edecekleri anlaşılmaktadır.

Daha hızlı ulaşım, kişiye sağladığı özgürlük, konfor ve ayrıcalık gibi özellikleri yanında otomobil, bir yatırım objesi, statü göstergesi ve sosyal iletişim nesnesi olarak kendini sunma aracı gibi işlevler de yüklenmiştir. Kimine göre otomobil, üretildiği ilk andan itibaren, kişinin sosyal ve ekonomik düzeyini yansıtan mesajlar veren bir gösterge olarak önemli bir bildirim aracı olmuştur (Elgezdi, 2003:19-20).

Otomobilin cazibesi, biraz da teknoloji üzerindeki hâkimiyet, bireysel özgürlük, güç, hız ve sosyal statünün adeta somutlaştığı bir ikona dönüşmesinden ileri gelmektedir. Arabalar eski tarihlerden beri bir statü göstergesi olarak görülmüştür. Bunu, tanrıların arabalarla dolayan varlıklar olarak tasvir edildiği Yunan mitolojisinde açıkça görmek mümkündür. Tarihte arabalar sadece tanrılar için değil, krallar ve muzaffer komutanlar için de bir gösteriş aracı olarak işlev görmüştür. M.Ö. 81 yılında, kazandığı zaferleri Roma'ya görkemli bir giriş yaparak kutlama niyetinde olan Dampay'in, dört fil tarafından çekilen bir savaş arabasıyla şehre girmek istediği ancak bu fikirden, şehrin kapılarının böyle bir arabanın geçmesine müsaade etmeyecek kadar dar olması nedeniyle vazgeçtiği aktarılmaktadır (Şentürk, 1998: 19-20).

Günümüzde, "araba" denilince aklımıza gelen ilk ve neredeyse tek araç otomobil olmasına rağmen, ulaşımdaki fonksiyonelliği açısından aslında o kadar da verimli bir araç olmadığı görülmektedir. Hatta otomobilin, en verimsiz ulaşım aracı olduğu, ömrünün neredeyse tamamına yakını park yerinde geçirdiği, trafikte neredeyse bomboş olarak seyrettiği yönünde eleştirilere muhatap olmaktadır.

Bununla birlikte, büyük bir koşturma içinde geçen günümüz sosyal hayatının kolaylaştırılması ve mesafelerin çabucak aşılması suretiyle hedeflere varılmasında otomobil, vazgeçilmez bir araç niteliğindedir.

Günümüzde otomobil, özellikle gelişmiş ülkelerde temel ulaşım aracı, hatta neredeyse yegâne ulaşım aracı konumundadır. Bireylerin rahatını sağlamadaki avantajları su götürmez bir gerçek olan otomobil, aynı zamanda ulaşım sistemlerinin ayrılmaz bir parçası olma özelliğine de sahip bulunmaktadır. Ancak, ekonomik açıdan hesaplı ulaşım sistemlerine duyulan ihtiyaç giderek daha fazla hissedilmektedir.

Otomobilin, yirminci yüzyılda yaygınlaşmasını sağlayan iki önemli gelişme olmuştur. Biri üretim, diğeri tüketime yönelik olan bu gelişmelerden ilki Taylor'ın, emeğin parçalanması projesinden hareketle, otomobilin toplu üretimini hızlandıran bant sistemini geliştiren Henry Ford tarafından ortaya konulmuştur. Tüketim alanındaki yenilikse General Motors'un yöneticilerinden Sloan'ın geliştirdiği, her yıl ayrı bir modelin piyasaya sürülmesi ve farklı pazar alanlarına farklı ürünlerin sunulması fikridir (Freund ve Martin, 1996: 92).

Birçok insan otomobile, kişilere hareket özgürlüğü tanıyan bir nesne olarak bakmaktadır. "Tebdil-i mekânda huzur vardır" düşüncesine sahip insanımız için, coğrafi alanda serbestçe hareket edebilme kabiliyeti bulunmaz bir nimet sayılmakta; kent hayatının sıkıntılı etkilerinden kaçmayı kolaylaştırmada otomobil sahipliği vazgeçilmez bir fırsat olarak karşılanmaktadır.

Genelde bireysel kullanıma yönelik tasarlanan otomobil, başkalarıyla ilişki durumunu ve başkalarına bağımlılığı en aza indiren veya yok eden bir tüketim tarzını amaçlar. Eşyaya sahip olmakla kişisel özgürlüğün sağlanacağı fikrini en çok vurgulayan araç da yine otomobil olmaktadır.

Yolculukların büyük bir kısmının otomobile gerçekleştirilmesi konusunda, toplu ulaşımın yetersiz ve işlevsiz olması sebebiyle otomobilin zorunlu bir tercih haline alması oldukça etkili olmaktadır. Yani, bireyleri otomobile bağımlı hale getiren en önemli sebeplerden birisinin, alternatif ulaşım biçimlerinin yetersiz olması ve ihtiyaca tam cevap verememesi olduğu söylenebilir.

İnsanlar genellikle, kendilerini sınırlayan ve baskılayan mekânları ya da yaşam şartlarını değiştiremediklerinde onlardan kaçıp uzaklaşmanın yollarını ararlar. İşte otomobil, böyle bir kaçış imkânı sunmasından dolayı tercih edilen bir ulaşım aracı olmaktadır.

Nitekim araştırma kapsamındaki otomobil sahiplerinin %31.3'ü, hareket özgürlüğünü artırmasının, otomobile olan talebi arttırdığını düşünmektedir. Yani sözü geçen bireyler, gerek kendilerinin gerekse çevrelerindeki başka bireylerin otomobil edinme davranışları üzerinde otomobilin hareket özgürlüğü sağlama özelliğinin etkili olduğunu ifade etmektedirler.

Otomobil, yalnızca bireysel değil, ailece hareket imkânı sağlayan bir araçtır. Bu yüzden otomobiller, çoğu zaman sadece birer araba olarak değil, birer aile arabası olarak sunulmaktadır. Bu durum, otomobil reklâmlarında da açıkça görülebilmektedir.

Nitekim otomobil sahiplerinin %54.7'si, otomobilin seyahatlerde aile mahremiyetini korumasının, otomobillere olan talebi arttırdığı görüşündedir. Görüldüğü gibi, araştırma kapsamında görüşülen otomobil

sahiplerinin yarısından çoğu, otomobil edinme davranışı ve ulaşımın giderek daha çok otomobilleşmesinde aile faktörünün, daha doğrusu ailece özel yaşam alanını koruyabilecek şekilde hareket özgürlüğü elde etme durumunun etkili olduğu görüşünde birleşmektedir.

Bu yönüyle otomobil, aile içi samimi ilişkileri devam ettirerek, başkalarının varlıklarından ve aile mahremiyetine vakıf olmalarından rahatsız olma sıkıntısıyla karşılaşmadan hareket edebilme imkânı sağlamaktadır. Böylece insanlar, hem evin dört duvarı arasında mahkûm kalmaktan kurtulmakta, hem de alternatif mekânlarda gezinti yapma ihtiyaçlarını görürken sıcak yuva ortamlarından uzaklaşmamakta, adeta ev ortamını seyahat esnasında sürdürmüş olmaktadır. Şehirlerarası seyahat, piknik, eğlence ve dinlenme amacına yönelik gezintilerde bu durumun önemi daha belirgin şekilde ortaya çıkmaktadır.

Bireyleri otomobile bağımlı hale getiren çok değişik sebepler sayılabilir. Kalabalık sokaklarda yaya dolaşmanın çekilmez bir hal alması, egzoz gazı vb. rahatsızlık veren kirleticilere daha fazla maruz kalma riski, sokak mağandaları tarafından rahatsız edilme, aile mahremiyetinin korunamaması, dışarı çıkıldığında sokaklarda küçük çocukları yürütme veya kucakta taşımanın güçlüğü, işten arta kalan zamanın gündelik hayatla ilgili başka faaliyetlerde bulunmak için yetersiz kalması, yorgunluk ve yürüme konusundaki isteksizlik gibi durumlar bu sebepler arasında sıralanabilir.

Günlük hayatın monotonluğundan kaynaklanan sıkıntı ve stres durumlarından uzaklaşıp bir nebze rahatlamak isteyen bireylerin akıllarına ilk gelen şeylerden biri de otomobile atlayıp bir tur atmaktır. Günlük hayatın sıkıntı ve problemlerinden bunalan birey, kendine özel 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 otomobile bağımlılığı artırdığı da düşünülebilir.

Sonuç olarak, ilk başta daha çok bir ihtiyaç olarak görülen, daha ziyade fonksiyonları ile ön plana çıkan ve sahip olunmak istenen otomobil, çeşitli sebeplerle daha sonra giderek bağımlılık oluşturan bir nesne halini alabilmektedir.

4.2. Otomobil Kullanımı ve Bağımlılık (Use of Automobile and Addict)

Otomobil, sözcük olarak Yunanca bir ön ek olan "auto: kendi kendine" ve Latince fiil "mobil: hareket etmek" sözcüklerinin birleştirilmesiyle türetilmiştir. Genel tanımıyla motorlu ve dört tekerlekli taşıt olarak adlandırılan ve ilk olarak 18. yüzyılda geliştirildiği kabul edilen otomobilin temel amacı, gündelik yaşamda yolcu taşımaktır (Elgezdi, 2003:19).

Temelde bir ihtiyacın karşılanmasına yönelik olan otomobil kullanımı, pek çok kişi için bir tutku olarak gerçekleşirken; çoğu kişi için de bir bağımlılık halini alabilmektedir. Bir ulaşım aracı olarak kullanıldığı ve ihtiyaçtan fazla kullanılmak suretiyle israfı yol açmadığı müddetçe, otomobil kullanımı bir problem oluşturmazken; çoğu kişinin bir tutku olarak başladığı otomobil kullanımının giderek bağımlılık halini almaya başlaması, çok çeşitli etkilerle sonuçlanan bir problem halini alabilir.

Özetle, "otomobilden vazgeçememe, onsuz bir ulaşım tarzı düşünememe ya da onu başka ulaşım araçlarına tercih etme" şeklinde ifade edebileceğimiz otomobil bağımlılığı, iki farklı şekilde gerçekleşebilmektedir. Bizzat kullanıcısının otomobil tutkusu nedeniyle onsuz yapamaması ya da otomobilinden vazgeçememesi söz

konusu olabileceği gibi; çeşitli şartların bireyleri otomobile bağımlı hale getirmesi de mümkün olabilmektedir.

Hız tutkusu, seyahat özgürlüğü, hâkimiyet duygusu, sahiplik duygusu, kişisel ya da ailevi mahremiyet gibi faktörler, kişinin kendisinden kaynaklanan bağımlılık nedenleri arasında yer alırken; ulaşım ağının yetersizliği, toplu ulaşımın cazip olmayışı, iş hayatının gerektirdiği hareketlilik ihtiyacı, kentin farklı bölgeleri arasındaki kopukluk, alternatif ulaşımın geliştirilememesi gibi çevresel faktörleri, bireyin dışında gerçekleşen ve onu otomobile mahkûm eden faktörler arasında saymak mümkündür.

Otomobil bağımlılarının, otomobillerinden ayrı kalmaları durumunda büyük bir eksiklik hissettikleri, otomobil sahiplerinin ifadelerine yansımaktadır. Çünkü otomobil sahiplerinin %50.7'si, kısa bir süreliğine de olsa otomobillerinden ayrı kaldıkları takdirde, çok sıkıldıklarını ancak, bu duruma alışmaya çalıştıklarını; %9.3'ü ise mutlaka bir otomobil bulup kullanmaya çalıştıklarını ifade etmişlerdir. Yani otomobil, eksikliğini büyük ölçüde hissettirmekte, kendini aratmaktadır. Kısaca ifade etmek gerekirse; ister bireyin kişisel tercihlerinden kaynaklansın, isterse onun dışında gerçekleşen durumlar nedeniyle olsun, otomobil kullanımı zamanla bir bağımlılık halini alabilmektedir.

Toplu taşıma, verimsiz bir ulaşım türü olan bireysel otomobil ulaşımına en önemli alternatif olduğu halde, ulaşım ağının yetersizliği, bireysel tercihler ve otomobile olan bağımlılık gibi sebeplerle toplumun her kesimine yaygınlaştırılamamaktadır. Çoğu kişi, alternatif ulaşımın yetersizliği nedeniyle otomobili tercih ederken; ulaşım imkânları ne düzeyde olursa olsun otomobilden vazgeçmeyecek olanlar da çıkmaktadır.

Nitekim otomobil sahiplerinin %48.7'si, toplu taşıma sistemi ihtiyaca cevap verebilecek kadar cazip hale getirilse de otomobilden vazgeçemeyeceklerini; %29.3'ü ise sadece uzun yolculuklarda otomobilden vazgeçebileceklerini belirtmişlerdir. Yine otomobil sahiplerinin %50.7'si, otomobil edindikten sonra şehir içi ve şehirler arası seyahatlerinde bir artış olduğunu ifade etmişlerdir.

Bu verilere dayanarak, hareket kabiliyetini arttıran ve toplu taşımaya göre daha rahat hareket etme fırsatının yanında ailevi ve bireysel hayat konusunda çeşitli avantajlar sunan otomobil kullanımının, alternatif ulaşım zamanla geliştirilse bile terk edilemeyecek bir bağımlılık halini alabileceği söylenebilir.

4.3. Otomobil Bağımlılığının Sosyal Yansımaları (Social Reflects' of Automobile Addict)

Kaçınılmaz olarak bağımlı hale geldiğimiz otomobil ve toplumsal hayatımızdan çıkarıp atmamız mümkün olmayan karayolu ulaşımı ve özelde otomobilli ulaşım ile bunlarla ilintili olan unsurların, karşımıza geniş bir yelpazede çıkan çeşitli sosyal yansımaları bulunmaktadır.

Otomobil bağımlılığının sosyal yansımaları olarak karşımıza çıkan durumlardan ilk akla gelenleri, sosyal mekânların ulaşım ağı ve araçları ile işgal edilmesi, çevre sorunları, maddi problemler, sağlık sorunları, sosyal ilişkilerin bozulması, trafik kazaları, trafik eğitimi ya da bilinci konusundaki sorunlar, yol güvenliği konusundaki problemler ve ulaşım eşitsizliği şeklinde sıralamak mümkündür.

4.3.1. Sosyal Mekânın İşgali ve Çevre Sorunları (Invade of Social Location and Environmental Problems)

Otomobil bağımlılığının sosyal yansımalarının en derin biçimde hissedildiği alanların başında, sosyal mekânın ulaşım ihtiyaçlarına göre biçimlendirilmesi ya da dönüştürülmesi gelmektedir. Otomobilin

hâkim olduğu ulaşım sisteminin ortaya çıkardığı ihtiyaçları karşılama çabası, toplumsal mekânın bu yönde dönüştürülmesiyle sonuçlanmış ve günlük faaliyet alanlarının dağılımı buna göre gerçekleştirilmiştir. Bu durum ise hareketlilik ihtiyacını daha da arttırmış, kentin değişik bölgelerindeki çeşitli işlerin yapılabilmesi için yeni ulaşım faaliyetlerinin günlük programa dahil edilmesini zorunlu kılmıştır. Çocukların okul ulaşımı, işe gidiş geliş, eğlence yerlerine gidiş geliş ve alış veriş gibi ihtiyaçların, ulaşım probleminden bağımsız olarak karşılanması adeta imkânsız hale gelmiştir. Bu durum, otomobil sahibi olmayı, hatta bazı aileler için birden fazla arabaya sahip olmayı bir zorunluluk haline getirmiştir.

Otomobil icat edildiğinde, hatta bir ulaşım aracı olarak kullanılmaya başlandığı ilk zamanlarda bile, fiziksel mekânı bu kadar derinden etkileyebileceği kimsenin aklına gelmezdi. Ortaya çıkışından itibaren otomobil/araba, kendine yol açabilmek için şehir planını köklü bir şekilde etkilemiş ve yol merkezli bir şehir planlamacılığını netice vermiştir. Bu yeni planlama fikri sosyal yaşamı büyük ölçüde değişime uğratmış ve yol kültürünün biçimlenmesini de sağlamıştır. Geçmişin hanları, kervansarayları; günümüzün dinlenme tesisleri, köprüleri ve otoyolları ile bunlar paralelinde şekillenen sosyal hayat tarzı hep bu yol kültürünün ürünleri olarak tezahür etmişlerdir.

"Mekân kaygısının, şehir planlamacılarını henüz harekete geçirmedeği eski zamanların sokakları yahut caddeleri, su yolu gibi, kendi tabii akışı içinde geliyordu" (Pala, 1998: 167). Ancak günümüzde, değil şehir yolunun, bir köy yolunun bile kendi tabii akışına bırakılmaya tahammülü yoktur. Haliyle şehir ve köy planlarının, hatta özel mekânsal planlamaların bile temel unsurunu yol oluşturacaktır. Zira 5-10 yıl öncesinin şehir planları dahi (gelişmeler hesaplanmadığı için) bugünün trafiğini kaldıramamakta; dar sokakları, yetersiz caddeleri, trafik sıkışıklığı ve park problemleri ile tam bir keşmekeş yaşatmaktadır.

Kısaca, günümüz şehirleşmesinde şehir planlarının, geniş cadde ve sokaklar, kavşak, geçit ve ışıklandırma hesabına katılarak yapılması, her sitede bir otoparkın veya her semtte çok katlı otoparkın zorunlu kabul 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 mekânda önemli bir yer tutması gibi unsurlar, otomobilin fiziksel mekânı biçimlendirmedeki rolünün canlı onlarca örneğini oluşturmaktadır.

Otomobil ağırlıklı ulaşım sistemi, çok geniş arazilere ihtiyaç gösterir. "Otoyollarının her bir millik kısmına 100.000 m²'lik arazi miktarı düşer. Demiryolları, otoyolların altında biri kadar arazi işgal ettiği halde, yüzde 67 daha fazla yolcu taşıma kapasitesine sahiptir" (Freund ve Martin, 1996: 40).

Gelişmiş ülkelerde, kent alanlarının neredeyse yarısı otomobil merkezli ulaşım ayrılmıştır. Hatta bazı mega kentlerde, toprakların üçte ikiye yakın kısmının otomobil gibi motorlu araçlara tahsis edildiği gözlenmektedir. Göçler ve nüfus artışına paralel olarak kentlerin giderek genişlemesi sonucu, yolculuk mesafeleri de uzamış, önceleri yaya ve bisiklete dayalı olan ulaşım sistemleri yerini motorlu taşıtlara bırakmıştır. Motorlu araçların sağladığı erişilebilirlik, kentlerin geniş alanlara yayılmasına imkân vermiş, böylece motorlu taşıtlara bağımlılık giderek artmıştır. Bu iki gelişme birbirini besleyen bir kısır döngü halini almıştır (Candan, 2003; Lorasokkay, 2007:4).

Öte taraftan, kent mekânında yapılaşmadan arta kalan alanlar, otomobile hizmet edecek otopark alanları ve yollara tahsis edildikçe, yeşil alan, park, bahçe, çocuk parkı vb. sosyal ihtiyaçlara yönelik mekânsal düzenlemeler daha da azalmakta, bu tür sosyal ihtiyaçları karşılamaya yönelik alanlar neredeyse tamamen yok olmaktadır. Yani, mekânın beton yapılar ve otomobiller tarafından işgali, en temel sosyal ihtiyaçların karşılanmasını bile giderek imkânsız hale getirmekte, bu tür ihtiyaçların bir kısmı için kent dışına kaçış zorunlu bir hal almakta, bu ise otomobile olan bağımlılığı bir kat daha arttırmaktadır.

Kent mekânında karşılanması imkânsız hale gelen diğer bazı sosyal faaliyetler, giderek yeni bir sektör haline gelen çeşitli sosyal tesislere kaydırılmakta ve ayrı bir mali yükümlülük getirmektedir. Bu külfeti karşılayacak durumda olmayan bireyler, sosyal aktiviteleri neredeyse büsbütün terk etmekte ve bedensel sağlık ve psikolojik huzur için vazgeçilmez olan yararlı etkinliklerden yoksun kalmaktadırlar.

Otomobil sahiplerinin yarısı, yaşadıkları ildeki yeşil alan, park-bahçe ve çocuk parkı gibi alan ve düzenlemeleri çok yetersiz bulduklarını belirtirken; %38.7'si daha da geliştirilebileceğini söyleyerek, aslında bu tür düzenlemeleri yetersiz bulduklarını ifade etmişlerdir. Oto sahiplerinin sadece %12'si, bu alanları yeterli bulduklarını belirtmişlerdir. Görüldüğü gibi, sosyal amaçlara yönelik alanların yetersizliği çoğu vatandaş gibi, otomobil sahipleri tarafından da hissedilmektedir. Bu durum, beton yapılar ve motorlu araçlar tarafından işgal edilmiş olan kent mekânında, yok olma noktasına gelmiş bulunan sosyal çevrenin, acilen ele alınmasına ihtiyaç olduğunu düşündürmektedir.

Yüksel'in (2003:17-18) de belirttiği gibi, kent içi trafik kazalarında en fazla etkilenenlerin başında yayalar gelmektedir. Yolda yürümek, oynamak, oturmak vb. sebepler tamamen çevre hatalarından kaynaklanmaktadır. Otopark yetersizliği ve alışkanlıklar nedeniyle yaya yolları üzerine park edilen araçlar, yayaların kendilerine ayrılan yol kesimlerinden yararlanmalarını engellemektedir. Yoğun yaya trafiğinin olduğu kent merkezleri, eğitim, kültür alanları ile spor tesisleri civarındaki yollarda trafiğin sakinleştirilmesi, yayaların güvenliği açısından önem kazanmaktadır.

Temelde ekolojik bir sorun olmakla birlikte, otomobilin sosyal yansımaları içinde ele alınabilecek önemli problemlerden biri de çevre sorunudur. Ağır sanayinin yanında, genelde motorlu taşıtların, özelde otomobillerin çevre üzerinde oluşturduğu tahribat muazzam boyutlara ulaşmış bulunmaktadır.

Bal'a göre, organizmayı ve kişiyi etkileyen ve çevreleyen tüm dış ortam ya da şartları içeren çevre; doğa ve maddi kültür öğelerinin birlikte oluşturduğu bir ortamdır. Fiziksel, doğal, tarihi, psikolojik, toplumsal çevre gibi farklı çevrelerden söz edilebilir (Bal, 1999:178-179).

İnsan faaliyetleri sonucunda çevreye verilen zararlar, zaman içinde çevrenin kendini yenileyebilme yeteneğinin çok üstüne çıkmış ve çevre hızla bozulmaya başlamıştır (Keleş ve Hamamcı, 1998: 19).

Söz konusu bozulmada şüphesiz motorlu araçların, özellikle otomobillerin payı büyüktür. Otomobillerin; benzin, dizel ya da LPG ile çalışan içten yanmalı motorlarının açığa çıkardığı egzoz gazları, fren balataları gibi aşınan parçalarıyla doğaya saldıkları partiküller, akü, filtre, lastik gibi ömrünü doldurmuş parçalar ve asfalt yollardan çevreye salınan kirleticiler ile çeşitli şekillerde çevre kirliliğine neden olmaktadır.

Taşıtlardan kaynaklanan ve hava kirliliğine neden olan birincil kirleticiler CO, Pb ve askıdaki partikül maddelerdir. Bu kirleticilere ilave olarak araçlardan önemli oranda hidrokarbonlar ve azot oksitler atmosfere salınmaktadır. Bu kirleticiler toksik özelliklere sahip olup, fotokimyasal smog oluşumlarına ve istenmeyen meteorolojik şartlara sebebiyet verebilmektedirler. Motorlu taşıtlar, kullandıkları yakıt türüne göre atmosfere değişik kirleticiler bırakmaktadır. Motorlu taşıtlardan kaynaklanan gaz olarak başlıca hava kirleticileri karbon emisyonları (CO ve CO₂), NO_x ve HC'lar olurken, daha çok katı sayılabilecek yapıdaki kirleticiler ise is ve partikül maddedir. Atmosferde ikincil kirletici olan ozon ise çevre sağlığını olumsuz etkileyen bir diğer kirletici türüdür (Öztürk, 2006:6).

Kimi Avrupa ülkelerinde, her yıl otoyol ağlarının yüzeyinden 1 mm'lik bir tabaka aşınmakta ve 100.000 ton civarında ince toz etrafa saçılmaktadır. Benzer araştırmalara göre, insani etkinliklerle havaya salınan karbon monoksitin üçte ikisi de trafik kaynaklıdır (Freund ve Martin, 1996:49).

Otomobil vb. araçların oluşturdukları kirlilikten kaynaklanan ekolojik tahribatın nasıl tamir edileceği sorusu insanoğlunu kara kara düşündürürken; çevrenin tarihi dokusunda ve kültürel çevrede trafik kaynaklı bozulmalar artarak devam etmektedir. Keleş ve Hamamcı'nın ifade ettikleri gibi, insan üretimi eserlerden oluşan kültürel çevre, su, hava, toprak, flora gibi kirletilebilen ya da yitirilebilen bir çevredir ve yaratılmış olan kültür, yaşayan kültürün yıkıcı etkisi ile karşı karşıya bulunmaktadır (Keleş ve Hamamcı, 1998:135-136).

Otomobil kaynaklı çevre kirliliği sadece otomobilin açığa çıkardıklarından ibaret değildir. Bizzat sürücülerin oluşturdukları kirlilik de hatırı sayılır oranlara ulaşmaktadır. Günlük hayatta, otomobilin camından sigara külü ve izmariti, yiyecek içecek ambalajı, kâğıt mendil vb. atmak suretiyle kirliliğe katkı yapan sürücü ve yolcularla sıkça karşılaşmaktayız. Hatta otopark ya da duraklarda araç küllüklerinin boşaltılmış olduğunu görmek hiç şaşırtıcı karşılanmaz.

Otomobil sahiplerinin önemli bir kısmının, çevre konusunda oldukça bilinçsiz davranmakta oldukları gözlenmektedir. Bunların %10'u otomobilleriyle seyahat ederken, yiyecek artığı, sigara külü ve izmariti gibi atıklarını otomobillerinin camından atmakta; %26.7'si de atıkları kendilerince uygun buldukları yerlerde yol kenarına atmaktadırlar. Yani, otomobil sahiplerinin önemli bir kısmı çevreye karşı duyarlı davranmakta ve çevre kirliliğine katkı yapmaktadırlar.

Otomobil sahiplerine yöneltilen, "otomobilinizin eskimiş (lastik, filtre, akü, yağ gibi) parçalarını ne yaparsınız?" sorusuna verdikleri cevaplar, çevre açısından hiç iç açıcı değildir. Çünkü bunların beşte biri, otomobile ait zararlı atıkları bilinçsiz bir şekilde, herhangi bir yere atma, çöp bidonlarına atma veya yakma yoluyla çevreye bırakmaktadırlar. Yine bunların %75'i, bu tür atık maddeleri servis veya tamirhanede bıraktıklarını ifade etmişlerdir. Bu maddelerin tamirciler tarafından nasıl kullanıldığı araştırıldığında, karşılaşılan manzara çok daha ürkütücüdür. Çünkü çoğu tamircinin soğuk kış aylarında, kullanılmış yağ başta olmak üzere bu tür atıkları ısınma amaçlı yaktıkları gözlenmektedir.

Oysa bu maddelerin her biri ayrı bir tehlike kaynağıdır. Bir litre kullanılmış motor yağı yüzlerce ton içme suyunu kullanılamaz hale getirebilmektedir. Yine, yağ, lastik, plastik aksam gibi otomobil parça ve malzemelerinin yakılması durumunda çevreyi aşırı derecede kirleten gaz ve partiküller açığa çıkmaktadır.

"Yağmurlu bir havada seyahat ederken, yayalara su sıçrattığınız olur mu?" sorusunu otomobil sahiplerinin %3.3'ü, "evet" diye cevaplarırken; %14.7'si, "pek farkında olmam" diyerek, adeta diğer

insanları hiç görmediklerini, onlara hiç dikkat etmediklerini, otomobillerinin dışında neler olup bittiğinin farkında bile olmadıklarını belirtmişlerdir. Bazı sürücülerin, doğal çevre gibi sosyal çevreyi de pek umursamadıkları anlaşılmaktadır. Örneklerden anlaşılacağı gibi, otomobillerin ve kullanıcılarının çevre üzerinde çok büyük kirletici etkilerinin bulunduğu söylenebilir.

4.3.2. Otomobil Sahipliğinin Ekonomik Boyutu (Economic Size of Automobile Ownership)

Teknolojik tasarımı her geçen gün geliştirilmesine rağmen, otomobillerin içten yanmalı motoru yakıtı yeterli düzeyde enerjiye çevirecek özellikte olmadığından, tam bir verim elde edilememektedir. Bu da enerjinin büyük bir kısmını boşuna heba eden otomobili, diğer ulaşım araçlarına göre enerji ihtiyacı oldukça yüksek bir taşıt haline getirmektedir.

Otomobil, orta gelirli kişiler için konuttan sonraki en pahalı ikinci ürün konumundadır. Bu sebeple insanların büyük bir kısmının üretkenlik çağlarında yaptıkları ödemelerin en önemli bölümünü araba taksitleri oluşturur. Bu sebeple, özellikle dar gelirliler tarafından otomobilde aranan özelliklerin başında, ihtiyaç giderme ve ekonomik olma özelliği gelmektedir.

Otomobil sahiplerinin %54'ü otomobilde, ihtiyaç giderme, %29'u ise fiyat ve yakıt yönüyle ekonomik olma özelliğini aradıklarını ifade etmişlerdir. Bu veriler, dar gelirliler için otomobilin fonksiyonunun ne olduğu ve maliyet probleminin önemi konusunda fikir verebilecek nitelikte görünmektedir.

Bugün Türkiye'de, orta halli bir vatandaşın ortalama bir otomobil alabilmesi için, genellikle yılların birikimini -dışından tırnağından arttırarak- ortaya koyması gerekmektedir. Daha kısa sürede veya daha ucuza otomobil sahibi olmak isteyenler ise kullanılmış otomobile yönelmekte, bu durum da "ikinci el" tabir edilen kullanılmış oto pazarının hareketlenmesine yol açmaktadır. Oysa fiyatı normalden daha düşük olan kullanılmış otomobilin, alıcısına maliyeti o kadar 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 sıkça karşılaşılan tamir masrafı eklenmektedir.

Bu yüzden, otomobilin ortalama bir aileye maliyeti bazen, sağlığa ya da çocukların eğitimine ayrılan paydan daha yüksek olabilmektedir. Yani, otomobile yapılan aylık harcama çocukların aylık eğitim, sağlık, giyim, oyuncak vb. giderlerinin önüne geçebilmektedir.

Otomobil sahibi aile reislerinin yaklaşık üçte ikisi, çocukları için ya otomobillerine yaptıklarından daha az harcama yapmakta ya da ancak otomobile yaptıkları kadar bir harcamayı çocuklarına yeterli görmektedirler. Yine, otomobil sahiplerinin üçte birinin aylık mutfak ve temizlik masrafları, otomobile yaptıkları harcamaya denk düşmekte ya da bu harcamaların gerisinde kalmaktadır.

Kısaca, dar gelirli oldukları için zaten kısıtlanan geçim gelirinin çoğu aile, bin bir güçle alabildikleri otomobilin yakıt, vergi, sigorta, bakım ve tamirat giderleri gibi harcamaları nedeniyle büyük bir yükün altına girmekte, bütçelerinden kendileri ve çocukları için ayırdıkları pay bütünü azalmaktadır.

4.3.3. Otomobil Bağımlılığının İnsan Sağlığına Etkileri (Human Health Impacts of Automobile Addict)

Otomobil merkezli ulaşım sistemleri, kentsel mekânda ortaya çıkardığı dönüşüm ve bireylerin ekonomik yaşamlarında yol açtığı

sorunların yanı sıra, insan sağlığını tehdit eden çok çeşitli problemlere de kaynaklık edebilmektedir.

Otomobil ağırlıklı ulaşım sisteminin sağlıklı yaşam ve ekolojiye olan etkileri, gizlisinden açıkça gözlenebilir olanlarına kadar büyük bir çeşitlilik arz etmektedir. Trafik kazaları ya da zehirli egzoz gazlarının neden olduğu problemlerden otomobil kolayca sorumlu tutulabilirken; otomobil ve trafik kaynaklı stres ve sağlık sorunlarının sorumluluğunu doğrudan doğruya otomobile yüklemek o kadar da kolay olmamaktadır.

Gelişen teknoloji ve çevreci araçlar geliştirme arayışı ile birlikte, otomobillerin emisyon miktarı fark edilir derecede düşmesine rağmen, solunabilecek temiz hava oranındaki düşüş de devam etmektedir. Motorlu araçlardan kaynaklanan kirlilik seviyesi, atmosferin kendi kendini temizleyebilme kapasitesini tehdit edecek boyutlara ulaşırken; bu kirliliğin azaltılmasına yönelik çözümler bir türlü istenen düzeye ulaştırılamamaktadır. Daha çevreci otomobiller üretmeye yönelik çabaların da yeterli kabul edilebilecek bir netice verdiği söylenemez.

Otomobillerden havaya salınan partiküller, nefes darlığı, akciğer kanseri ve diğer solunum yolu bozuklukları başta olmak üzere çeşitli rahatsızlıklara yol açmaktadır. Bazı mega kentlerde kirli hava kütesinin şehrin üzerine çöktüğü dönemlerde, acil servislerin dolup taşıdığı ve solunum rahatsızlıklarından kaynaklanan ölümlerde büyük artış olduğu gözlenmiştir (Freund ve Martin, 1996:52).

Otomobil vb. araçlar, insan sağlığı ve çevre üzerinde sadece zehirli gazlarla değil; fren balatalarının aşınması gibi yollarla açığa çıkardıkları çeşitli metal ve mineral parçacıklarla da tahrip edici etkide bulunmaktadırlar.

İnsan sağlığını tehdit eden gürültü kirliliği de motorlu taşıt trafiğinin yol açtığı ciddi problemlerdendir. "Ses, kişilerin fizik ya da ruhsal rahatlık duygularını bozucu bir nitelik kazandığında 'gürültü' halini alır. Gürültü işitme mekanizmasını bozduğu, uyku ile dinlenmeyi huzursuz kıldığı, kişilerin birbirleriyle konuşmaları ya da öteki iletişim imkânlarının arasına girdiği veya onların gerek fikri, gerekse başka eylem yolu ile uğraşmakta oldukları konulara dikkatlerini vermelerini engellediği, onları sinirlendirdiği içindir ki stres kaynağı oluşturur... Gürültüden etkilenmenin süreklilik kazanması durumunda uykusuzluk, sinirlilik, yorgunluk gibi hafif ruhsal değişikliklerin yanı sıra hezeyanlı ve hatta paranoid (şüphecilik) gibi ileri dereceli ruhsal bozukluklara da rastlanmıştır" (Balcıoğlu, 2001:58).

Birçok kentte trafiğin gürültü oluşturan kaynakların başında gelmesi, ulaşım araçlarının, özellikle de otomobillerin insan yaşamındaki yeri ve etkilerinin ciddi bir şekilde gözden geçirilmesi gerektiğini bir kez daha ortaya koymaktadır.

Otomobil bağımlılığı, egzersiz yapma olanağını sınırladığı gibi, kent mekânında otomobile ayrılan alanlar da spor ve sosyal faaliyet alanlarını daraltmakta, böylece sağlıklı yaşam için gerekli hareket kabiliyetini kısıtlamaktadır. Yani sağlığımız, yalnızca bedensel çalışmanın azalmış olmasından değil, otomobil hâkimiyetindeki mekânın yürüyüş yapma ve bisiklete binme imkânını elimizden alması sebebiyle de tehdit altında bulunmaktadır.

Uzun süre aynı pozisyonda otomobil kullanmak, bel, sırt ve boyun ağrıları gibi rahatsızlıklar oluşturabilmektedir. Sürekli yolu kontrol etmek zihinsel yorgunluk ve dikkatin dağılması sonucunu doğururken; kol ve bacaklarda da yorgunluk meydana gelmekte, bunun sonucu stres ve sıkıntı gibi psikolojik sorunlar doğmaktadır. Düşük model ve arızalı otomobillerde bu tür problemler daha da artmaktadır. Tren yolcularının kalp atışlarının, otomobille seyahat edenlerinkine oranla daha düşük

olduğu; sürücülüğün, vücuttaki stres hormonu, kan şekeri ve kolesterol seviyelerini yükselttiği, araştırmalarla saptanmıştır. Trafik tıkanıklığına maruz kalınmasıyla, çeşitli ters psikolojik tepkilerin ortaya çıkması arasında belirgin bir ilişkinin var olduğu; trafik tıkanıklığına uzun süre maruz kalmanın, olumsuz ruh hallerinin artmasına, tahammülün azalmasına ve sabırsız araba kullanma alışkanlıklarına neden olabildiği gözlenmiştir (Freund ve Martin, 1996:59).

Trafik stresinin çıldırtıcılığı sapkın ya da saldırgan kişilik özellikleri ile de birleşince, trafik ortamındaki bireylerin güvenliğini tehdit edecek sürücü davranışları ile karşılaşılması kaçınılmaz olmaktadır. Böyle durumlarda Tekinsav'ın ifadeleriyle, yol şiddeti olarak adlandırılan, diğer sürücülere el kol hareketi yapmak, küfür etmek, korna çalarak öfkesini göstermek, başkalarının araçlarına zarar vermek, sol şeride geçerek yavaş araba kullanmak, diğer araçların yolunu kesmek, yakın takip, kızdıran sürücüyü kovalamak, bazı araçlara çeşitli nesnelere fırlatmak gibi sapkın davranışlarla karşılaşılması söz konusu olabilmektedir (Tekinsav, 2000:22).

Otomobil sahiplerinin yaklaşık üçte ikisi, otomobil kullanmaktan kaynaklanan çeşitli rahatsızlıklar yaşadıklarını ifade etmektedirler. Otomobil sahiplerinin, otomobil kaynaklı rahatsızlıklarının başında %28.6 ile aşırı kilo şikayeti gelmektedir. Bu sonuç çok da şaşırtıcı görünmemektedir. Çünkü otomobil bağımlılığı sebebiyle ortaya çıkan aşırı hareketsizliğin, vücutta yağlanma ve kilo artışına yol açması beklenebilecek bir sonuç olarak görülebilir.

Otomobil sahipleri arasında ikinci derecede şikâyet konusu olan rahatsızlık, öncekini destekler nitelikte olan "hareket güçlüğü" şikâyetidir (%16.6). Otomobilin egzersiz imkânlarını yok etmesi sonucu yaşanan en önemli rahatsızlıklardan biri olan hareket güçlüğü, özellikle uzun yolculuklardan sonra daha belirgin yaşanmaktadır. Yoğun ve stresli şehir içi trafiğinde araç kullanmak da kişilerde bu rahatsızlığın baş göstermesine yol açabilir.

Otomobil sahiplerinin üçüncü şikâyet konusu, adale ağrılarıdır (%16). Adale ağrıları da yine, otomobilde hareketsiz olarak belli bir pozisyonda durmaktan kaynaklanır ve daha çok sırt, bel, boyun, kol ve bacak kaslarında kendini hissettirir. Otomobil kaynaklı rahatsızlıkların büyük bir kısmının, hareket imkânının kısıtlanmasına bağlı olarak ortaya çıktığı düşünülmektedir. Otomobil kaynaklı olarak ortaya çıktığı kabul edilen rahatsızlıklarla ilgili diğer şikâyetler ise, uyku düzensizliği (%5.3), görme bozukluğu (%1.3), işitme problemi (%0.6) ve solunum yolları rahatsızlıkları (%0.6) şeklinde sıralanmaktadır.

Bu verilerin, otomobilin bedensel sağlığa çeşitli olumsuz etkilerinin bulunduğu; bireye sağladığı konfor ve avantajların yanında, beden sağlığını bozucu etkilerinin de olabileceği görüşünü destekler nitelikte olduğu düşünülmektedir.

Otomobil sahiplerinin %32'si, sakin bir trafikte otomobil kullanınca rahatlayıp huzura kavuştuklarını ifade etmişlerdir. Bunun için çoğu otomobil sahibi, boş zamanlarında dinlenmek ve stres atmak için sakin bir yolda, sakin bir saatte, otomobilleriyle dolaşmayı başka etkinliklere tercih etmektedirler. Bundan hareketle otomobilin, trafik stresi olmamak ve çevreden rahatsız edici durumlarla karşılaşmamak kaydıyla, insan psikolojisini olumlu etkileyebileceği, kişilere rahatlık, huzur ve zevk vererek psikolojik tatmin sağlayabileceği düşünülebilir.

Otomobil sahiplerinin %38.6'sı, trafik sıkışıklığında huzursuz olup sinirlenerek strese girdiklerini ifade etmişlerdir. Görüldüğü gibi, normal şartlarda zevk ve huzur verebilen otomobil, olumsuz

trafik şartlarında, stres ve huzursuzluğa yol açabilmektedir. Böyle bir durumda otomobil doğrudan doğruya huzursuzluğun kaynağı gibi görülme de trafik sıkışıklığının büyük ölçüde araçların yapısından ve çokluğundan kaynaklandığı gerçeği otomobili sorumlu konumuna oturtmaktadır.

Otomobil sahiplerinin yaklaşık yarısı (%49.3), trafikte yaşadıkları yorgunluktan sonra hiç kimse ile ilgilenmek istemediklerini, dinlenip huzur bulmaya çalıştıklarını ifade etmişlerdir. Yani, trafik yorgunluğu nedeniyle, arkada, aile ve çocuklarıyla ve sosyal çevreleriyle ilişkilerini keserek kendi kabuklarına çekilmektedirler. Bu durum, otomobil ağırlıklı trafiğin bireyi yalnızlığa ve sosyal izolasyona uğratarak toplum ve çevreye karşı yabancılaştırma riskini hatırlatmaktadır.

Bu veriler, otomobilin aşırı kullanımının trafiği kilitleme ve işleri yavaşlatma yoluyla bireylerin huzurunu kaçırap onları strese sokabileceği; dolayısıyla, insan psikolojisini bozan ve ruh dünyasını olumsuz etkileyen faktörler arasında, trafik ve ona bağlı olarak otomobilin de yer alabileceği düşüncesini akla getirmektedir.

4.3.4. Otomobilin Fiziksel ve Sosyal Mesafe İle İlişkisi

(Relationship with the Car's Physical and Social Distance)

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 (Şentürk, 1998:15-23).

İşte ulaşım araç ve teknolojileri, kökeni belki tekerleğin icadını da aşan, binek hayvanlarının ehlileştirilmesine kadar dayanan bu mücadelenin bir ürünü olarak ortaya çıkmış ve geliştirilerek bugünkü haline kadar getirilmiştir.

Zaman ve mekânın sıkıştırılabileceği, böylece daha çok işin daha çabuk halledilebileceği fikri, insanlarda hızlı hareket etme arzu ve çabasını doğurmaktadır. Fakat daha yüksek hızlara ulaşmak, günlük hayatımızda her zaman hedeflediğimiz işlerin daha fazlasını gerçekleştirmemizi sağlayamamıştır. Çünkü kalabalık kentlerdeki trafik tıkanıklığı, otomobillerin hız potansiyelini adeta kullanıssız hale getirmekte, böylece işlerimizi halledebilmek için yollarda daha fazla zaman harcamamıza yol açmaktadır.

Toplu üretimine başlanması ile birlikte otomobil, daha geniş kitlelerin kullanabileceği bir ulaşım aracı haline gelmiş ve zaman içinde hızla yaygınlaşmıştır. Bir zamanlar, sadece zengin imkânları olanların kolayca; sıradan vatandaşların ise çok zor şartlar altında ulaşabildikleri mesafelere bugün daha geniş toplum kesimleri kolayca ulaşabilmektedir. Uzak mesafelerde oturan insanlar bile artık rahatlıkla sosyal ve kültürel ilişkilere girebiliyor, birbirlerini tanıyıp birbirleri hakkında daha fazla ve sağlıklı bilgi alabiliyorlar. Böylece, sosyal ilişki ve toplulukların kurulması ve devam ettirilmesinde mesafe, bir değişken olma değerini giderek yitiriyor. Yani sosyal ilişkilerde fiziksel mekân bir engel olmaktan giderek çıkıyor.

Kitle iletişim araçları ile birlikte, fiziksel mesafeyi oldukça kısaltmış bulunan ulaşım araçlarının, bireyler, toplumlar ve kültürler arasındaki sosyal mesafeyi de aynı ölçüde kısalttıklarını söylemek pek de mümkün görünmemektedir. Zira sevgi, barış ve dostluk için fiziksel yakınlık yeterli olmamakta; hatta ilişkilerin geliştirilmesinde sosyal yakınlık, fiziksel yakınlıktan daha büyük bir önem taşımaktadır.

Çoğu zaman aile aracı olma boyutu ön plana çıksa da genellikle bireysel bir tüketim aracı olarak işlev gören otomobilin, bireyleri

yalnızlaştırdığı düşünülmektedir. Zira, günlük hayatlarında işe gidiş gelişlerde, alış veriş ve eğlence yerlerine ulaşmada otomobilleri ile seyahat eden bireylerin, başka insanlarla temasları ve sosyal ilişkileri asgari düzeye inmiş ve giderek toplumdan izole olmaya başlamışlardır. Gündelik hayatlarında tanıdıkları insanlarla trafikte karşılaşp, bir klakson veya selektör ile selamlaşan ancak tek kelime bile etme fırsatı bulamadan geçip gitmek zorunda kalan insanlarla sıkça karşılaşmaktayız. Aynı şeyleri çoğu zaman kendimiz de yaşayabiliyoruz.

Otomobil edindikten sonra sosyal ilişkilerinde herhangi bir değişme yaşanıp yaşanmadığı sorusu karşısında otomobil sahiplerinin %47.3'ü, sosyal ilişkilerinde önemli bir değişme olmadığını ifade ederken, %12.6'lık bir kitle soruyu cevapsız bırakmıştır. 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, bir başka soruya verilen cevaplar incelendiğinde ilginç bir sonuçla karşılaşmaktadır. Zira, otomobil sahiplerinin %31.3'ü otomobillerine fazla yolcu bindirmediklerini; %19.3'ü otomobillerini kesinlikle başkalarına kullanmadıklarını ifade etmişlerdir. O halde, bu kişilerin sosyal ilişkilerinin bozulması bu katı tutumlarından kaynaklanıyor olabilir. 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 bencil davranmakta ne kadar ileri gittiklerini açıkça ortaya koymuşlardır.

Görüldüğü gibi otomobil sahipleri, otomobillerini başkalarıyla paylaşmama, trafikte seyrederken ya da araçlarını herhangi bir yerde park ederken başkalarını dikkate almama, çevreyi koruma konusunda duyarsız davranma gibi bencilce davranışlar sergileyerek başka insanların tepkilerini çekebilmekte ve bu suretle sosyal ilişkilerini daha da zayıflatabilmektedirler.

Öte taraftan, trafikte yaşanan tıkanıklık ve stres durumları, başka insanlar ile olan sosyal ilişkileri bir kat daha problemlile hale getirmektedir. Çünkü yoğun ve stresli bir trafik ortamının oluşturduğu sıkıntılar, başka sürücü veya yayaların hataları ya da anlayışsızca hareketleriyle de birleşince, başka insanlara karşı büsbütün öfke duyulması ve topluma karşı olumsuz yaklaşımlar geliştirilmesi sonucunu doğurabilir. Oysa günlük işlerin yürüyerek gerçekleştirildiği, insanların çarşı pazarda, sokakta karşılaşp selamlaştıkları, üç beş kelime ile de olsa sohbet etmeden ayrılmadıkları ortam ya da toplumlarda daha içten ilişkilerin kurulabileceği ve sosyal mesafenin bu şekilde daha da azalacağı rahatlıkla söylenebilir. Fakat dur durak bilmez bir koşuşturma ile geçen yapısı ile öne çıkan günümüz sosyal hayatında, bu tür ilişkilere yer kalmasının pek mümkün olmadığı gerçeği de göz ardı edilemez.

4.3.5. Trafik Kazaları (Traffic Accidents)

Otomobille ilgili başta gelen problemlerden biri de trafik kazalarıdır. Medya haberlerinde ve yetkililerin beyanlarında trafiğe dikkat çeken, "aman bayramınız kâbusa dönmesin, tatiliniz zehir olmasın" türünden uyarılara genişçe yer verildiğine, hatta resmi tatil sürelerinin belirlenmesinde bile trafik ve kazalarla ilgili kaygıların öne çıktığına sıkça şahit olmaktayız. Yine ülkemizde her yıl, terör vb. olaylarda hayatlarını kaybeden insan sayısından kat kat fazlasının trafik kazaları sonucu öldüğünü, yüzlercesinin de sakat kaldığını görmekteyiz.

Her geçen gün yaşamımızın biraz daha vazgeçilmez bir parçası olan araçlar, bir yandan da birçok insanın yaşamına son vermekte, onları sakatlamakta ya da maddi zararlara yol açmaktadır. Günümüzde birçok ülkede olduğu gibi ülkemizde de trafik kazaları başlıca ölüm ve sakatlanma nedeni haline gelmiştir (Tekinsav, 2000:1).

Araştırmalar, ABD’de, 15-19 yaşları arasındaki genç ölümlerinin başlıca nedenini otomobil kazalarının oluşturduğunu; cinayet sonucu ölümlerin oranının otomobil kazaları sonucu ölüm oranının beşte ikisi oranında kaldığını ve otomobil kazalarının, ortalama ömür süresini azaltan nedenlerin başında geldiğini göstermektedir (Freund ve Martin, 1996:63).

Araştırmalara göre, dünya genelinde, her yıl yarım milyon insan trafik kazalarında hayatını kaybetmekte ve 15 milyon kişi de yaralanmaktadır. Tüm dünyada insan ölümlerinin 9. nedeni olarak, karayollarının güvensizliği gösterilmektedir. Eğer mevcut eğilimler değişmez ise 2020 yılında trafik kazaları, ölüm nedenleri açısından 3. sıraya yükselecektir (Yüksel, 2003:1).

Elbette trafik kazalarının yegâne sorumlusunun otomobiller olduğu iddia edilemez, ancak, karayollarında meydana gelen kazaların ve bu kazalar sonucu yaşanan ölümlerin, hava ve demir yolunda yaşananlara oranla çok yüksek rakamlara ulaştığı ve kazalara karışan araçların önemli bir oranını otomobillerin oluşturduğu ortada olduğuna göre, otomobil bağımlılığının en önemli sosyal yansımalarından birinin trafik kazaları olduğu rahatlıkla söylenebilir.

Otomobil sahiplerinin %37.3’ü çeşitli şekillerde trafik kazasına karışmışlardır. Bu kazaların büyük bir bölümü şehir içinde yaşanmış olup; %53.5’i başka bir araçla çarpışma; %35.7’si özellikle yayalara olmak üzere, çarpma şeklinde yaşanmıştır. Bu kazaların %68’i dikkatsizlik, dalgınlık veya kurallara uymama sebebiyle meydana gelirken; %14’ü aşırı hızdan kaynaklanmıştır. Geri kalanlar ise olumsuz hava, yol ve çevre şartları ile alkollü araç kullanma yüzünden yaşanmıştır.

Otomobil sahiplerinin; %86.6’sının sürücü hatalarına, %28’inin yol hatalarına, %12.6’sının trafik işaret ve kurallarının yetersizliğine, %12’sinin ise yaya hatalarına bağlıdır; çok büyük bir kısmının insan hatasından kaynaklandığı bir gerçek olan trafik kazaları, öyle bir sosyal yara haline gelmiştir ki; “trafik” olgusu, “canavar” kavramından ayrı telaffuz edilmez olmuştur.

4.3.6. Trafik Bilinci ve Kültürünün Yetersizliği (Traffic Awareness and Culture of Failure)

Trafik kazası sayısının asgariye indirilmesi ve ulaşım probleminin çözüme ulaştırılabilmesi, her şeyden önce trafik kurallarına uymayı bir zorunluluk haline getirmekte, bunun yolu ise eğitimden geçmektedir. Kaza riskinin azaltılması büyük ölçüde deneyim ve sürücülük becerilerinin arttırılmasına bağlıdır. Eskiden yıllar süren deneyim sonucu elde edilebilen sürücülük becerisi, günümüzde çok kısa süreli kurslarla, çoğu kere yetersiz şartlarda kazanılmaktadır. Böyle olunca da yetersiz eğitilen sürücüler, kurallara uygun davranmak ya da aracın sahip olduğu fiziksel şartlara göre hareket etmek yerine kişisel yeteneklerine güvenmeye kalkışmaktadırlar. Böylece trafik kuralları göz ardı edilerek riske girilmekte, bilerek kazalara davetiye çıkarmaktadırlar.

Nitekim bir araştırmaya göre, 1996-2000 yılları arasındaki 5 yıllık dönemde meydana gelen kent içi trafik kazalarında, kazaya neden olan unsurların başında %96 gibi yüksek bir oran ile sürücüler gelmekte; onları yayalar (%3.25) ve araç hataları (%0.29) takip etmektedir (Yüksel, 2003: 12).

Sürücü eğitimi ile ilgili araştırmalar, bu konuda nasıl bir başıboşluğun hüküm sürdüğünü gözler önüne sermektedir. Nitekim sürücülerin %60'ı, sürücü kurslarına düzenli bir şekilde devam ederek sürücü belgesi aldıklarını ifade ederken; %15.3'ü kursa devam etmeyip sadece sınavlara girerek; %2'si ise kurs ve sınavları bir şekilde ayarlayarak sürücü belgesi aldıklarını ifade etmişlerdir. Yine aynı kişilerin %50.7'si kendilerini sürücülükte yeterli görürken; %31.3'ü büyük ölçüde, %16'sı kısmen yeterli; %2'si ise yetersiz görmektedirler (Yıldız ve Karaca, 2005:45).

Şu bir gerçek ki; eğitilmesi gereken sadece sürücüler değildir. Trafiğin sadece yol üzerinde seyreden araçlardan ibaret zannedilmesi büyük bir hata olur. Sürücüler kadar, yolcu ve yaya olarak trafiğe katılanlar da trafiğin sağlıklı işlemesinde sorumluluk sahibidirler. Gün içinde belki birkaç kez bir şekilde trafiğe katılan yetişkin ve çocukların da trafik konusunda eğitilmelerine, trafik ve yol güvenliği konusunda bilinçlendirilmelerine ve halk geneline mal edilecek bir trafik kültürünün kazanılmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

Kullandıkları araç üzerinde sınırsız tasarruf sahibi olduklarını düşünseler de, araç sahipleri veya sürücüler, direksiyona geçince her istediğini yapabilecek, otomobillerini fütursuzca kullanabilecek durumda olmadıklarını ve yüksek sesle müzik dinleme, gereksiz yere araca gaz verme gibi yollarla gürültü yapma haklarının bulunmadığını unutmamalıdır. Çünkü hiç kimse aracını kullanırken (özellikle yerleşim alanlarında) tek başına ve sınırsız özgürlük sahibi değildir ve o farkında olmasa da aracını kullanırken trafikteki hareketleriyle başkalarını rahatsız etmesi ya da başkalarının güvenliğini tehlikeye atması her an için söz konusu olabilir.

Aracımızı kullanırken başkalarını tehlikeye atmamız söz konusu olabileceği gibi, yanlış bir park sonucunda da araç trafiğini aksatma, yaya trafiğini engelleme, itfaiye aracı, ambulans gibi araçların görevlerini yapmalarını engelleme, bir otopark ya da özel mülkiyet giriş çıkışını kapama gibi, hiç akla gelmeyecek çok büyük problemlere neden olmamız mümkündür. Sadece araç kullanırken değil, bir yerde beklerken ya da park ederken de başkalarının haklarına saygı duymaya ve hiç kimseyi mağdur etmemeye dikkat edilmesinde ve sorumluluk bilinciyle hareket edilmesinde büyük yararlar bulunmaktadır.

4.3.7. Ulaşım ve Yol Güvenliği (Transport and Road Safety)

Ulaşım sisteminde yol güvenliği, tarihin her döneminde büyük bir öneme sahip olmuştur. "Halil Rifat Paşa'nın, 'Gidemediğin yer senin değildir' dediği gibi, devlet olmanın gereği sahip olmak, istikrarı sağlamak, halkın can ve mal güvenliğini sağlamaktır" (Velikâhyaoğlu, 1998:48).

Bunun için tarih boyunca devletler, güvenli bir ulaşım sistemine büyük önem vermiş, topraklarından geçen yolcuların güvenlik içinde seyahat etmesi için gerekli her türlü tedbiri almışlardır. Selçuklu ve Osmanlı'da yol güvenliği denilince, yollar üzerinde inşa ettirilmiş olan köprü, han, kervansaray, çeşme, namazgâh gibi sosyal ve kültürel amaçlı yapılar dikkatimizi çeker. Zira tarihimizde büyük bir öneme sahip olan ve orada konaklayan yolcuların kaç gün misafir edilip hangi şartlarda ağırlanacaklarına kadar her açıdan standartları belirlenen kervansarayların, bir görevi konaklamayı temin etmekse, bir başka görevinin de yol güvenliğini sağlamak olduğu söylenebilir.

Demiryolu, hava ya da deniz ulaşımı, merkezi sistemlerin önceden planlanan sınır şartları içinde belirli hareketlere yöneltilip böylece kaza olasılıkları en aza indirilirken; karayolu ulaşımında her taşıt, sürücüsünün farklı iradesi altında bulunmakta, taşıt sayısının diğer ulaşım türlerindeki göre çokluğu ve hızlı artışı, birim taşıt başına

düşen yol alanını giderek azaltmaktadır. Diğer yandan, taşıt kullanıcısı üzerindeki denetim olanağı da göreceli olarak zayıftır. Bu durum, karayolu ulaşımını güvenlik bakımından diğer ulaşım türlerine göre farklı kılan bir özellik olmaktadır. İyi bir yol tasarımı ile trafik kazalarının azaltılmasının, ülke ekonomisine katkı sağlayabileceği gerçeği, yol yapımının amaca uygunluğunun bu yönden de değerlendirilmesini zorunlu kılmaktadır (Yüksel, 2003:3-10).

Günümüzde, yolculuk esnasında konaklamak için genellikle otel, lokanta, market, petrol istasyonu gibi bölümlerden oluşan dinlenme tesislerinden yararlanılmakta, yol güvenliği ise trafik polisi, jandarma gibi güvenlik güçleri tarafından sağlanmaktadır. Yol güvenliğini arttırmak için araçlarda, ilk yardım çantası, yangın söndürücü, hava durumuna göre zincir, takoz, çekme halatı gibi araç gereçlerin bulundurulması zorunlu tutulur. Ayrıca, geniş ve güvenli yollar ile trafik işaretleri gibi güvenlik önlemlerinin yanı sıra, trafik denetimi, hız kontrolü gibi uygulamalarla üst düzeyde bir yol ve ulaşım güvenliği sağlanmaya çalışılır.

Yol güvenliğinin yukarıda sayılan unsurlardan ibaret olmadığı muhakkaktır. Yol ve trafik güvenliği dendiğinde, araç güvenliğinden güvenli sürüşe, çevresel faktörlerden iklim özelliklerine kadar çeşitlenen sayısız etmen devreye girmektedir. Gerçek anlamda bir yol güvenliği sağlanabilmesi için, sürücüsünden yayasına, yol güzergâhında yaşayan, satış yapan veya hizmet sunanından ulaştırma ile ilgili kuruluşların görevlilerine kadar herkese önemli sorumluluklar düşmektedir. Burada sözü geçenlerle ilgili ya da bizzat onlardan kaynaklanan bazı ihmallerin, kimi zaman trafik kazaları ile neticelendiği bilinmektedir. Nitekim araştırmalara göre, sürücülerin dörtte üçü ülkemiz karayollarının, yol güvenliği ve ulaşımı sağlamada yetersiz olduğu görüşündedir (Yıldız ve Karaca, 2005:47).

Otomobil sahiplerinin sadece %6.7'si kara yollarımızın can ve yol güvenliğini ve ulaşımı sağlamada tam yeterli olduğunu kabul ederken; %17.3'ü kara yollarımızı büyük ölçüde yeterli, %38'i de kısmen yeterli görmektedir. Otomobil sahiplerinin %36'sı ise kara yollarımızın bu konuda tamamen yetersiz kaldığını düşünmektedir. Yani, otomobil sahiplerinin büyük bir kısmının ulaşımında yol ve can güvenliği konusunda birtakım endişeleri bulunmaktadır.

Otomobil sahiplerinin ifadelerinden, kazalara davetiye çıkaran ihmalkârlıklar içinde oldukları anlaşılmaktadır. Bunların %30.7'si araçlarında ufak bir arızanın baş göstermesi halinde servise başvurmak için acele etmeyip bir süre idare etmeye çalıştıklarını ifade ederken; %5.3'ü bu durumu önemsemediklerini belirterek duyarsızlıklarını ortaya koymuşlardır.

Bu ihmalkârlık hali duyarsızlıktan kaynaklanabileceği gibi, maddi imkânsızlıklardan da kaynaklanabilmektedir. Ancak ihmal edilen küçük arızalar daha büyük arızalara kaynaklık ederek veya kazalara yol açarak hem maddi hem de manevi maliyeti, telafi edilemeyecek boyutlara ulaştırabilmektedir. Nitekim araç kaynaklı mal ve can kaybına yol açan kazaların önemli bir kısmının, küçük problemlerin ihmalinden kaynaklandığı bilinen bir gerçektir.

Otomobil sahiplerinin duyarsızlığı sadece araçlarındaki arıza ve problemlerin ihmal edilmesi şeklinde değil, araçlarda bulundurulması zorunlu araç gereçler konusunda da ortaya çıkmaktadır. Bunların %28'i bu tür nesnelere mecburiyetten dolayı araçlarında bulundurduklarını ancak pek kullanmadıklarını ifade ederken; %26.7'si bu tür gereçleri pek önemsemediklerini ifade etmişlerdir. Kısaca, otomobil sahiplerinin yarısından çoğunun, arabalarında zaruri araç gereçleri bulundurma ve gerektiğinde kullanma konusunda ihmalkâr davrandıkları gözlenmektedir.

Bu sonuç, trafik kazası sayısının ve bilânçosunun bu denli yüksek oluşunu daha iyi anlamamızı sağlar nitelikte görünmektedir.

Toplumsal bir sorumluluk olan yol ve trafik güvenliği konusunda yetkili ve sorumlular başta olmak üzere her vatandaşa önemli görevler düştüğü bilinmektedir. Toplumda bu bilincin oluşturulmasının ve herkesin üzerine düşeni eksiksiz yerine getirmesinin sağlanması için yol ve trafik kültürüne dair geniş kapsamlı çalışmalar yürütülmesinde fayda görülmektedir. Bu alanda yapılacak çalışmalar konusunda, eğitim kurumları ve medya başta olmak üzere resmi veya sivil toplumsal kuruluşlara da önemli görevler düştüğü düşünülmektedir.

4.3.8. Ulaşımında Yaşanan Sosyal Eşitsizlikler (Social Inequalities in Transport)

Genellikle gözden kaçmakla birlikte, otomobil sahipliğinin yüksek maliyeti nedeniyle değişik nüfus kesimleri arasında otomobilden faydalanmada bir eşitsizlik yaşanmakta olduğu gözlenmektedir. Ulaşım sistemlerinin otomobil merkezli konumuna rağmen ekonomik, sosyal ya da fizyolojik engeller yüzünden kimi insanlar otomobilden yoksun kalmakta ya da ondan yeterince yararlanamamaktadırlar. Hatta otomobil merkezli ulaşımın, çoğu insanın seyahat özgürlüğünü gasp edecek derecede ulaşım imkânlarını güçleştirdiği düşünülmektedir. Bu konuda mağdur olanların başında çocuk, yaşlı, kadın, özürlü ve yoksul vatandaşlar gelmektedir. Toplu taşımacılık, ulaşım imkânını yaygınlaştıran ve sıkıntıları bir nebze hafifleten alternatif bir ulaşım biçimi olarak ortaya çıkmaktadır. Toplu ulaşımdan en çok otomobilsiz olanların yararlandığı da şüphe götürmez bir gerçektir. Dolayısıyla toplu ulaşımdan daha çok dar gelirli kesim, yaşlı, özürlü, kadın ve çocukların yararlandıkları düşünülmektedir.

4.3.8.1. Yoksul Kesimin Ulaşım Sorunları (Transportation Problems of Poor People)

Yoksulluk veya dar gelirli olma halinin, otomobil sahibi olmanın önünde büyük bir engel olması yetmezmiş gibi, ev ve iş yeri arasındaki mesafenin her geçen gün daha da artması, kentte yaşayan dar gelirli için durumu daha da içinden çıkılmaz hale getirmektedir.

Eviden işe gidiş gelişte kullanılan yolun uzaklığı bazen birden fazla araç değiştirmeyi gerektirdiğinden, dar gelirli bireylerin toplu taşıma araçlarından yararlanmaları da adeta imkânsız hale gelmekte; bu durum otomobili bir çare olarak görmelerine yol açmaktadır. Ancak bu insanlar bütçelerinin elverişsizliği nedeniyle, genellikle eski ve bakımsız otomobilleri almak mecburiyetinde kalmaktadırlar. Çoğunlukla eski, darbeli, arızalı ve döküntü olan bu otomobiller, yol ve can güvenliğini riske attıkları gibi hem aile bütçesinde büyük bir kambur halini almakta hem de eksik donanımları nedeniyle öteki araçlara göre sahiplerini daha sık trafik cezasına çarptırmaktadırlar.

Dar gelirli ailelerin ötekilere göre genellikle otomobilleriyle daha az yol kat ettikleri gözlenmektedir. Buna rağmen otomobil ulaşımı için yaptıkları harcama hayli yüksek rakamlara ulaşabilmektedir.

Yoksul kesim, trafik kaynaklı kirliliğin sağlık üzerindeki olumsuz etkilerinden de daha fazla etkilenmektedir. Çünkü oturdukları bölgeler ve evlerinin genellikle bu tür olumsuzluklara daha çok maruz kalacak yapıda olduğu, dolayısıyla kirlilik ve gürültüden de daha çok etkilendikleri gözlenmektedir.

Trafik kazaları sonucu ölümlerde bile yoksul kesimin daha dezavantajlı konumda olduğu söylenebilir. Trafik kazaları ile ilgili istatistik ve yayınlar incelendiğinde, özellikle yaya ölümlerinde alt sınıftan olanların ve çocuklarının ölüm oranlarının ötekilerden daha yüksek olduğu gözlenmektedir. Bunun en önemli nedeni olarak da iş,

okul, spor ya da gezilere yürüyerek gitmek zorunda olmaları ve yeterince güvenli olmayan bölgelerde dolaşmaları ve oyun oynamaları gösterilebilir.

4.3.8.2. Ulaşım ve Otomobil Karşısında Kadının Konumu (Position of Women in Transportation and Automobile Against)

Kadınların ulaşım tarzlarını, genelde erkek egemen kültür kodları ve bu çerçevede oluşmuş bulunan trafik ortamı belirlemektedir. Kadınların, araç sahipliği ve sürücülük konusunda olduğu gibi, ehliyet alma hususunda da erkeklerle eşit şansa sahip olmadıkları söylenebilir. Toplumumuzda kadınların eğitim şanslarının genelde düşük olması, çalışma hayatında yeterince yer almamaları ve aile bütçesinden bu işe yeterince pay ayrılmaması nedeniyle kadınlar, sürücü belgesine ya hiç sahip olamamakta ya da çok zor şartlar altında ve çok zaman sonra sahip olabilmektedirler. Bu durum onları, başka problemlerle de boğuşmak zorunda kalacakları toplu ulaşım araçlarına itebilmektedir.

Kadınların, gerek özgüven eksikliği, gerekse kadın sürücülüğünün yeterince benimsenmediği ve yeterince anlayışla karşılanmadığı erkek egemen trafik ortamında yer almaktan çekinmeleri nedeniyle otomobil kullanmaktan kaçınmaları, onların toplu ulaşım araçlarını erkeklerden daha fazla tercih etmeleri sonucunu doğurabilmektedir.

Araştırmalara göre, erkek sürücülerin büyük bir çoğunluğu, toplu taşımacılık ne kadar yeterli hale gelirse gelsin otomobillerinden vazgeçmek niyetinde değildir. Oysa kadın sürücülerin büyük çoğunluğu buna dünden razıdır. Ehliyet almanın genç kızlarla genç erkekler için eşit derecede önem taşımaya rağmen kızların ehliyet aldıktan sonra toplu ulaşımı erkeklere göre daha fazla tercih ettikleri ortaya çıkmıştır (Freund ve Martin, 1996:80).

Otomobil sahiplerinin %54'ü kadınların arabalardan erkekler kadar yararlanmadıklarını ifade etmişlerdir. Otomobil kullanımı kadar otomobillerden yolcu olarak yararlanmada da kadınların erkekler kadar şansları olmadığı düşünülmektedir.

Otomobil sahibi evli erkeklerin %52.8'i eşlerinin otomobil kullanmadıklarını, %33'ü kullanabildiklerini; %13.3'ü ise zorunlu hallerde kullanabildiklerini belirtmişlerdir. Bu sonuç, kadınların otomobilden sürücü olarak yeterli düzeyde faydalanamadıklarını bir kez daha göstermektedir.

Kadının bu konudaki yoksunluğunu pekiştiren birinci derecedeki faktör ekonomik yetersizlik olurken; ikinci faktör kadının genellikle evde bulunması, ailenin sahip olduğu otomobilin ise erkeğin hizmetinde olmasıdır. Kadınların otomobilden yeterince yararlanmasının önündeki engelleyici unsurlar arasında; sürücülük konusunda kadına güvenilmemesi, kadınlarda özgüven eksikliği, sürücü eğitimi ve ehliyet alma konusunda kadının birtakım güçlüklerle karşılaşması ve geleneksel anlayışların kadının bu yöndeki taleplerine ket vurması gibi etkenler sayılabilir.

4.3.8.3. Otomobil, Kent ve engelliler (Cars, the City and the Disabled)

Özellikle kentlerde yaşayan engelliler, günlük hayatlarında mekânsal düzenlemelerle ilgili büyük engellerle karşılaştıkları gibi ulaşım ve trafik açısından da dezavantajlı konumda bulunmaktadır. Yarı felçli, görme özürlü vb. şekilde çeşitli engelleri olan kişiler, sürücülük ve otomobil kullanma imkânından yoksun oldukları gibi, toplu taşımadan da gereğince yararlanamamaktadırlar. Çünkü söz konusu ulaşım sistemleri, bu gibi kişilerin yararlanmalarına çoğunlukla uygun olmayan yapıdadır. Birçok engelli insan, çevreye yeterli düzeyde uyum

sağlayamadığından bu insanların ötekilerden farklı ulaşım sistem, araç ve ortamlarına ihtiyaçları bulunmaktadır. Dolayısıyla engellilere hizmet verecek ulaşım sistemlerinin, onların kullanımına daha uygun olarak dizayn edilmesine büyük ihtiyaç duyulmaktadır. Bunun için engelli vatandaşların günlük hayatlarını zorlaştıran engelleri bertaraf etmek suretiyle toplumsal hayata uyum sağlamalarını kolaylaştırmak için daha kullanışlı ulaşım sistemlerine gerek olduğu anlaşılmaktadır.

Karabulut'un belirttiği gibi, özürlü bireylerin toplumdaki normal yaşam içinde yerlerini alabilmeleri ve kendi yetenekleriyle kendi başlarına ayakta durabilmeleri, engellerin kaldırılması, çevre düzeninin buna uygun hale getirilmesi ve kendilerine verilecek eğitim ile doğrudan bağlantılıdır (Karabulut, 2007:125-128).

Engellilerin kent ortamında zarar görmeden ve başkalarına muhtaç olmadan özgürce hareket edebilmelerini sağlamak çok kolay olmamakla birlikte imkânsız da değildir. Bu bireylerin normal sosyal yaşam içinde yerlerini alabilmeleri ve trafikte bağımsız davranabilmeleri için konuyla ilgili herkese önemli görevler düştüğü düşünülmektedir. Zira mevcut duruma bakıldığında, ulaşım araçları, yollar, yaya geçitleri ve kentsel mekân konusundaki düzenlemelerin yetersiz kaldığı, engelliler için engel oluşturan altyapı sorunlarının yeterince çözümlenemediği gözlenmektedir. Günümüzde bile kentlerin ayrılmaz birer parçası gibi duran, oysa sağlıklı insanların bile kullanmakta güçlüklerle karşılaştığı, yaşlılar ve çocuklu kadınlar için de büyük sorunlara yol açan üst geçitler göz önünde bulundurulursa engelliler için ulaşım probleminin büyüklüğü daha iyi anlaşılabilir.

4.3.8.4. Trafikte Çocuklar ve Yaşlılar (Children and Senior Citizens in Traffic)

Çocuklar, ulaşım sorunlarını genellikle büyüklerin kullandığı otomobillere ya da toplu taşıma araçlarına binerek, bisiklete binerek veya yürüyerek çözmek durumundadırlar. Çocukların, yürüyerek veya bisikletle ulaşım sağlama eylemlerinin yoğun trafikte cereyan etmesi birtakım tehlikeleri de beraberinde getirmektedir. Araç çarpması türü kazaların çoğuna karışanların çocuk olması bunu ispatlar niteliktedir.

Yaya güvenliği konusundaki bir araştırmaya göre, yerleşim alanlarında gerçekleşmiş trafik kazalarından en fazla yayalar etkilenmektedirler. 1994 yılında ölüm vakalarının %45'ini, 1995 yılında %42'sini, 1996'da %38'ini ve 1997 yılında %40'ını yaya ölümleri oluşturmaktadır. Kazalarda yaralanan ve ölenlerin büyük bir kısmını çocukların oluşturduğu görülmektedir (Karabey, 2006: 9).

Araştırmalara bakılırsa, yaşlı nüfus için sağlık sorunlarından sonraki en önemli sorunun ulaşım problemi olduğu söylenebilir. Yaşlı sürücüler, maddi, fiziksel ve çevresel engellerle her an karşı karşıya oldukları gibi ulaşım araçları konusunda da büyük engellerle karşı karşıya kalmaktadırlar. Özellikle trafik ışıklarının yayalara geçiş hakkı tanıma sürelerinin kısa olduğu ortamda yürümek onlar için büyük bir tehlike oluşturmaktadır.

Otomobil merkezli ulaşımın ilk bakışta zannedildiği gibi sosyal farklılıkların giderilmesinde yardımcı bir araç olduğu fikri, daha yakından bakılınca sorgulanmaya muhtaç görünmektedir.

Otomobil sahiplerinin %46.7'si araç dizaynı, şehir alt yapısı ve yollar uygun olmadığından çocuk, yaşlı ve özürülülerin araçlardan yeterince yararlanamadıkları görüşündedir. Yine otomobil sahiplerinin %27.3'ü sözü edilen kesimin hareket alanlarının azaldığını ve kaza yapma risklerinin arttığını düşünmektedir.

Şehir mekânında gezme, yaya olarak ulaşım sağlama ve oyun oynama gibi durumlar için çocuk ve yaşlıların hareket alanları ve imkânları oldukça daralmış, hareketlilik halinde ise her an kazalarla burun buruna yaşama mecburiyeti ile karşı karşıya kalmışlardır. Dolayısıyla ulaşım vasıtalarından yeterince yararlanamadıkları gibi trafiğin hüküm sürdüğü şehir mekânından da yeterli düzeyde yararlanamamaktadırlar.

Otomobil sahiplerinin %18'inin de ifade ettikleri gibi, çocuk ve yaşlılar çoğunlukla yaya oldukları için hava kirliliği ve egzoz gazlarına doğrudan maruz kalmaları onların sağlıklarını da ciddi biçimde tehdit etmektedir.

Otomobil sahiplerinin %4'ünün belirttiği gibi yaşları nedeniyle sürücülük yeteneğini henüz kazanamamış ya da bu yeteneği kaybetmiş olmaları da çocuk ve yaşlıların otomobil gibi taşıtlardan yeterince yararlanamalarına yol açmaktadır. Kısaca, çocuk, yaşlı ve özürler, başta olmak üzere, nüfusun çeşitli kesimlerinin otomobil ve otomobil merkezli ulaşımdan yararlanma konusunda ötekilerle eşit imkânlara sahip olmadıkları söylenebilir.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER (CONCLUSION AND SUGGESTIONS)

Medeniyetlerin oluşması, yayılması ve kültürler arası etkileşimde etkin rol oynayan ve sosyal hayatı derinden etkileyen yol ve ulaşım olguları, bilimsel olarak incelenmeye muhtaç konulardandır. Bunların detaylı incelenmesine ihtiyaç bulunduğu halde bu çalışmanın sınırlılığı nedeniyle dar çerçevede otomobil bağımlılığının sosyal hayattaki yansımaları üzerinde durulmuştur.

Çalışan kesim başta olmak üzere herkes için ulaşım araçları, yoğun koşuşturma ortamında varlığı daha büyük önem kazanan sosyal bir ihtiyaç mesabesinde. Bugün bütün toplumlarda yeni ulaşım sistem ve araçları geliştirilmekte, araç türü, kalitesi ve sayısı giderek artmaktadır.

Özellikle otomobil, ulaşım açısından işlev ve verimliliği çokça tartışılmakla birlikte, kişilerin sosyal ve şahsi hayatında bağımlılık oluşturacak derecede büyük bir yer edinmiştir.

Yüksek maliyeti ve düşük verimliliğine rağmen, bir taraftan bireysel tüketimi önceleyen yapısı, hız tutkusu, hâkimiyet duygusu, hareket serbestliği ve özgürlük isteği gibi bireysel faktörler, diğer taraftan toplu taşımanın itici yanları, ulaşım ağının yetersizliği, alternatif ulaşımın eksikliği ve yayalaşmayı zorlaştıran kent mekânı gibi çevresel etmenler nedeniyle otomobile duyulan ihtiyacın ve otomobil bağımlılığının önüne geçilememektedir.

Bağımlılık halini almış olan aşırı otomobil kullanımının; sosyal mekânların gaspı, çevre sorunları, maddi problemler, sağlık sorunları, sosyal ilişkilerin bozulması, trafik kazaları, yetersiz trafik eğitimi/bilinci, yol güvenliğinin yetersizliği ve ulaşım eşitsizliği gibi çeşitli sosyal yansımaları ile karşı karşıya bulunmaktayız. Bu yansımaları daha da çeşitlendirmek ve listeyi uzatmak mümkündür. Ancak, bunlar ilk bakışta göze çarpan ve acil çözüm bekleyen problemler olarak daha çok dikkat çekmektedir.

Otomobil kullanımının tamamen terk edilmesi söz konusu olmasa da bireysel ve sosyal hayattaki olumsuz yansımalarının azaltılabilmesi için otomobil kullanımının sınırlandırılmasında yarar olacağı düşünülmektedir. Bu iş, kanun ve yasaklamalarla olamayacağına göre, otomobil kullanıcılarının benimseyeceği düzenlemelere ihtiyaç duyulmaktadır. Bu konuda yapılabilecek düzenlemelere dair çok şey sıralanabilir. Ancak burada, uygulanabilirliği bulunan birkaç uygulamaya kısaca değinilmektedir.

Çalışmada sıkça vurgulandığı gibi, alternatif ulaşımın yeterince geliştirilememesi, toplu taşımanın eksiklikleri, kişisel ve çevresel

birtakım problemler otomobilleşmeyi körüklemekte ve otomobil bağımlılığının artışına katkı sağlamaktadır. Bireysel problemler ayrı bir konu olmakla birlikte, öteki sorunların giderilmesi halinde bireylerin otomobilden vazgeçmeye, hiç olmazsa otomobil kullanımını asgariye indirmeye daha kolay ikna olabileceği söylenebilir.

Günümüzün çarpık kent ortamı yeterli esnekliğe sahip toplu taşıma sistemini imkânsızlık derecesinde zorlaştırmaktadır. Toplu taşımanın daha verimli hale getirilebilmesi için kent mekânının yeniden gözden geçirilmesi ve elverişli bölgelerin daha işlevsel bir ulaşım ağı için yeniden düzenlenmesi yarar sağlayabilir. Özellikle mega kentler için üretilen alternatif ulaşım seçeneklerinin (raylı sistem, metrobüs vb.), büyümekte olan ya da gelişme potansiyeline sahip kentler için de gündeme alınmasında yarar olabilir. Bugün için maliyetli görünen ulaşım sistemleri gelecekte kendilerini kolayca amorti edebileceği gibi, ucuz addedilen çözümler de ileride çözümsüzlüğe dönüşerek daha pahalıyla mal olabilirler.

Sağlık ve spor açısından büyük bir öneme sahip olmasına rağmen yayalaşma ve bisiklet kullanımı yaygınlaştırılmamaktadır. Şehir merkezleri ile çevre arasındaki mesafenin uzaklığı yürümeyi veya bisikletle ulaşım sağlamayı zorlaştırdığı gibi yaya ve bisiklet yollarının yetersiz ve güvenli geçitlerden yoksun olmaları ve bu tür ulaşım da güvenliği riske atan araç yollarının yapısı, yayalaşma ve bisiklet kullanmanın önünde önemli bir engel oluşturmaktadır. Bunun için daha geniş, rahat ve araç trafiği ile iç içe olmayan yaya yolları ve bisiklet kullanımına tahsis edilmiş güvenli yolların varlığına ihtiyaç duyulmaktadır. Sırf bisiklet kullanımına özgü yollar yapılamasa da uygun bölgelerde hiç olmazsa bir şeritlik uygulamalar başlatılabilir. Böyle bir uygulama ile hem çocuklar hem spor yapacak olanlar hem de bisikletle ulaşım sağlamak isteyenler için büyük bir kolaylık ve hizmet sunulmuş olacaktır. Yeni imar planlarında ve sosyal mekân düzenlemelerinde bu ihtiyacın gözden kaçırılmamasında yarar olacağı düşünülmektedir.

Günümüzde trafik problemini içinden çıkılmaz hale getiren başlıca nedenlerden biri de yayılan kent nedeniyle yakın ulaşımın imkânsız hale gelmesidir. Kentler sektörlere göre farklı katmanlara bölünüp yayıldıkça, birbirinden uzaklaşan birimler hareketlilik ihtiyacını ve ulaşım için harcanacak zaman ve maliyeti arttırmaktadır.

Bu durum, trafik akışının yeniden ele alınarak düzenli bir yapıya kavuşturulmasını zorunlu hale getirmektedir. Bazı sektörlerin kent dışına taşınması kaçınılmaz ise de yerleşim birimleri, işyerleri, okullar ve oyun alanlarının birbirlerine yakın olacak şekilde düzenlenmesi yakın ulaşımı kolaylaştırarak trafik probleminin ve doğurduğu stresin azaltılmasına katkı sağlayabilir. Bölge içinde motorsuz ulaşım imkân tanıyacak bu tür düzenlemeler, bölge içi hareketliliği daha mümkün hale getirecektir. Böylece, kişisel sağlık için öteki ulaşım tarzlarından daha yararlı olan yürüme ve bisiklete binme imkânı da arttırılabilir.

Bu yöndeki düzenlemelerde başarı elde edilebilmesi için, kentsel planlamalarda yeni yaklaşımlara ihtiyaç duyulmaktadır. Bu alanda öncelikli olarak yapılabilecek düzenleme, imara yeni açılan yerleşim alanlarının her türlü hizmet düşünülerek planlanması şeklinde olabilir. Bu tür yerleşim birimlerinin, yaya olarak rahatça ulaşım sağlanabilecek mesafede yer alan market, okul, spor salonu, park, çocuk parkı, fırın, cami vb. sosyal tesis ve kuruluşları kapsayacak şekilde düzenlenmesi trafik probleminin çözümünde büyük yarar sağlayabilir.

Öte taraftan, ev ile işyeri arasındaki ulaşım sorununu çözmek için kentin çeşitli sektörlere göre bölünmesi ve her bir sektöre ait

bölgelerin o bölgede yer alacak kuruluşların çalışanlarına hizmet verecek konut ve hizmet birimlerini kapsayacak tarzda planlanması çözüm sağlayıcı olabilir. Burada dikkat edilecek nokta, sektörün türüne göre, iş alanları ile konut alanları arasındaki mesafenin ayarlanmasıdır. Şayet söz konusu sektör, gürültü ve kirlilik oluşturan birimlerden meydana geliyorsa ikamet alanlarının güvenli bir uzaklıkta tutulmasına dikkat edilmesi gerekecektir.

Türkiye’de önemi çok erken dönemde fark edilip temelleri atılmasına rağmen demiryolu ulaşımı yeterince geliştirilememiştir. Bugün demiryolu ulaşımından, yeterli cazibeye sahip olmadığı için neredeyse hiç faydalanılmamaktadır. Gerçi, hızlı tren uygulaması başta olmak üzere bu konuda çeşitli çalışmalar devam ettirilmektedir ancak henüz istenilen noktadan çok uzağında bulunduğu söylenebilir. Söz konusu çalışmaların hızlandırılmasında ve dünyanın çeşitli ülkelerinde çok verimli biçimde kullanılan raylı sistemin ihmal edilmesi nedeniyle ülkeye kaybettirilmiş olan yılların doğurduğu açığın bir an önce kapatılmaya çalışılmasında büyük yarar bulunmaktadır. Zira keşmekeşe dönen karayolu ulaşımının doğurduğu trafik canavarının önüne geçilebilmesi için daha uygun ve güvenli başka bir ulaşım sistemi alternatifi görünmemektedir. Havayolu ulaşımı da oldukça güvenli olmakla birlikte, kısa mesafelerde şimdilik alternatiflerin yeterince geliştirilememiş olması ve maliyetinin yüksek oluşu nedeniyle nüfusun büyük bir kısmı için uzak bir alternatif olmaya devam edecek gibi görünmektedir. Dolayısıyla üzerinde durulması ve geliştirilmesi konusunda, öncelikli alternatif ulaşım sisteminin demiryolu ulaşımı olduğu düşünülmektedir.

Trafik probleminin önemli bir boyutunu da park sorunu oluşturmaktadır. Özellikle iş ve yerleşim bölgelerinde ihtiyaca cevap verecek yeterlilikte otoparkların bulunmaması yolların park alanı olarak kullanılması sonucunu doğurmakta, bu ise trafik tıkanıklığını birkaç misli daha arttırmaktadır. Birçok kent merkezinde olduğu gibi kenar semtlerde de ihtiyaca cevap verebilecek yeterlilikte otoparklar bulunmamakta, otopark olarak tahsis edilen alanların sınırlılığı nedeniyle talep edilen park ücretleri de yüksek olabilmektedir. Hem yolların park amaçlı işgallerinin sonlandırılabilmesi hem de sürücülerin araçlarını otoparklara bırakmaya gönüllü olabilmesi için yeterli kapasiteye sahip, güvenli ve uygun fiyatlı otoparklara bütün kentlerde çok şiddetli ihtiyaç bulunmaktadır. Bunun için konut alanlarında site sakinlerinin; ticari amaçlı planlanan birimlerde ise çalışanların ve potansiyel müşterilerin araçlarına yetebilecek kapasitede otoparkların inşası bir zorunluluk olarak kabul edilebilir. İmara yeni açılan alanlarda park probleminin öncelikli konular arasında ele alınmasında, eski yerleşim alanlarında da uygulanabilecek çözümlerin göz ardı edilmemesinde büyük yararlar bulunmaktadır. Mekânın tamamen park alanı olarak işgal olmaması için yatay otoparklar yerine özellikle yeraltına doğru düzenlenecek dikey otoparklar çözüm olabilir.

KAYNAKLAR (REFERENCES)

1. Bal, H., (1999). Kent Sosyolojisi, Ankara: Turhan Kitapevi.
2. Elgezdi, E., (2003). Vosvos Efsanesi, İstanbul: Epsilon Yayıncılık.
3. Freund, P. ve Martin, G., (1996). Otomobilin Ekolojisi, Çev.: Gürol Koca, İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
4. Karabey, A.I, (2006). 2004 Yılı İçinde Meydana Gelen Trafik Kazalarından 14 Yaş ve Altı Çocukların Etkilenmelerinin İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

5. Karabulut, S., (2007). Zihinsel Özürlü Bireylerin Yol Güvenliği, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
6. Karaca, M., (2000). Otomobilin Toplum Hayatına Sosyo-Kültürel Etkileri: Elazığ Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
7. Keleş, R. ve Hamamcı, C., (1998). Çevrebilim (3. Baskı), Ankara: İmge Kitapevi.
8. Lorasokkay, M.A., (2007). Konya Kentiçi Ulaşım Sorunları ve Çözüm Önerileri, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
9. Öztürk, G., (2006). Düzce İlinde Trafikten Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Belirlenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Zonguldak Karaelmas Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
10. Pala, İ., (1998). "Yol Olmuş Mısrarlar", İsfalt Yol Kültürü Dergisi, İstanbul: Büyük Şehir Belediyesi Yayınları, S:1, ss:164-170.
11. Şentürk, R., (1998). "Deve ve Tekerlek Ya Da Geometrik ve Organik Şehir", İsfalt Yol Kültürü Dergisi, İstanbul: Büyük Şehir Belediyesi Yayınları, S:2, ss:14-22.
12. Tekinsav, G.S., (2000). Sürücü Davranışının İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
13. Velikâhyaoğlu, N., (1998). "Vakıfların Ulaşım Sistemine Ve Yol Kültürüne Katkıları", İsfalt Yol Kültürü Dergisi, İstanbul: Büyük Şehir Belediyesi Yayınları, S:1, ss:46-63.
14. Yıldız, M.C. ve Mehmet, K., (2005). "Otomobil Sürücülerinin Trafik Ve Yol Güvenliği Konusundaki Görüşlerine Sosyolojik Bakış", Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, S:12, ss:37-50.
15. Yüksel, S., (2003). Türkiye'de Kentiçi Karayolu Güvenliği Üzerine Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.