

T.C.
AYDIN ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SOSYOLOJİ ANABİLİM DALI
2019-YL-255

**MEKÂNIN ÜRETİMİ, KENTSEL HAKLAR VE MEKÂNIN
PAYLAŞIMI: SİVİL HAKLAR HAREKETİ ÜZERİNE BİR
İNCELEME**

HAZIRLAYAN
Gökhan PİRLİ

TEZ DANIŞMANI
Dr. Öğr. Üyesi Emin YİĞİT

AYDIN-2019

T.C.
AYDIN ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE
AYDIN

Sosyoloji Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı öğrencisi Gökhan PİRLİ tarafından hazırlanan “Mekânın Üretimi, Kentsel Haklar ve Mekânın Paylaşımı: Sivil Haklar Hareketi Üzerine Bir İnceleme” başlıklı tez, 22/11/2019 tarihinde yapılan savunma sonucunda aşağıda isimleri bulunan jüri üyelerince kabul edilmiştir.

Ünvanı, Adı ve Soyadı	Kurumu	İmzası
Başkan: Dr. Öğr. Üyesi Emin YİĞİT	Aydın Adnan Menderes Üniversitesi	
Üye: Doç. Dr. Özlem BALKIZ	Aydın Adnan Menderes Üniversitesi	
Üye: Doç. Dr. Hasan ŞEN	Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi	

Jüri üyeleri tarafından kabul edilen bu yüksek lisans tezi, Enstitü Yönetim Kurulunun tarih sayılı kararıyla onaylanmıştır.

Prof. Dr. Ahmet Can BAKKALCI
Enstitü Müdürü

T.C.
AYDIN ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE
AYDIN

Bu tezde sunulan tüm bilgi ve sonuçların, bilimsel yöntemlerle yürütülen gerçek deney ve gözlemler çerçevesinde tarafımdan elde edildiğini, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce, sonuç ve bilgilere bilimsel etik kuralların gereği olarak eksiksiz şekilde uygun atıf yaptığımı ve kaynak göstererek belirttiğimi beyan ederim.

... / ... / 2019

Gökhan PİRLİ

ÖZET

MEKÂNIN ÜRETİMİ, KENTSEL HAKLAR VE MEKÂNIN PAYLAŞIMI: SİVİL HAKLAR HAREKETİ ÜZERİNE BİR İNCELEME

Gökhan PİRLİ

Yüksek Lisans Tezi, Sosyoloji Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Emin YİĞİT

2019, XVII + 95 sayfa

Günümüzde kentler kapitalist sermayenin temel dinamiklerinin şekillendirdiği mekânlar haline gelmiştir. Kapitalist sermayenin temel dayanağı ise sermaye birikimidir. Üretim ve tüketimin artmasına koşut olarak varlığını daha geniş alanlara yayan sermaye birikiminin büyük oranda kendini var ettiği mekânlar olan kentler, metaların üretildiği alanlar olmanın ötesinde kendileri de bir meta haline gelmişlerdir.

Ulaşım ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler ve artan rekabet ile birlikte sermaye mekândaki mesafe engeli olabildiğince hızlı bir şekilde aşmak durumunda kalmıştır. Bu nedenle kapitalist üretim tarzı mekân üzerinde yayılmayı gerçekleştirebilmek için kentsel mekânda uygun düzenlemelere ihtiyaç duymuştur. Kent merkezleri arasındaki kesintisiz ulaşım sistemlerinin kurulması bu düzenlemelerin başında gelmektedir.

Bu bağlamda kent mekânında kapitalist ideolojinin üretiminde önemli bir paya sahip olan unsurlardan biri başta otomobil olmak üzere motorlu taşıtlardır. Otomobil, temel işlevi olan ulaşım aracı olmaktan öte zamanla stilistik bir objeye dönüşmesinin yanı sıra gerek kendisine ayrılan devasa bütçelerle gerekse kentin kurulmasında merkezi öneme yerleşmesiyle, kapitalizm-kent ilişkisini anlamada kilit bir noktaya yerleşmektedir.

Bu çalışmanın temel amacı da kapitalist sermayenin kentsel mekânı dizayn etme biçimini tartışmak, otomobilin kent mekânının kapitalist inşasındaki rolünü ortaya

koymak ve otomobil merkezli kent tasarımına karşı kent mekânının adil paylaşımını talep eden Critical Mass Hareketi'nin, kent ve kentli hakları bağlamında dönüştürücü bir kentsel-toplumsal hareket olarak okunmasıdır.

Buna bağlı olarak da araştırmanın sorunsalının somutlanabileceği alan olarak Türkiye'de Critical Mass eylemlerinin düzenli olarak gerçekleştiği şehirlerden birisi olan İzmir ili seçilmiştir.

Critical Mass eylemlerinin kent hakkı ve mekânın adil paylaşımı bağlamında gerçekleştirdiği dönüşümlerin saptanabilmesi için nitel araştırma yöntem ve tekniklerinden derinlemesine görüşme tekniği kullanılmıştır.

Bu araştırma sonucunda, CM eylemlerine katılan bisiklet kullanıcılarının kent hakkı kavramı üzerinden bu hareketi bir kent hakkı mücadelesi olarak değerlendirip değerlendirmedikleri sorgulanmıştır.

Çalışmaya yansıyan veriler ışığında çalışmanın temel savı kentlerin motorlu taşıtlar merkezli dizayn edildiği, Critical Mass hareketinin de bu duruma çeşitli direniş mekanizmalarıyla itiraz ederek kent hakkını ve kentin adil paylaşımını talep eden bir yeni sosyal hareket olduğudur.

ANAHTAR SÖZCÜKLER: Mekânın Üretimi, Mekânın Adil Paylaşımı, Kent Hakkı, Critical Mass.

ABSTRACT

PRODUCTION OF SPACE, RIGHT TO THE CITY AND SHARE OF SPACE: AN INVESTIGATION ON CIVIL RIGHTS MOVEMENT

Gökhan PİRLİ

MSc Thesis at Sociology

Supervisor: Assistant Professor Emin YİĞİT

2019, XVII + 95 pages

Cities have become spaces shaped by the basic dynamics of capitalist capital today. The capital is the mainstay of capitalist accumulation. Parallel to the increase in production and consumption, cities, which are the places where the accumulation of capital extends itself to a wider area, have become a commodity themselves, in addition to being the areas where commodities are produced.

With advances in transportation and communication technologies and increasing competition, capital has to overcome the distance barrier in space as quickly as possible. For this reason, the capitalist mode of production needed proper arrangements in urban space in order to be able to spread on space. establishment of uninterrupted transport system between urban centers are at the forefront of these regulations.

In this context, one of the factors that have an important share in the production of capitalist ideology in urban space is motor vehicles, especially automobiles. The automobile is a key point in understanding the capitalism-city relationship, not only as a means of transportation, but also as a stylistic object, as well as the huge budgets allocated to it and its central importance in the establishment of the city.

The main purpose of this study is to discuss how capitalist capital designs urban space. It is also to describe the role of automobile in the capitalist construction of urban space and to describe the Critical Mass Movement as a transformative urban-social movement in the context of urban and urban rights, which demands the fair sharing of urban space against automobile-centered urban design.

Accordingly, the area can be embodied as one of the problematic Critical Mass research activities in Turkey city of Izmir province, which occur regularly been selected. In order to determine the transformations of Critical Mass actions in the context of the right to city and fair sharing of space, in-depth interview technique was used among qualitative research methods and techniques.

As a result of this research, the movement of bicycle users involved in the CM action was questioned with the concept of the right to the city while evaluating a struggle for the right city.

As a result of the data obtained, the main argument of the study is that cities are designed with motor vehicles and Critical Mass movement is a new social movement that demands the right of the city and fair sharing of the city by objecting to this with various resistance mechanisms.

KEY WORDS: Production of Space, Fair Sharing of Space, Right to the City, Critical Mass.

ÖNSÖZ

Bu çalışma bir bisiklet kullanıcısı olarak gündelik hayattaki deneyimlerimden ilham alarak ortaya çıktı. Zaman içerisinde, bisiklet kullanırken yaşadığım zorlukların kaynağına dair kafamda sorular oluşmaya başladı. Çevremdeki bisiklet kullanıcılarının ne tür zorluklar yaşadığı, kentte bisiklet ile ulaşım sağlarken ne tür engellerle karşılaştığı konusunda yaptığım gözlemler zihnimdeki soruları derinleştirdi. Zihnimdeki soruların derinleşmesi sırasında kentlerin motorlu taşıtlar merkezli dizayn edilmesine bir tepki olarak ortaya çıkan Critical Mass Hareketi ile karşılaştım ve bu hareket ile ilgili bir çalışma yapmaya karar verdim. Critical Mass, 1992 yılında San Francisco’da ortaya çıkan, dünya genelinde üç yüzden fazla şehirde yapılan ve 2010 yılından beri İzmir’de devam eden bir sosyal harekettir. İzmir’de ilk yapılan Critical Mass eyleminden beri bu hareketin bir katılımcısı olarak, Türkiye’de Critical Mass Hareketi üzerine bir çalışma olmaması sebebiyle bir ilk adım olarak gördüğüm bu çalışmayı yapmak benim için daha da önemli bir hale geldi.

En başta bu tez çalışmasının ortaya çıkmasında fikir ve önerilerinin yanı sıra lisansüstü öğrenim hayatım boyunca zamanını, akademik bilgilerini ve tecrübelerini benimle paylaşmaktan hiçbir zaman çekinmeyen değerli danışman hocam Dr. Öğr. Üyesi Emin YİĞİT’e teşekkürü bir borç bilirim. Tez jürimde yer alarak yapıcı eleştirileri ile tez çalışmam konusunda beni yüreklendiren Doç. Dr. Özlem BALKIZ ve Doç. Dr. Hasan ŞEN hocalarıma da ayrıca teşekkür ederim.

Bu zorlu süreçte bana desteğini esirgemeyen, umutsuz hissettiğim anlarda beni her zaman motive eden dostum İlyas YAŞAYACAK’a minnettarım.

Ayrıca çalışmanın alan araştırması bölümünde yaptığım derinlemesine görüşmelere vakit ayırıp sabırla sorularımı yanıtlayan tüm katılımcılara şükranlarımı sunarım.

Son olarak hayatım boyunca her koşulda desteklerini benden esirgemeyen ve bana inancını yitirmeyen başta annem Ayşe PİRLİ ve teyzem Aysel KARADAŞ olmak üzere sevgili aileme sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Bu çalışmamı erken yaşlarda kaybettiğim babam Kazım PİRLİ’ye adıyorum.

İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY SAYFASI	iii
BİLİMSEL ETİK BİLDİRİM SAYFASI	iv
ÖZET	vi
ABSTRACT	vii
ÖNSÖZ	x
ÇİZELGELER/TABLolar DİZİNİ	xiv
EKLER DİZİNİ	xv
GİRİŞ	1
1. BÖLÜM	4
1.KENT MEKÂNI VE KAPİTALİZM	4
1.1. Kent Kavramı	4
1.2. İlk Kentlerin Ortaya Çıkışı	5
1.3. Ortaçağ Kenti	6
1.4. Sanayi Devrimi ve Kentin Dönüşümü	10
1.5. Fordizm, Banliyöleşme ve Tüketim	13
1.6. Kentleşmenin Ekonomi Politikasını Tartışan Yaklaşımlar	16
1.7. Manuel Castells: Kolektif Tüketim ve Kentsel Mekân	19
1.8. Henri Lefebvre: Gündelik Hayat ve Mekânın Üretimi	21
1.9. David Harvey: Artık Ürün	23
2. BÖLÜM	26
2.KENTSEL HAKLAR MEKÂNIN ADİL PAYLAŞIMI VE KENT	26
2.1. Hak Kavramı	26
2.2. Ulaşım-Üretim-Tüketim ve Kent İlişkisi	28
2.3. Üçüncü Kuşak Bir Hak Olarak Kent Hakkı	30
2.4. Otomobil Merkezli Kent Tasarımının Mekâna Hakimiyeti	33
2.5. Otomobil Üretiminde Dönüşümler ve Otomobilin Yaygınlaşma Süreci	35

2.6. Yeni Toplumsal Hareketler ve Critical Mass Hareketi	39
3. BÖLÜM	45
3. ARAŞTIRMA SORUNSAĞI VE METODOLOJİSİ	45
3.1. Araştırmanın Amacı ve Sorunsalları	45
3.2. Araştırmanın Yöntem ve Tekniğı, Sorgulama Temaları	46
4. BÖLÜM	50
4. BULGULAR VE TARTIŞMA	50
4.1. Sermaye, Mekânın Üretimi ve Gündelik Yaşam Pratikleri.....	50
4.1.1. Sermayenin Mekâna Yansıma Biçimleri ve Soyut Mekân.....	50
4.1.2. Mekânın Tüketilmesi ve Kentsel Haklar	52
4.1.3. El Koyulan Mekân ve Mekânın Paylaşımı	56
4.1.4. Sosyal Adalet ve Adil Paylaşım	58
4.1.5. Sermaye, Mekân ve Gündelik Yaşam Pratikleri	60
4.1.6. Mekânın Paylaşımı, Sermaye ve Mekânın Kimliklenmesi	63
4.1.7. Mekânın Anlamı ve Mekânsal Bellek	65
4.2. Sivil Haklar, Mekânın Paylaşımı ve Critical Mass Hareketi.....	68
4.2.1. Sivil Haklar ve Mekânın Paylaşımı	68
4.2.2. Critical Mass Hareketi ve Sosyal Mekân	69
4.2.3. Mekân Hakkı ve Critical Mass Hareketi	71
4.2.4. Sivil Haklar ve Critical Mass Hareketi.....	74
4.2.5. Aykırı Mekân/Karşı Gelen Mekân ve Critical Mass Hareketi	75
4.2.6. Strateji, Adil Paylaşım ve Mekânsal Beklenti	77
5. TARTIŞMA VE SONUÇ	80
6. KAYNAKLAR	83
7. EKLER	89
ÖZGEÇMİŞ	95

ÇİZELGELER/TABLolar DİZİNİ

Çizelge/Tablo 3.1.: Katılımcıların Demografik Özellikleri	48
---	----



EKLER DİZİNİ

EK 1.: Katılımcı Formu	89
------------------------------	----



GİRİŞ

Dünya üzerindeki nüfusun büyük bölümünün kentlere kaydığı günümüzde, kentler pek çok soruna da ev sahipliği yapmaktadır. Barınma, çevre, ulaşım gibi pek çok alanda yaşanan sorunlar ile birlikte kentler, gittikçe artan nüfusun taleplerini karşılayamamakta, kent sakinleri yaşadıkları mekân hakkında söz sahibi olamamaktadır. Devlet ve sermayenin kent mekânını şekillendirdiği günümüz kentinde, kent sakinleri karar mekanizmalarına sahip olabilmek için çeşitli kentsel toplumsal hareketler ile mücadeleye girişmektedir (Castells, 2017).

Türkiye’de kentli haklarının gerek akademik gündeme gerekse gündelik hayata girişi dünyadaki diğer ülkeler ile kıyaslandığında oldukça geç gerçekleşmiştir. Uzunca bir süre salt konut hakkı/barınma mücadeleleri ekseninde algılanan kentli hakları (Baysal, 2011), ancak Gezi Parkı Eylemleri ile birlikte tam manasıyla tartışılmaya başlanmıştır.

Bu manada literatürde çokça çalışılmamış bir alan olan kent hakkı, mekânın paylaşımı gibi konuların konjüktürel olarak da öneminin bir kat daha arttığı görülmektedir. Çalışmanın ana aksını oluşturan Critical Mass Hareketi ile ilgili de Türkiye’de yapılmış herhangi bir çalışma olmayışı göz önüne alındığında, bu araştırmanın literatüre önemli bir katkı sağlaması öngörülmektedir. Aynı zamanda Türkiye’de Critical Mass Hareketi ile ilgili yapılan bir çalışmanın olmaması sebebiyle çalışma birtakım sınırlılıklar içerisinde yürütülmüştür.

Günümüzde kent mekânları sermaye merkezli dizayn edilen yerler haline gelmişlerdir. Bu duruma karşın kentliler zaman zaman çeşitli toplumsal hareketlerle kent mekânında karar alma mekanizmalarına ortak olmaya çalışmaktadır. Bu bağlamda çalışmanın **temel problemi**, motorlu taşıtlar merkezli şehir dizaynına karşı, şehir mekânının adil paylaşımı talebini ortaya koyan Critical Mass Hareketi’nin, kent ve kentli hakları kavramları üzerinden dönüştürücü bir eylem olarak sorgulanmasıdır. Motorlu taşıtların -özelde otomobilin- şehir mekânın kapitalist dinamiklerle inşasındaki rolünün ortaya konması ve motorlu taşıtlar merkezli ulaşımın bir sorgulamaya tabi tutulması da bu çalışmanın **alt problemlerden birincisini** oluşturmaktadır.

Bu sorgulama yapılırken aynı zamanda Critical Mass katılımcılarının bu eylemi ve kendilerini nasıl okuduklarının sorgulanması **ikinci alt problemini** oluşturmaktadır.

Kapitalizmin kent mekânıyla ilişkisi yeni ortaya çıkmış bir durum değildir. Bu sebeple kapitalizm ve kentin ilişkisini anlayabilmek için çalışmanın ilk bölümü olan “Kent Mekânı ve Kapitalizm” başlığı altında ilk kentlerin ortaya çıkış süreci, Ortaçağ kentlerinde feodal düzenin ortaya çıkışı, toprağın dönüşümü ve ticaretle birlikte başlayan ekonomik dönüşümün yol açtığı Sanayi Devrimi’nin kentlerin dönüşümünde oynadığı rol gibi konular ele alınmıştır. Sanayi Devrimi’nin gerçekleşmesi ve makineleşmenin üretim alanında egemen olması çağdaş anlamıyla kentin de ortaya çıkışı anlamına gelmektedir. Fordist üretim biçiminin ortaya çıkışı ile birlikte değişen üretim yapısı ve kentin geçirdiği dönüşümlerin ortaya konmasında önemli bir yere sahip olan kentleşmenin ekonomi politliğini tartışan yaklaşımlar da çalışmanın birinci bölümünde ele alınmıştır.

Ulaşım, üretim ve tüketim ilişkileri bağlamında motorlu taşıtlar ve özelde otomobil merkezli kent tasarımı yayalar, bisikletliler, engelliler gibi pek çok grup için hak kavramını doğurmuştur. Bu ilişkilerin daha iyi anlaşılabilmesi için çalışmanın ikinci bölümü olan “Kentsel Haklar, Mekânın Adil Paylaşımı ve Kent” bölümünün başında hak kavramı ve kent hakkı kavramı ele alınmıştır. Sermayenin kesintisiz bir biçimde mekân üzerindeki dolaşımı, sermayenin hızlıca yayılabilmesi için büyük öneme sahiptir. Bu durumun yanı sıra sermayenin tüketimi sürekli hale getirmek için yeni istek ve ihtiyaçlar yarattığı görülmektedir. Otomobil de bu ihtiyaçların başında gelmektedir. Bu sebeple çalışmanın bu bölümünde otomobil merkezli kent tasarımının mekâna hakimiyeti, otomobil üretiminde yaşanan dönüşümler ve otomobilin yaygınlaşma süreciyle birlikte ulaşım, üretim, tüketim ve kent ilişkisi analiz edilmiştir. İkinci bölümün son kısmında, kent mekânının motorlu taşıtlar merkezli tasarlanış süreci ele alındıktan sonra bu tasarıma bir tepki olarak ortaya çıkan Critical Mass Hareketi yeni sosyal hareketler bağlamında analiz edilmiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümü olan “Araştırma Sorunsalı ve Metodolojisi” kısmında araştırmanın yöntem, tekniği ve sorgulama temaları belirtilmiş; bu sorgulama temaları doğrultusunda yapılan derinlemesine mülakatlar “Bulgular, Tartışma ve Sonuç” bölümünde analiz edilmiştir.

Araştırmanın sorgulama temaların iki bölüme ayrılmıştır. İlk bölüm olan “Sermaye, Mekânın Üretimi ve Gündelik Yaşam Pratikleri” teması altında katılımcıların gündelik yaşam pratikleri üzerinden kent ve kent mekânına ilişkin bakış açıları, deneyimlerini ortaya çıkarmaya yönelik sorular sorulmuştur. Temaların ikinci bölümünü oluşturan “Sivil Haklar,

Mekânın Paylaşımı ve Critical Mass Hareketi” üst başlıklı temada katılımcıların Critical Mass Hareketi’nin sivil haklar mücadelesinde nasıl var olduğu, eylemin stratejileri ve direniş pratiklerinin ortaya çıkarılması amaçlanmıştır.



1. BÖLÜM

1. KENT MEKÂNI VE KAPİTALİZM

1.1 Kent Kavramı

Günümüzde nüfusun büyük çoğunluğunun yaşadığı yerler olan kentler, haklarında çeşitli tartışmalar yürütülen ve sosyoloji, tarih, ekonomi, coğrafya, mimari, siyaset gibi pek çok farklı disipline konu olan bir alan haline gelmiştir (Bumin, 1992; Duru ve Alkan, 2002). Bu nedenle literatürde oldukça farklı kent tanımlarının yer aldığı görülmektedir.

Ruşen Keleş (1998:75) kenti “sürekli toplumsal gelişme içinde bulunan ve toplumun yerleşme, barınma, gidiş-geliş, çalışma, dinlenme, eğlenme gibi gereksinimlerin karşılandığı, pek az kimsenin tarımsal uğraşlarda bulunduğu, köylere bakılarak nüfus yönünden daha yoğun olan yerleşme birimi” olarak tanımlamaktadır.

Keleş’in (1998:75) tanımında da olduğu gibi, literatürdeki kent tanımlamalarının pek çoğunda yapılan ortak vurgu, kentin tarım dışı üretim etkinliklerinin mekânı olmasıdır (Aslanoğlu, 2000). Bal (2006)’a göre kenti köy karşıtı olarak konumlandıran bu tip tanımlamaların kaynağında, Ferdinand Toennies’in köyü karşılayan *cemaat* (gemeinschaft) ve kenti karşılayan *cemiyet* (gesellschaft) kavramlaştırmaları yatmaktadır.

Kentin tarım dışı üretimin ve istihdamın gerçekleştiği, nüfus açısından belirli bir büyüklüğe sahip bir mekân olarak tarif edildiği bu tip tanımlamalar kenti tarihsel süreç içerisinde anlamaya yetmemektedir (Aslanoğlu, 2000 ve Tekeli, 1988). Ayrıca kentin, sayısal büyüklüğe göre tanımlanması kentin salt yönetsel bir kavram olarak algılanmasına ve kentin mekânla sınırlandırılmasına yol açacaktır (Wirth, 2002).

İlhan Tekeli’ye (1988) göre, daha geniş perspektiften kenti kavrayan bir bakış açısı kentleşme sürecinin evrimsel yönünü ve kentin fiziki oluşumunu açıklayabilen, aynı zamanda kentleşmenin toplumsal mücadelelerle etkilenebileceğini gösterme potansiyeline de sahip olmalıdır. Kentleşmeye kapital birikim süreçleri açısından bakan yaklaşımlar bu şartları yerine getirebilecek potansiyeli taşımaktadır.

Fakat Şengül (2001)'in de belirttiği gibi Marksist yazında Friedrich Engels'in 1845 yılında kaleme aldığı *İngiltere'de İşçi Sınıfının Durumu* eseri dışında kent mekânına dair sistematik bir değerlendirme bulunmamaktadır. Bu durum Manuel Castells ve Henri Lefebvre'nin 1960'lı yıllarda mekânı Marksist çözümleme açısından ele almaları ile değişmiştir (Gottdiener, 2001). 1960'lı yıllarda başlayan bu tartışmalar sonucunda “mekânın toplumsal olarak üretildiği ve aynı zamanda toplumun üretici güçlerinden olduğu genel kabul görmüştür” (Kaynar, 2015:7).

Kent mekânını Marksist çerçeveden çözümleyen bu yaklaşımların ilgi alanı Sanayi Devrimi sonrası endüstrileşen kent mekânıdır. Thorns'un (2010) da ifade ettiği gibi, endüstrileşen şehri anlamak için de öncelikle sanayi öncesi şehirlerin gelişimine bakmak gerekmektedir. Hâl böyle olunca çalışmanın bu kısmında kentlerin kökenlerinden günümüz kentine toprağın geçirdiği dönüşümler ele alınacaktır.

1.2 İlk Kentlerin Ortaya Çıkışı

İlk kentsel yerleşmelerin yaklaşık olarak, Neolitik dönemin sonuna denk gelen M.Ö. 2500 ile M.Ö. 3500 yıllarında, Mezopotamya, Mısır, Çin ve Hindistan'da ortaya çıktığı bilinmektedir. Bu yerleşimlerin nehirlerle yakın verimli ovalarda kurulmuş olması tarımsal üretimin yer seçiminde belirleyici bir etken olduğunu göstermektedir (Aslanoğlu, 2000).

Köylerin kente dönüşerek uygar topluma geçilmesinin temelinde ise tarımsal üretimden elde edilen toplumsal artı yatmaktadır. Artı ürün üretimi, kendi beslenme ihtiyacı için tarımsal üretim yapma zorunluluğu olmayan ve dolayısıyla tarım dışı alanlarda uzmanlaşabilecek kimselerin ortaya çıkmasını sağlamıştır (Şenel, 2017).

Arkeolojik bulgulara göre bu durum M.Ö. 3500'lerde, Aşağı Mezopotamya'da bulunan Eridu köyünün kente dönüşmesiyle gerçekleşmiştir. Köylüler üzerinde egemenlik kuran bir topluluğun toplumsal artıyı elde etmesinin köyleri kente dönüştürerek uygar topluma geçilebilmesini sağladığı düşünülmektedir (Childe, 1975'ten akt., Şenel, 2017). Belirtmek gerekir ki M.Ö. 3000'li yıllar aynı zamanda “tahıl tarımı, saban, çömlek tezgâhı, tekne, el dokuması, bakır metalürjisi, soyut matematik, kati astronomik gözlemler, takvim ve yazı” (Mumford, 2013:49) gibi oldukça önemli yeniliklerin ortaya çıktığı zaman dilimine denk

gelmektedir. Toplumsal artının ortaya çıkışında tarımın yanı sıra sözü edilen gelişmelerin rolünün de altını çizmek yerinde olacaktır.

Elde edilen toplumsal artının biriktiği yerler ise insanlığın ilk bankaları olarak nitelendirilebilecek olan tapınaklardır. Tapınak aynı zamanda, yoksullara yardım etme, kıtlık zamanlarında halkın ihtiyaçlarını karşılama gibi işlevleri de üstlenmiştir (Şenel, 2017). Tapınak bu açıdan, dinsel işlevinin yanı sıra ekonomik işlevi de yerine getiren birim olma özelliğini taşımaktadır (Aslanoğlu, 2000). Tapınağın yarattığı ekonomik ve dinsel bütünleşmeye, toplumsal artının üretilmesiyle birlikte kendine yeterliliklerini kaybedip birbirine bağımlı duruma gelen kent ve köyler arasındaki bağımlılık ilişkisi de eklenince ilk formuyla kent devletleri ortaya çıkmıştır (Şenel, 2017).

Bu bütünleşme sonucunda, toplumsal artı üreten katmanlı yapısı, artıyı denetleyen egemen katmanı, düzeni içte ve dışta koruyan ordusu, ekonomik, toplumsal, siyasi işleri yöneten yönetici kadrosu ve farklı katmandan ve meslekten kimselerin nasıl davranacaklarını saptayan yasaları, bu yasaları uygulayan memurlarıyla devlet doğacaktı. Devletin doğuşu için gerekli koşul olan zor araçları yanı sıra, halkı istenen davranışları gönüllü olarak yapmaya kandıran dinsel “ideoloji” si ile devlet düzeninde örgütlenmiş uygar toplum, ilk biçimiyle “kent devleti” olarak belirdi (Şenel, 2017: 46).

1.3 Ortaçağ Kenti

Ortaçağ toplumu ve kurumları feodal sözcüğü ile nitelendirilmektedir (Şenel, 2017). Feodalizm ya da derebeylik ise genel hatlarıyla “siyasi ve askeri gücü elinde bulunduran toprağın mülkiyetine ya da imtiyazına sahip bir senyörler (derebeyler) sınıfı ile bu sınıfın otoritesine bağımlı bir köleler sınıfının toplumsal yapının temel ikiliğini oluşturduğu toplumsal düzen” (Bal, 2006:298) olarak tanımlanmaktadır. Tanımdan da anlaşılacağı gibi Ortaçağ’da toprak mülkiyetine ve askeri güce sahip olmak kilit öneme sahip olmuştur. Üretim toprağa bağlı olduğu için ekonomik güce sahip olmak ancak toprağa sahip olmakla mümkündür. Toprak mülkiyetinin el değiştirmesi ise savaşlar yoluyla gerçekleşmektedir. Bu yüzden feodal beylerin onlar için hem üretim yapacak hem de savaşacak askerler beslemesi gerekmiştir (Huberman, 2017).

Feodal toplumun sınıf yapısına bakıldığında, Bal’ın (2006) tanımında olduğu gibi, Şenel (2017) de Ortaçağ toplumunun sınıfsal yapısının temel olarak, soylular (feodal beyler),

serflerden oluştuğunu belirtmekte fakat bu sınıflara ek olarak çağın sonlarına doğru önemi artacak tacirler ve zanaatçılardan oluşan kentli sınıfları da üçüncü bir katman olarak analizine eklemektedir. Huberman'a (2017) göre ise feodal toplum, savaşan şövalyeler ve din adamları dışında çiftçilik ve hayvancılık yaparak bu sınıflara yiyecek ve giyecek sağlayan çalışan sınıfından oluşmaktadır. Görüldüğü gibi, feodal toplumun sınıf yapısına ilişkin farklı analizler olsa da literatürde feodal toplumun temel olarak serfler ve soylulardan oluştuğu kabul görmektedir. Bu sebeple söz konusu sınıflara yakından bakmak yararlı olacaktır.

Serfler, Ortaçağ toplum yapısının en alt katmanını oluşturmaktadır. Yöneticileri olan feodal beylerin topraklarında üretim yapmakla yükümlüdürler. Serfler, hem kendi ihtiyaçları için işledikleri topraktan soylulara pay vermekte, hem de beylerinin malikanesine ayırdığı toprakları da işlemekteydiler. Ayrıca feodal beylerin angarya işlerini de yapmak durumunda kalmışlardır (Şenel, 2017). Serflerin bir başka önemli özelliği de topraklar soylular arasında el değiştirse de kendilerinin toprakta sabit kalıp, yeni efendisine hizmet etmeye devam etmesidir (Huberman, 2017). Feodal beylerin topraklarını işleyerek geçimini sağlayan serfler, bunun yanı sıra savaş zamanları da asker olarak feodal beyler ile savaşa girmekle yükümlüdür. Feodal beyler de buna karşılık serflerin güvenliğini sağlamak ile yükümlüdür. Fief sözleşmesi ya da feodal sözleşme olarak adlandırılabilir bu ilişkide, "korunma altına giren vasal, onu koruma altına alan ise süzeren adıyla anılır" (Şenel, 2017:234). Feodal toprak mülkiyetinde, derebeyleri ile krallar arasında da benzer bir ilişki mevcuttur. Krallar, topraklarını derebeylerine dağıtarak bir bakıma onların süzereni olurken, derebeyleri de krallara karşı vasal konumundadır. Derebeyleri ayrıca, kendilerinden daha küçük beylere topraklarının kullanım hakkını devrederek bu döngüyü sürdürmüştür. Serflerin konumu ise, bu yapıda en altta olmaya devam etmiştir (Şenel, 2017).

Nüfusun yaklaşık onda birini oluşturan soylular, toprak mülkiyetini ele geçirmeleriyle birlikte artık yöneten konumuna gelmiştir (Şenel, 2017). Tarımsal üretimin gerçekleştiği toprağın belirli bir zümrenin sahipliğine geçmesi Ortaçağ'a özgü değildir, bu durum Neolitik dönemden de geriye, ilkel kabile toplumlarına kadar dayandırılabilir. Ancak, Ortaçağ'da toprak mülkiyetinde görülen en önemli değişim toprağın, topluluğun ortak mülkü olmaktan çıkıp bir ya da birkaç toprak beyinin mülkiyetine girmesidir. (Kaynar, 2015). Feodal beylerin, serflerin üzerinde mutlak hakimiyet kurduğu Ortaçağ'ın sınıfsal yapısı kabaca böyle şekillenmiştir.

Ortaçağ'da soylular-serfler ikiliğinin oluşturduğu kendine yeten bir ekonomik düzen kurulmuştur. Serfler, ürettikleri tarımsal ürünler ile kendilerinin ve feodal beylerin ihtiyaçlarını karşılamıştır. Ayrıca bu dönemde kasabayla çok sınırlı bir alışveriş vardır. Üretim miktarının artırılmadığı, serflerin ekonomik açıdan yerinde saydığı bu kısır döngü ise bir süre sonra feodal düzeni tehdit etmeye başlamıştır. Bu kısır döngünün sebep olduğu Haçlı Seferleri'nin de etkisiyle Ortaçağ'ın tıkanan ekonomik sisteminden kapitalist düzene geçişin şartları oluşmuştur (Şenel, 2017). Tüccarlar, Haçlı Seferleri için yola çıkan savaşçıların ihtiyaçlarının karşılanması için ordularla birlikte Doğu'ya doğru yola çıkmışlardır. Seferlerden dönen Haçlıların Doğu'da gördüğü yeni mallara olan talepleri Avrupa'da artan nüfusun etkisiyle birleşince ticarete de bir canlanma gerçekleşmiştir. Aynı zamanda Akdeniz'de ticaretin de tekrar kontrol altına alınması ile birlikte ticari canlanma pekişmiştir (Huberman, 2017).

Ortaçağ'ın kapalı ekonomik yapısı aynı zamanda kentlerin oluşum süreçlerini de olumsuz etkilemiştir. Bu yapının kökten dönüşümü Sanayi Devrimi'ne kadar gerçekleşmemiştir. Sanayi Devrimi'nden önceki süreçte, söz konusu dönüşümün temelleri ticaretin gelişimi ile atılmıştır. Aynı zamanda ilerleyen aşamalarda burjuva sınıfını oluşturacak olan tüccarların kentlere gelişi ile birlikte, feodal ekonomik düzenden, kapitalist ekonomik düzene geçiş için gerekli ortam oluşmaya başlamıştır (Gül ve Ergun, 2016).

Köylerin kente dönüşümünde artı ürün üretiminin belirleyici olduğundan söz edilmişti. Kentlerde de tarım dışı alanlarda uzmanlaşmanın gelişmesi için yiyecek maddelerinin dışarıdan alınması gerekmektedir. Fakat bu alımın tek taraflı olması mümkün değildir. Kentin, aldığı ürünlere karşılık denk ölçüde ürün satması gereklidir. İşte bu durumun sürdürülmesi de ancak ticaret ile mümkündür. Pirenne'e göre, ticaret ve sanayi kentin varlığını devam ettirebilmesi için olmazsa olmaz unsurlardır. Ticaret ve sanayi bir yandan kent ile kırsal arasındaki mübadeleyi devam ettirirken bir yandan da bu mübadele için yeni ürünlerin üretilmesini sağlamıştır (Pirenne, 2016). Böylece, Ortaçağ'ın başlarında serfler ve soyluların yanında küçük ve önemsiz bir azınlık olarak kalan tüccarlar öne çıkmaya başlamıştır (Şenel, 2017).

Ortaçağ'da ticaretin geliştiği bölgelere bakıldığında, tacirler açısından iki önemli ihtiyacın karşılanması belirleyici olduğu görülmektedir. Bunlar ulaşım ve güvenliktir. Ticaretin ilk nüvelerinin görüldüğü kentler İtalya ve Hollanda olmuştur. Ticaretin

yaygınlaştığı kentler, ilk başlarda daha çok nehir boylarında ya da kıyı şeritlerinde yer almıştır. Sonrasında ticaretin gelişimine paralel olarak farklı bölgelerde de yayılmışlardır. Ortaçağ'da tacirlerin gezgin olarak başladığı ticari hareketler bir süre sonra yerleşik düzende devam etmek zorunda kalmıştır. Bu duruma yol açan sebeplerden biri doğal koşulların sebep olduğu ulaşım engelleridir. Aynı zamanda mallarını da korumaları gerektiğinden hem güvenlik hem de ulaşım olanakları açısından uygun kale kentler ya da kasabalar, tüccarlar için bir çekim noktası olmuştur. Böylece Avrupa'da onuncu yüzyıldan on üçüncü yüzyılın sonlarına değin ticaretin gelişimi hızlanmıştır. Tacirlere ev sahipliği yapan kentler de ticaretle birlikte, Ortaçağ'ın kapalı ekonomik yapısından sıyrılmıştır (Pirenne, 2016).

Böylece ticaretle birlikte zenginleşen, kasaba ve kentlerde yaşayan yeni bir sınıf ortaya çıkmıştır. Burjuva denilen bu yeni sınıf, ekonomik gücü elde etmesiyle birlikte kuşkusuz yönetimde de söz sahibi olmak istemiştir. Ortaçağ'ın başlarında üretim araçlarından -toprak-yoksun oluşları ve güvenlik ihtiyaçları nedeniyle derebeylerine muhtaç olan burjuvaların artık siyasi yönden derebeylerine tabi olmalarına gerek kalmamıştır. Çünkü ticaretle birlikte toprak, üretimin tek anahtarı olmaktan çıkmıştır (Şenel, 2017). Ortaçağ'ın başlarında, hareketsiz olan sermaye birikimi 11. yüzyılda ticaretle birlikte hareketlenmiş, Haçlı Akınları ile birlikte bu hareketlenme artık bir değişime sebep olmuştur (Huberman, 2017). Ortaçağ'da 11.yüzyıl sonrası yaşanan bu ekonomik dönüşüm, bilimsel ve kültürel alanda da yenilikleri doğurmuştur. Sanayi Devrimi, Rönesans, Reform gibi büyük dönüşümlerin temellerinde de Ortaçağ'da ticaretle birlikte başlayan ekonomik dönüşüm ve bu dönüşüm sonucunda oluşan bilimsel ve kültürel alandaki gelişmeler yatmaktadır (Yiğit, 2017). Gül ve Ergun'un (2016:63) da belirttiği gibi "Avrupa'da feodal düzenin tamamen dönüşmesi ve yeni bir kentleşme devrimi için Sanayi Devrimi'nin gerçekleşmesi gerekmiştir". Bu sebeple, Sanayi Devrimi ve modern kentin oluşum süreçlerine bakmak yararlı olacaktır.

1.4. Sanayi Devrimi ve Kentin Dönüşümü

Ortaçağ'ın özellikle ticaret öncesi ekonomik manada içe kapanık, sermaye dolaşımının kısıtlı olduğu kentlerinin aksine, Sanayi Devrimi ile birlikte üretim biçiminde yaşanan değişimlerle kapitalist üretim biçiminin hakim olduğu kentlerin temelleri atılmıştır. Teknolojik ve bilimsel gelişmelerle birlikte, makineleşmenin ve buna bağlı olarak üretimin sistematik hale gelmesi, Sanayi Devrimi'nin ayırt edici özelliğidir. Yoğun üretim sürecinde, küçük üretim atölyelerinin yerini alan fabrikalar, şehrin dışında yer almaya başlayınca, işçiler

de fabrikaların etrafında yeni şehirler oluşturmuşlardır. Bu sebeple sanayileşme, işçilerin oluşturduğu bu yeni kentlerin oluşumunda başat rolde yer almıştır (Keleş, 2017).

Sanayi kentlerinde çalışan ve yaşayan emekçiler ise, Ortaçağ'ın serfleri ya da zanaatçıları olmuşlardır. Ortaçağ'ın sonlarında canlanan ticari hayat ile birlikte, denizaşırı ticaret yapmaya başlayan tüccarların büyük miktardaki malları hızlı ve pratik bir şekilde üretmesi için küçük imalathaneler yeterli olmamıştır. Aynı zamanda küçük imalathanelerde yaptırılan ürünlerin bir standardının olması da zordur. Bu nedenle, tüccarların büyük imalathaneler açması bu durum için çıkış yolu olmuştur. Bu imalathanelerin çalışanları da serfler ve zanaatçılar olmuştur. "Ticaret kapitalinin endüstri kapitalini yaratması, ya da endüstri kapitaline dönüşmesi olayı budur" (Şenel, 2017: 304).

Kuşkusuz, serflerin ve zanaatçıların bu tip büyük imalathanelerde çalışmaya başlaması birtakım zorunluluklara dayanmaktadır. Küçük imalathanelerde üretim yapan zanaatçılar, büyük imalathanelerin maliyetleriyle yarışamamıştır. Tüccarların evlerine sipariş usulü iş verdiği serfler de yine maliyetlerin düşürülmesi için tüccarlar tarafından imalathanelerde çalıştırılmak istenmişlerdir. Şenel'in (2017:304) serflerin ve zanaatçıların işçileşmesi" olarak tanımladığı bu süreç sonunda, toprağa dayalı feodal ekonomik sistem son bulmuştur. Toprağa bağlı üretim yapan serflerin ve küçük imalathanelerde üretim yapan zanaatçıların tüccarlar için büyük imalathanelerde üretim yapmalarıyla başlayan süreç, yine bu sınıfların sanayi kentlerini oluşturması ile devam etmiştir (Gül ve Ergun, 2016).

Sanayi Devrimi ile birlikte ortaya çıkan sanayi kentlerinin oluşumu 18. Yüzyılda başlamış, 19. Yüzyılda modern sanayi kentlerinin ortaya çıkışıyla tepe noktasına ulaşmıştır. 16 ve 17. Yüzyılın öne çıkan şehirleri Londra, Amsterdam, Antwerp, Cenova, Lizbon ve Venedik iken, on dokuzuncu yüzyılda Manchester, Pittsburgh, Chicago, Detroit, Essen, Dortmund, Lille sanayileşme ile yükselişe geçen şehirler olmuştur. 1801'de nüfusu yüz binin üzerinde olan tek şehir Londra iken, bundan yüz yıl sonra ise nüfusu yüz binin üstünde olan kentlerin, nüfusun yaklaşık yüzde yirmi beşine tekabül etmesi sanayinin kentlerin büyümesine olan etkisini göstermektedir (Thorns, 2010:14,15).

Üretim kapasitesinin artırılması için kuşkusuz yeni ve verimi yüksek enerji kaynaklarına gereksinim duyulmuştur. Buhar enerjisi, lokomotifin ve fosil yakıtların keşfi ile birlikte hem üretim hem de malların ulaşım hızı artmıştır (Gül ve Ergun, 2016). Makineleşme

bu safhada kapitalist üretim biçiminin gelişiminde başat rol oynamıştır (Beaud, 2016). Benzer şekilde Polanyi (2014) de Sanayi Devrimi'nin gerçekleşmesinde pek çok neden olduğunu belirtse de makineleşmenin başat rolüne vurgu yapmıştır. Ona göre, makineleşme ve üretimin küçük atölyelerden fabrikalara kayması piyasa ekonomisinin oluşumunu kaçınılmaz hale getirmiştir. Üretim için gerekli makine ve üretim tesislerinin kuruluşu büyük maliyetler gerektirdiğinden, hammadde sıkıntısının çekilmemesi, üretilen malların satılacağı piyasanın varlığı ve büyük miktarlarda üretimin yapılması sistemin kârlı bir şekilde işlemesi için gereklidir.

Bu büyük sistemin işleyişi sanayi öncesi kentten çok farklı bir kent yapısının oluşumuna yol açmıştır. “Sanayi kentinde kullanılan teknoloji çok farklıdır. Organik olmayan enerjinin sanayi ve tarımsal üretime, ulaşım ve haberleşmeye uygulanması, yoğun nüfusa ve örgütlenme olanağına sahip bir kent yaratmıştır. Modern kentlerin iç düzeni bu teknolojik farklılaşmayı yansıtır. Kentsel mekân, sanayi öncesi kente göre çok geniştir. Yollar genişlemiş, yapılar yükselmiştir. Kentsel arazi kullanımında artan yoğunlukta ihtisaslaşma söz konusudur. Konut ve işyerleri arasında kesin bir ayırım vardır” (Aslanoğlu, 2000:43).

Özetle “çağdaş anlamıyla kent; sanayi devriminin, makineleşmenin, kapitalizmin ve kapitalist sınıfın gelişimine ve feodal düzenin yıkılmasına paralel olarak Avrupa’da ortaya çıkmıştır” (Gül ve Ergun, 2016:69). Fakat sanayi kentlerinin hızlı büyümesi birtakım sorunlarının da ortaya çıkmasına neden olmuştur. Fabrikaların yakınlarında işgücünün toplandığı sanayi kentlerinde yaşayanlar, fosil yakıtların kullanımıyla birlikte hava kirliliği sorununa maruz kalmışlardır. Endüstriyel şehirde dar sokaklarda, yüksek katlı apartmanlarda yaşayan insanlar güneş ışığından mahrum kalmışlardır. Hava kirliliği ile birleşen bu kötü koşullar, kentin yoksul bölgelerinde raşitizm denilen bir tür kemik hastalığına sebep olmuştur (Thorns, 2010).

Mumford’a (2013: 561) göre sanayi kentinin temel unsurları “fabrika, demiryolu ve kenar mahalleydi”. Demiryolu bir yandan fabrikalara ve kentin merkezine hammadde ve malları hızlıca taşıırken öte yandan hava kirliliği ve çevre kirliliğini de kente taşımıştır. Fabrikaların atıkları kentin merkezinde birikip kirliliğe yol açarken bir yandan da işçiler konut sorunu çekmişlerdir. Hijyenden yoksun konutlarda yüksek kira bedelleriyle oturan aileler bulaşıcı hastalıklarla boğuşmuşlardır. Burjuvalar ise işçi mahallelerinden izole bir hayat sürmüşlerdir. Bu durum Manchester’de olduğu gibi yoksul ve zengin semtlerin yerleşim

alanlarının ayrılması ya da zenginlerin banliyölere yerleşmesi yoluyla gerçekleşmiştir (Bumin, 1998). Kötü yaşam koşullarının zirve yaptığı özellikle ilk safhada, sanayi kentlerinde eğitim, güvenlik, gıda denetimi, afetlere karşı önlemler konusunda neredeyse hiçbir yatırım yapılmamıştır. Sanayi üretiminin bu derece ağır sonuçlara neden olmasının bir nedeni de küçük bölgelere çevrenin tolere edebileceğinden çok üretim tesisinin kurulmuş olmasıdır. Tüm bu koşullara rağmen fabrikaların yaşam alanlarından uzağa taşınması gibi bir önlem alınmamıştır (Mumford, 2013).

Açıktır ki sanayileşmenin ilk aşamaları, “kârını sadece makinenin yarattığı ekonomiye değil, aynı zamanda işçilerin yoksullaştırılmasına borçluydu” (Mumford, 2013: 581). İş güvencesinden; barınma, yiyecek, temiz hava gibi temel ihtiyaçlarından yoksunluk durumu işçilerin açlıktan ve hastalıklar sonucu hayatını kaybettikleri noktaya kadar gelmiştir. Bu durum 19. Yüzyılın ikinci yarısından sonra burjuvazi için de sorun teşkil etmeye başlamıştır. Doktorlar ve ekonomistler, sağlığı bozulan işçilerin verimli çalışamayacakları konusunda sermaye sahiplerine telkinlerde bulunmuşlardır. Yirmi yaşına gelen çocukların hemen hemen yüzde onunun askerlik yapabilecek düzeyde temel sağlık yeterliliklerine sahip olduğu görüldüğünde, devlet bu duruma karşı önlem almaya çalışmıştır (Bumin, 1998).

19. Yüzyılın sonlarına doğru kentin yapısını biçimlendirmede iki ana etmen önemli yer tutmuştur. Bunlar “yeni kapitalist endüstriyel ekonominin oluşturduğu refah seviyesindeki yükselme” ve “kentsel reform hareketlerinin büyümesi”dir (Thorns, 2010: 17). Ücretlerin daha insani seviyelere çıkması, ulaşımın gelişmesiyle daha uzun mesafelere ulaşım sağlanmış ve bu sayede işçi sınıfının bir kesimi yoksul mahallelerden uzaklaşabilme imkanına sahip olmuştur. Demiryolu sisteminin gelişmesinin peşi sıra 20. Yüzyılın başlarında elektrikli tramvaylar, otobüsler ve nihayetinde özel arabaların kullanılmaya başlanması ile birlikte kentin yerleşim düzeni de değişime uğramıştır. Özel arabaların artmasıyla birlikte yaygınlaşan banliyöler, konut sahipliğinin de artmasının yolunu açmıştır. Yeni ulaşım biçimleriyle birlikte, şehirler banliyölere doğru yayılmış, eski kent merkezlerindeki yoksul bölgeler yenilenmiştir. Ayrıca halk sağlığında yaşanan gelişmelerle birlikte nüfus artışı yaşanmıştır (Thorns, 2010). Şehirlerin yerleşim düzeninin değişmesinde ve banliyölerin ortaya çıkışında önemli faktörlerden biri olan özel araç kullanımının yaygınlaşması, aynı zamanda yeni bir üretim biçiminin doğuşuna da kaynaklık etmiştir. Fordizm olarak adlandırılan bu yeni üretim biçimine değinmek bu açıdan yerinde olacaktır.

1.5. Fordizm, Banliyöleşme ve Tüketim

Sanayi Devrimi'nin kapitalist girişimcileri genellikle aile şirketleri olarak ortaya çıkmıştır. 20. Yüzyılın ilerleyen yıllarında ise ulusal ölçekte ortaya çıkıp, çok uluslu ve nihayetinde küresel düzeyde varlık gösteren şirketlerin doğduğu görülmektedir. Ford Motor Şirketi de bu tip şirketlerden biridir (Thorns, 2010). 20. Yüzyılda sanayileşme çok uluslu şirketlerle birlikte yayılsa da fabrikalardaki üretim organizasyonunun profesyonel süreçlerle yürümediği görülmektedir. Bu yüzyılın başlarında fabrika içerisinde işçiler hakkındaki tasarruflardan ustabaşlarının sorumlu olduğu plansız ve verimsiz bir sistem hakimdir. Endüstriyel verimlilik alanında çalışmaları olan Frederick W. Taylor'un *Bilimsel Yönetimin İlkeleri* (1911) adlı eserinde ortaya koyduğu sistem özetle işlerin parçalara bölünmesi, zaman tasarrufunun sağlanması için işlemlerde standartlaşma ve tasarım, planlama, yönetim gibi süreçlerin uygulamadan ayrılmasını üzerine kuruludur. Taylor'un üretim modelinde üretim aşamasında daha çok vasıfsız işçiler yer almaktadır. Bu üretim modelinde işçiler, yalnızca kendileri için tanımlanan basit görevleri gerçekleştirmektedirler. Taylor'un bu üretim modelindeki hedefi, fabrikada tek bir görevi gerçekleştiren işçinin, zamanla tekrar sayısını arttırdıkça verimliliğinin de üst düzeye çıkması ve üretimin hızlanmasıdır. Taylor'un bu düşüncesi, Henry Ford tarafından geliştirilen montaj bandı yöntemini de etkilemiştir (Slattery, 2011).

20. Yüzyılda değişen üretim biçimleri aynı zamanda endüstrileşmenin de hikayesini anlatmaktadır. Yüzyılın başlarında, otomobil üretimi özelinde üretim süreçlerinde zanaatsal süreçler hakimken, Henry Ford'un 1913'te üretim bandını işe koşmasıyla birlikte hem otomobil üretiminde hem de endüstriyel kitlesel üretimde büyük bir değişim yaşanmıştır. Üretim aşamalarının her adımının ayrılarak farklı üretim bantlarına yayıldığı bu sistemde her işçi planlanan süre içerisinde kendi bandındaki işi tamamlamak zorundadır. Bu sayede montaj hattındaki verimlilik artırılmıştır. Taylorizm'in verimlilik ilkeleri çerçevesinde, 1908-1927 yılları arasında üretilen Model T otomobillerinin fiyatı 1909 yılında 950 dolar iken, 1923'te 290 dolara kadar düşmüştür. Otomobilin fiyatının düşmesi ile birlikte aynı zamanda müşteri sayısı da artmıştır (Ruppert, 1996). Henry Ford'un sekiz saatlik işgünü için işçilere ödediği beş dolarlık ücret salt üretim disiplini sağlama amacı taşımamıştır. Ford, bu sayede ürettiği araçlar için yaratılacak piyasaya fabrikasında çalışan işçileri de dahil etmeyi düşünmüş ve bu konuda başarılı da olmuştur. Artık işçiler de sekiz saat çalışmanın getirdiği boş zaman

sahiplikleriyle birlikte otomobilin yanı sıra büyük şirketlerin piyasaya süreceği kitle üretimi ürünlerini tüketecek pazarın müşterileri konumuna gelmişlerdir (Harvey, 2012).

Henry Ford'un zanaat tipi üretimden toplu üretim biçimine geçişi temsil eden Taylorizm'in ilkelerine dayalı olarak geliştirdiği üretim biçimi, 20. Yüzyılda endüstrileşmenin önemli yapı taşlarından biri olmuştur. Bu yeni üretim biçiminin Fordizm olarak adlandırılması bu durumu kanıtlamaktadır. Ne var ki bir süre sonra tüketimde bir tıkanma meydana gelmiştir. Uzun süre pazarın hâkimi konumunda olan Ford'un Model T'si, bir süre sonra tüketiciyi tatmin etmemeye başlamıştır. Sadece siyah renkte üretilen, aynı model otomobiller kullanmaktan sıkılan tüketicileri fark eden ve yeni bir üretim ve pazarlama stratejisi üreten kişi ise Alfred P. Sloan olmuştur. General Motors'un yöneticilerinden Alfred P. Sloan'ın geliştirdiği "her yıl ayrı bir modelin piyasaya sürülmesi ve farklı pazar alanlarına veya alt gruplara farklı ürünlerin sunulması" (Freund ve Martin, 1996:92) stratejisi ile yavaşlayan tüketimin hızlandırılması öngörülmüştür.

Banliyödeki müstakil evden buzdolabı ve klimaya, evin girişine park edilen ikişer arabadan petrol tüketimindeki muazzam artışa kadar bütün ürünler artı sermayenin soğurulması için üzerine düşeni yapıyordu. Banliyöleşme militarizasyon ile birlikte savaş sonrası dönemde artı sermayenin soğurulmasında kilit bir rol oynadı" (Harvey, 2013:50).

Harvey'in anlatıları da göstermektedir ki ABD'nin banliyöleşmesi tüketimi arttırması bakımından bir yaşam tarzı değişimine de işaret etmektedir. Ayrıca kentlerin, kapitalist sistemde artı ürünü soğurması işlevini üstlenmesi, kapitalizm ile kentleşme arasındaki bağlantının anlaşılmasında anahtar rolündedir.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra 1945'lerde ABD'de artan üretim kapasitesinin soğurulmasında kentler önemli bir stratejinin parçası olmuşlardır. Konut sahibi olmak isteyenlere ve inşaat sektörüne sağlanan kredi kolaylıkları ve vergi oranlarının düşürülmesiyle alt kentleşme teşvik edilmiştir. Böylece aşırı birikimden doğan kriz engellenmiştir. Bu gelişme de inşaat ve otomobil endüstrisinde canlanma yaratmıştır (Aslanoğlu, 2000).

Fordizm ve refahçılığın hâkim olduğu 20. Yüzyıl aynı zamanda modernizmin de tepe noktası olarak görülmektedir. Bu dönemde kitlelerin üretim ve veriminin arttırılmasının yanı sıra tüketim ilişkilerine de dahil edilmeleri sağlanmıştır. Banliyöleşme ile birlikte kent mekânının dizaynı da tüketim ölçütüne göre düzenlenmiştir. Bir yandan Harvey'in de

değindiği gibi buzdolabı, klima gibi özelleştirilmiş ev eşyalarının tüketimine dayanan banliyölerde ulaşım da bu döngünün dışında kalmamıştır. Toplu taşıma sistemlerinin olmadığı bu alanlar, ulaşım da otomobile bağımlı olarak dizayn edilmişlerdir (Thorns, 2010). Ayrıca tren yollarının da Avrupa kadar yaygın olmamasının etkisiyle, ABD’de dağınık yerleşimler arasında ulaşımı sağlayacak bir bakıma zorunlu alternatif otomobil olmuştur (Freund ve Martin, 1996: 94).

Fiyakalı bir gözlük ya da elbise size belki sosyal statü kazandırır, arabanın da öyle bir etkisi vardır ama arabanın kazandırdıkları bununla bitmez. Araba, insanın kapasitesini geliştirmiştir. Yani sanayi devriminin temel özelliği olarak araç, insan bedeninin bir uzantısına dönüştü; bilgisayar ise insan beyninin bir tür eklentisi oldu, yani araçlar insanın kapasitesini yeniden tanımladılar. Araba, insanoğlunun hareketlenme alanını birdenbire genişletti ve bu, mekân üzerinde büyük bir özgürlük yarattı (Tekeli-Kuyaş, 2000:102).

Açıktır ki Sanayi Devrimi ile birlikte üretim alanında büyük değişimler yaşanmıştır. Ortaçağ’ın toprağa ve zanaat temeline dayalı küçük atölyelerde gerçekleşen üretim tarzı terk edilmiştir. Sanayi öncesi kentin ekonomik yapısının bir diğer ayırt edici özelliği de sermaye birikiminin yatırıma dönüşmemesidir. Kilisenin ya da soyluların elinde bulunan sermaye birikimi yatırım yapılacak bir alan olmadığından dolayı durağan bir görünümdeydi. İhtiyaç duyulan malların büyük çoğunluğu malikaneden sağlandığı için, piyasada paranın edilgin durumu devam etmiş ve sonunda bir tıkanmaya neden olmuştur (Huberman, 2017). Sanayi Devrimi ile birlikte bu durağan birikim yatırıma dönüşmüştür. Ortaçağ’ın topraktan yoksun serf ve zanaatçıları ise kurulan fabrikaların işçileri olmuşlardır. Kentler de bu dönüşümün dışında kalmamış, üretim merkezlerinin etrafında işçi kentleri ortaya çıkmıştır. Önceki bölümlerde de değindiği gibi, kötü çalışma koşullarında, çevre kirliliğinin hâkim olduğu kentlerde yaşayan işçiler yoksulluk ve bulaşıcı hastalıkların ağır etkilerine maruz kalmışlardır. 20. Yüzyılda değişen üretim biçimleri ile birlikte işçilerin yaşam koşullarının yükseldiği, çalışanların üretimin yanı sıra tüketim sürecine de eklemlendiği yeni bir görünüm ortaya çıkmıştır. Fordizm ve refahçılığın hâkim olduğu bu dönem, tüketime eklemlenen bireylerin de etkisiyle kent mekânında da bir dönüşüme yol açmıştır. Banliyölerde oturan ve kredi imkanlarının da ortaya çıkmasıyla birlikte konut, otomobil, çeşitli ev eşyalarına sahip olan işçi aileleri ortaya çıkmıştır (Thorns, 2010). Ulaşım olanaklarının artmasıyla hem kent içi hem de kentler arası ulaşım kolaylaşmış, üretim ve inşaat alanlarındaki gelişmelerle birlikte kentler daha büyük nüfusu barındırabilecek noktaya gelmişlerdir (Gül ve Ergun,

2016). Öte yandan kapitalist üretimin emek gücünü oluşturan modern işçi sınıfı da sanayi kentlerinde üretimin yoğunlaşmasına paralel olarak ortaya çıkmıştır. Önceki bölümlerde değinilen sanayi kentinin kötü koşullarında yaşayan işçilerin içinde bulunduğu durum, kente ekonomi politik bir çerçeveden bakılmasına zemin hazırlamıştır (Koç, 2010).

1.6. Kentleşmenin Ekonomi Politikasını Tartışan Yaklaşımlar

“Hızlı mübadele ve dağıtım için malların hareketliliği piyasa ekonomisinin en büyük başarılarından biriydi” (Mumford, 2013:509). Çünkü bir malın satışı gerçekleşene kadar kazanç gerçekleşmemektedir. Bu sebeple malların üretiminden tüketimine kadar geçen zamanın kısaltılması malın fiyatını etkileyen önemli unsurlardan biridir. Zaman ve maliyetin en aza indirilmesi de ulaşım altyapısının gelişimi ile mümkün olmuştur. Yolların sürekli işler hale getirilmesi, demiryolu, büyük konteynerler ile yapılan yük taşımacılığı ve hava ulaşımında büyük uçakların geliştirilmesi zaman ve maliyetin en aza indirilmesinde önemli unsurlar olmuştur. Ulaşım ile ilgili gelişmeler öte yandan kitlelerin tüketime eklemlenmesini sağlamada da rol oynamıştır. Banliyöleşme ile birlikte tüketime katılan işçiler, ulaşım altyapısının gelişmesiyle birlikte banliyölerdeki evlerinden şehir merkezlerindeki işyerlerine hızlı ve ücretsiz yollarla bağlanmışlardır. Bu da kapitalizmin, şehirlerin mekânsal biçimlerini dizayn etmesinde diğer bir faktör olmuştur (Thorns, 2010).

Açıktır ki ulaşımın gelişmesi, mekânların sınırlarının aşılmasında önemli bir eşik olmuştur. Sermaye dolaşımının en az maliyetle ve en kısa sürede yapılması, aynı zamanda sınırların aşılaraq sermayenin en uzak noktalara yayılmasını kolaylaştırmıştır (Kaynar, 2015). Harvey’in (2012) zaman-mekân sıkışması olarak adlandırdığı bu süreçte ulaşım ve iletişim alanındaki gelişmelerle dünya daha küçük bir yer haline gelmiştir. Ulaşım alanında uçaklar, gemiler, trenler ve motorlu taşıtlar ile malların bir yerden bir yere ulaşma hızı artmış, iletişim alanındaki gelişmelerle artık bankacılık işlemleri bilgisayarlar aracılığıyla kısa sürelerde yapılmaya başlanmıştır. 19. Yüzyılın ortalarında, ulaşım da demiryolları, iletişimde telgrafın icadı ile ilk kez yaşanan bu süreç günümüzde çok daha derin ve hızlı bir formda karşımıza çıkmaktadır. Önceki bölümlerde bahsedilen Fordist üretim biçimi ile birlikte artan verimlilik, iletişim ve ulaşım alanlarındaki gelişmelerle birleşmiş ve sermayenin geri dönüş hızının artırılması için mekânın da kontrol edilmesi gerekliliğini doğurmuştur. Kapitalizmin büyüme isteğini de imleyen bu süreç, sermayenin sınır tanımadan yayılma özelliğinin de ortaya çıkması demektir (Aslanoğlu, 2000).

Harvey'e göre sermayenin mekânda yayılma süreci artık ürün üretilmesi ile yakından ilişkilidir. Ona göre kentlerin doğuşu en başından itibaren artık ürüne bağlı olarak gerçekleşmiştir. Kapitalistlerin artık ürün üretip bunu artık değere çevirmeleri gerekmektedir. Üretilen bu artık ürünün de daha fazla artık değer üretmek için tekrardan yatırıma çevrilmesi gerekmektedir. Kentleşme olgusu da artık ürünün bir yerden alınıp başka bir yere götürülmesine dayanmaktadır. Bu sebeple kapitalizm gelişmesi kentleşme ile yakın ilişki içerisinde. Kapitalistlerin sürekli artık ürün elde edip yatırım yapmaları sonucunda para, nüfus ve ürün gibi sermaye birikiminin tarihine bağlı olan mantıksal eğriler kapitalizmle birlikte kentleşmenin izlediği büyüme yoluyla birlikte ilerlerler (Harvey, 2008).

Çalışmanın başında da belirtildiği gibi, Sanayi Devrimi sonrası ekonomik alanda yaşanan büyük değişimlerin ardından yaşanan hızlı kentleşme süreçleri başlarda nüfus ve istihdam yönüyle açıklanmaya çalışılmış, fakat yeterli olmamıştır. Harvey'in (2008) alıntısından da anlaşılacağı üzere, kent mekânında üretilen artık ürünün kentlerde nasıl üretildiği, dolaşıma sokulduğunun anlaşılması gerekmektedir (Tekeli, 1988). Şengül (2009), bu süreçte sadece kapitalizmin kenti üretmediğini, aynı zamanda kentin de kapitalizmi ürettiğini vurgulamaktadır. Ona göre mekân kapitalizmin gelişimi esnasında metalaşmıştır. Metalaşan kent mekânı da sermaye birikim süreçleri açısından oldukça önemli bir konuma gelmiştir. Kapitalizmin gelişim sürecinde, mekânın kendisi metalaşmış ve sermaye birikim süreçleri açısından yaşamsal bir önem kazanmıştır.

Özellikle 1970'li yıllarda yaşanan ekonomik kriz, 1930'lardan bu yana egemen olan kitlesel üretim biçimlerinin de sorgulanmasına yol açmıştır. Bu durumun sonucu olarak, mekânı ekonomik perspektiften değerlendiren yaklaşımlar, sosyolojik ve politik yönlerden de geliştirilmeye çalışılmıştır (Eraydın, 1994). Şengül (2001)'e göre, Marksist yazında kent mekânına dair sistemli bir değerlendirme bulunmamaktadır. Marx, eserlerinde sadece kentin, sınıf bilincine dair önemine değinmiş; Engels'in *İngiltere'de İşçi Sınıfının Durumu* adlı eseri ise kapitalizm ve kent mekânına dair sistemli bir değerlendirme olmasına rağmen Marksist yazında bu geleneği devam ettiren olmamıştır. Tekeli (1988)'e göre kentleşmeyi daha derinden analiz edebilme yeterliliğine sahip olan, kentleşmeyi kapital birikim süreçleri çerçevesinde analiz eden yaklaşımlar, üç temel ihtiyacı karşılamalıdır.

Birincisi, kentleşme sürecinin evrimsel yönüne ışık tutabildiği gibi, dünya ekonomik sisteminde merkez-çevre farklılıklarının çözümlemesine de olanak vermelidir. Başka bir deyişle kentleşmenin

dünya zaman ve mekânındaki farklılaşmalarını açıklayabilmelidir. İkincisi, kentleşmenin insana ve topluma ilişkin özellikleri yanısıra kent mekânının fiziki oluşumuna da açıklamalar getirebilmelidir. Üçüncüsü ise kentleşmenin siyasal kararlarla, başka bir deyişle de toplumsal mücadelelerle etkilenebileceğini göstermelidir (Tekeli, 1988:130).

Lefebvre'ye göre, Marx'ın araştırmalarının temel ilgi alanı sanayi toplumu ve onu ortaya çıkaran önceki ilişkiler bütünüdür. Marx, çalışmalarında derinleştikçe de kentsellikle sadece sanayi kapitalizminin ortaya çıkışındaki rolü çerçevesinde ilgilenmiştir (Harvey, 2009). Marksizm'in kent mekânı ile ilişkisi 1970'li yılların başlarından itibaren, bu geleneğin devamında yer alan Henri Lefebvre, David Harvey ve Manuel Castells gibi araştırmacılar tarafından canlandırılmıştır (Şengül, 2001). Bu yıllarda sermaye birikim süreçlerine dair analizlerinde kent mekânının tartışılmasının sebepleri 1970'lerde yaşanan ekonomik krizin etkisiyle sermayenin yeniden yapılanma gereği ve sermayenin uluslararası niteliğinin ön plana çıkması olarak ortaya konulmaktadır (Eraydın, 1988). Kabaca özetlemek gerekirse, Castells'in yaklaşımında kent tüketim üzerinden analiz edilirken, Lefebvre ve Harvey kent, sermaye birikim süreci ve kapitalizmin krizlerine getirdiği çözümler üzerinden analiz edilmektedir (Aslanoğlu, 2000). Sırasıyla bu yaklaşımların kent mekânına ilişkin analizlerine değinmek yerinde olacaktır.

1.7. Manuel Castells: Kolektif Tüketim ve Kentsel Mekân

Castells kuramında, sınıflı toplumların ayırt edici özelliği olarak gördüğü toplumsal eşitsizlikler üzerine tüketim üzerinden bir analiz yapmıştır. Ona göre, üretimin belirleyiciliği üzerinden yapılan klasik analizler, egemen sınıflar açısından zengin ve fakir arasındaki kadercı bir anlatıyı pekiştirmektedir. Castells, bunun yerine tüketim düzeyinde gerçekleşen farklılaşmanın kaynaklarının neler olduğuna ve bu farklılaşmaların günlük hayatta yansımalarına odaklanmayı önermektedir. Açıktır ki gelirler üzerinden tanımlanan geleneksel eşitsizlik biçimleri üzerinden yapılan analizler tek başına yeterli olmayacaktır. Bu sebeple ortak tüketim biçimlerine dair ortaya çıkan yeni eşitsizliklerin de analiz edilmesi gerekmektedir (Castells, 2017).

Manuel Castells, kentsel mekânı ekonominin belirleyiciliği üzerinden açıklamıştır. Castells'e göre kentsel sistemin temel işlevi tüketimdir ve tüketim, emeğin yeniden üretimi

için gerekli bir unsurdur. Kentler de emeğin yeniden üretimi için gerekli olan kolektif tüketimin elde edildiği mekânlardır (Aslanoğlu, 2000).

Emeğin yeniden üretimi, çalışanların bir sonraki iş gününde çalışmaya hazır duruma gelebilmesi sürecini ifade etmektedir. İşçilerin ertesi gün işe gidebilmeleri için ulaşım, dinlenme, eğitim, sağlık, barınma gibi birtakım temel fiziksel ve toplumsal gereksinimlerinin karşılanmış olması gerekmektedir. Kapitalist sistemde, girişimciler kârlarını maksimize etmeye çalışırken, işçilere verdikleri ücretleri de olabildiğince azaltmaya çalışmaktadırlar. Hal böyle olunca, işçiler yeniden üretim süreci için ihtiyaç duydukları mallara ve hizmetlere ulaşmakta zorluk yaşamaktadırlar. Üretim sürecindeki bu çelişkinin Klasik Marksist yazında, sınıf mücadelesi ile çözüleceği öngörülmüştür. Castells ise bu evrede üretim alanıyla kolektif tüketim alanları olarak kentsel mekânlar arasındaki ilişki üzerinde durmuştur (Güneş, 2017).

Emeğin yeniden üretimi için gerekli olan ulaşım, sağlık, eğitim, konut gibi hizmetler, özellikle 20. Yüzyılın ortalarından sonra devletin sorumluluk alanına kaymıştır. Bunun nedeni belirtilen zaman diliminde tekelci kapitalizmin etkisini artırmasıdır. Devletin bu alanlara müdahalesi hem olumlu hem de olumsuz sonuçlar doğurmuştur. Bir yandan devletin müdahil olduğu yeniden üretim alanında problemler azalırken öte yandan devlet, bu alanlarda giderek daha fazla yatırım yapmak zorunda kalmıştır. Bir süre sonra talepleri karşılamada zorlanan devlet ile bu hizmetleri kullanan kentliler arasında yeniden üretim alanında bir çelişki doğmuştur (Şengül, 2001).

Devletin ortak tüketim alanlarına müdahalesi sermaye açısından kârların maksimize edilmesine ters düşse de emeğin yeniden üretimini sağlamada işlevseldir. Aynı zamanda ortak tüketim mallarındaki devlet müdahalesi özel sektörle bağlantılı olarak yürütülür. Devlet, desteklediği ve kârlı hale getirdiği alanları bir süre sonra özel sektöre devrederek sistemin hem sistemin devamlılığını sağlamış olur hem de devlet müdahalesini kesintisiz bir hale getirmemiş olur. Örneğin devlet yol altyapısına yatırım yaparak özel otomobil kullanımını mümkün hale getirilmesini sağlayarak sermayenin otomobil pazarında önünü açmış olmaktadır (Castells, 2017).

Devletin ortak tüketim alanlarına müdahalesi tüketim süreci ve kentsel örgütlenme açısından iki temel etkiye sahiptir.

(i) Bu, devletin düzenleme işlevini en üst düzeye çıkarır ve bu işlev, teknik rasyonalite ve toplumsal çıkarların hesaba katılmasını içeren planlama süreciyle ifade edilir.

(ii) Devlet baş sorumlu aktör olarak kent meselesini siyasileştirir; diğer bir deyişle bir yandan ortak tüketimi, ekonomik açıdan değerlendirmek yerine siyasi-ideolojik bir rekabetin içine yerleştirirken diğer yandan da 'kentsel' olarak adlandırılan talepler iktidar sorunuyla güçlü bir şekilde eklemlenecektir (Castells, 2017: 41).

Alıntılardan da anlaşılmaktadır ki devletin ortak tüketim alanlarına müdahalesi sermaye için çeşitli avantajlar sağlamaktadır. Ulusal kredilerin kullanılması, altyapı sorumluluğunun devletin sorumluluğuna devredilmesi gibi unsurlarla sermaye kentsel mekânda daha kolay yayılabilmektedir. Aynı zamanda kentsel taleplerin karşılanması noktasında oluşan anlaşmazlıklarda da siyasi sorumluluk yine ulusal yönetimlere kalmaktadır (Castells, 2017).

Kentsel çevrede devlet, sermaye ve işçiler arasında ortaya çıkan bu çelişkilerin derinleşmesi karşısında ortaya çıkan örgütlenmeler ise kentsel sosyal hareketlerdir. Bu hareketler işçi sınıfının birtakım özel çıkarları nedeniyle ortaya çıkan hareketlerden ya da bazı siyasal ittifaklardan daha geniş kapsamlı oldukları için Castells'e göre, toplumsal dinamiğin en önemli unsurudur. Ortak tüketim alanlarında belirginleşen çelişkilerin küreselleşmesi ve siyasal kurumlarla da ilişkileri sonucunda bir dönüşümün sağlanabilmesi de Castells'e göre daha çok insanı bu hareketlere dahil ederek mümkündür (Castells, 2017).

Öte yandan, kentsel sorunlara karşı kentte yaşayanların oluşturduğu bu örgütlenmeler daha geniş sınıf mücadelelerine dahil olmadığı sürece köklü bir değişim yaratmaktan ziyade reform hareketleri olarak kalacaklardır (Şengül, 2001).

Mekânı analiz ederken kenti kapital birikim süreçleri açısından ele alan yaklaşımlarda, Manuel Castells'in analizinde kentin tekrar bir analiz nesnesi haline geldiği görülmektedir. David Harvey ve Henri Lefebvre ise kenti kapitalizmin yaşadığı krizlere getirdiği çözümler açısından analiz etmektedir. Harvey ve Lefebvre için mekân, sermaye birikiminin ilgi alanına girdiği çerçevede ele alınmaktadır (Aslanoğlu, 2000). Bu kısımda sırasıyla Henri Lefebvre ve David Harvey'in kent mekânına dair analizlerine değinilecektir.

1.8. Henri Lefebvre: Gündelik Hayat ve Mekânın Üretimi

Henri Lefebvre, kent sosyolojisi literatüründe kentsel mekân dışında ilk kez kendi başına mekân sözcüğünü kullanmıştır. Bu açıdan Lefebvre'nin kuramında mekân kavramının önemli bir yere sahip olduğu söylenebilir (Gottdiener, 1987'den akt. Aslanoğlu: 2000).

Friedrich Engels, 1845 yılında yazdığı *İngiltere'de Emekçi Sınıfların Durumu* (2013) adlı eserinde, işçi sınıfının hem iş hem de yaşam mekânlarında yaşadığı çelişkiler sonucu devrimi gerçekleştirmesinin kaçınılmaz olduğunu vurgulamıştır. Engels'in bu eseri kaleme alışından yaklaşık 100 sene sonra, Henri Lefebvre Marksizm'in kent mekânına dair sessizliğini bozmuştur. Engels, devrim öngörüsünün içerisinde işçi sınıfının mekânsal açıdan yaşadığı çelişkilerin altını çizerken, bu öngörüsü gerçekleşmemiş, tam tersine Lefebvre'nin vurguladığı gibi kapitalizm mekânı keşfedip ayakta kalmayı başarmıştır (Şengül, 2001).

Lefebvre, *Modern Dünyada Gündelik Hayat* (2007) çalışmasında gündelik hayatı bir araştırma nesnesi haline getirmiştir. Ona göre en başta gündelik hayatın manipüle edici rolünün farkına varmak gereklidir. Modern dünyada gündelik hayatı kabaca “bürokratik yönlendirilmiş tüketim toplumu” (Lefebvre, 2007:82) olarak tanımlayan Lefebvre, özellikle medya ve reklamcılık yoluyla bireylerin tüketime yönlendirildiğini ifade etmektedir. Tüketime ise bireylerde bir mutluluk yanılsamasına yol açtığını belirtmektedir. Aynı zamanda bürokratik açıdan yönlendirilmiş tüketim toplumlarında işçi sınıfı, sömürüldüğünün farkına varamamaktadır.

Modern dünyada çalışmanın aldığı biçim, tarım toplumlarından farklı bir noktaya evrilmiştir. Artık tarım toplumlarında olduğu gibi, hayatta kalmak ve zorunlu ihtiyaçları karşılamak için üretim yapılmamaktadır. Bireyler, boş zamanın üretimi için çalışmaktadırlar. Modern dünyada boş zaman ise, medya ve reklamların manipüle edici gücünün kullanılarak bireylerin tüketime yönlendirildiği zamanlardır. Lefebvre, tüketim toplumu ve onun yarattığı yabancılaştırıcı etkilere karşı çözüm önerisi olarak gündelik yaşamın Marksist örgütlenişini önermektedir. Ona göre, bu örgütleniş sağlayacak anti kapitalist bir kitle vardır fakat bu kitlenin praxisçi özneye dönüşmesi gerekmektedir. Lefebvre'ye göre praxisçi özne, gündelik hayatın manipüle edici etkilerinin farkında olan ve gündelik pratiklerde buna karşı koyan bireylerdir. (Köse, 2008).

Lefebvre, *Mekânın Üretimi* (2014) adlı çalışmasında da kapitalizmin mekânı kullanma stratejileri üzerinde durmaktadır. Kapitalizmin kent mekânını keşfetmesi, bir bakıma mekânı salt metaların üretildiği bir yer olmaktan öteye taşımıştır. Lefebvre'ye göre kapitalizm mekânları üzerindeki denetimi ele geçirerek ve mekânlar üreterek ayakta kalmayı başarmıştır.

Egemen sınıflar günümüzde mekânı bir enstrüman gibi kullanıyorlar. Çok amaçlı bir enstrüman: İşçi sınıfını dağıtmak, belirli yerlere bölüştürmek, kurumsal kurallara tabi kılarak çeşitli akışlar düzenlemek, dolayısıyla mekânı iktidara tabi kılma, mekânı kontrol etmek ve kapitalist üretim ilişkilerini koruyarak bütün toplumu teknokratik bir şekilde yönetmek (Lefebvre'den akt. Hess, 2014: 16-17).

Mekânın üretilmesi, kapitalizmin varoluşunu sürdürebilmesinin yanı sıra etki alanını da genişletme yoludur. Küresel ölçekte bankacılık sistemleri, kara ve hava yolu ağları ile mekân, enerji ve hammaddelelerin mekânda kesintisiz akışının sağlanacağı şekilde düzenlenmiştir. Bu yönden bakıldığında adeta metaların üretildiği bir fabrika gibi düzenlenen mekânın hakimiyetine karşı başka bir mekân yaratma potansiyeli de ortaya çıkmaktadır (Hays, 2002).

Lefebvre'ye göre, kapitalizmin mekândaki bu etkinliğinin kırılmasının yolu kentlilerin yaşam alanlarıyla ilgili karar alıcı pozisyonda olmalarıdır. 1968 Paris Öğrenci Ayaklanmaları sonrası yazdığı *Kentsel Devrim* (2013) kitabında teori ile deneyimin birlikteliğinden sağlanacak kent toplumu praxisine vurgu yaparken buna ulaşmanın yolunun zamanı ve mekânı insanların sahiplenmesinden geçtiğini belirtmektedir (Lefebvre, 2014). Ona göre, kentlerde yaşayanların yaşam alanları ile ilgili karar alma yetkilerini uzmanlara, şehircilere, mimarlara devretmesi aynı zamanda mekân üzerinde söz sahibi olma ve değerlendirme yapma yetkisini de bu gruplara teslim etmesi anlamına gelmektedir (Lefebvre, 2013). Bu açıdan Lefebvre, kentsel süreçlerde karar alıcıların kentliler olması gerektiğini vurgulamaktadır.

Lefebvre'nin kentlilerin mekânı biçimlendirmeleri üzerine yaptığı bu analizler, 1968 Öğrenci Hareketleri sonrası *Şehir Hakkı* (2015) adlı kitabında ortaya attığı “kent/şehir hakkı” kavramlaştırmasıyla vücut bulmuştur. Lefebvre, sanayileşme ile birlikte ortaya çıkan süreçte kent mekânının kullanım değerinden ziyade değişim değeri üzerinden belirlenen alanlara dönüştüğünü ortaya koymuştur. Ona göre kent mekânının değişim değeri üzerinden kâr elde etmeyen kentliler, mekânın biçimlenmesinde karar alma mekanizmalarından dışlanmışlardır ve bu durum tersine çevrilmelidir (Lefebvre, 2015).

1.9. David Harvey ve Artık Ürün

Önceki kısımlarda değindiğimiz Manuel Castells kenti, emeğin yeniden üretimi ve kolektif tüketim kavramları çerçevesinde ele almıştır. Henri Lefebvre ise, kapitalizmin yaşadığı krizlerin üstesinden gelmesinde mekânı kullanmayı keşfetmesinin büyük bir paya sahip olduğunu ileri sürmüştür. Castells, Lefebvre'nin bu analizini önemsemez iken Harvey'in kuramında kapitalizmin kent mekânını keşfi önemli bir yer tutmaktadır (Şengül, 2001). *Sosyal Adalet ve Şehir* (2009) adlı çalışmasında Harvey, sanayi toplumu ve sanayi toplumunun yapılarının kentselliğe hâkim olduğunu belirtmiştir.

Kentsellik, kendi dinamikleri olan ayrı bir yapıya sahiptir -ayrı bir varlık gibi düşünülebilir. Ama bu dinamikler diğer yapılarla olan çelişkiler ve etkileşimlerle yatıştır. Kentselliğin şu anda sanayi toplumuna egemen olduğunu söylemek, dönüşüm sürecindeki bir yapı olarak kentsellikle, eski sanayi toplumunun iç dinamikleri arasındaki çelişkilerin, birincinin lehine çözüldüğü anlamına gelir. Bu iddianın gerçekçi olduğuna inanmıyorum. Bazı önemli ve yaşamsal bakımlardan sanayi toplumu ve içerdigi yapılar, kentselliğe egemen olmaya devam etmektedir (Harvey, 2009: 280-281).

Harvey, sanayi toplumu ve yapılarının kent mekânına egemen oluşunu ise üç ana noktada temellendirmektedir. Birincisi sanayi kapitalizminin ürünü olan yaratılan mekândır. İkinci olarak Harvey, sanayi kapitalizminin devamlılığını sağlayan ihtiyaçlar yaratılması ve tüketilmesi sürecine vurgu yapmaktadır. Kentleşme aşamasında yaratılan yeni istekler, ihtiyaçlar yine bu süreçte tüketilmektedir. Üçüncü olarak, artık ürünün üretimi, satın alınması ve dolaşımının da sanayi kapitalizminin koşulları çerçevesinde düzenlenmektedir. Sonuç olarak kentleşme, küreselleşmiş ve yaratılan mekân etkili mekânın yerini almıştır (Harvey, 2009).

Sanayi kapitalizmi için, artığın kentsel mekânda kolayca yayılabilmesi önem taşımaktadır. Harvey'e göre, kentsellik artığın yoğunlaşmasına dayanmaktadır. Bu sebeple, artığın coğrafi yoğunlaşmasını sağlayacak bir mekân ekonomisinin yaratılması gereklidir. Daha geniş anlamda Harvey'in mekân ekonomisi tarifi, artığın yaratılması, mal ve hizmetlerin mekânda kolayca akışının sağlanması ve artığın coğrafi açıdan yoğunlaştırılması süreçlerinin tümünü kapsamaktadır (Harvey, 2009).

Üretim sürecinin tam manasıyla tamamlanabilmesi ürünün tüketilmesi ile gerçekleşmektedir. Sözelimi işlemeyen bir demiryolu, bu sürece katkı sağlamadığı için salt

potansiyel manada bir demiryoludur. Bu sebeple Marx, mübadele sürecini de üretimin bir parçası olarak görmektedir (Marx, 2012). Açıktır ki metaların mekânda hareketliliğinin maliyetinin düşürülmesi, ürünün fiyatını da doğrudan etkileyecektir. “Kapitalizm, genel olarak hareketin bedelinin azalmasını ve hareket zamanının kısalmasını, tüm mekânsal kısıtların ortadan kaldırılmasını ve mekânın zaman tarafından yok edilmesini gerektirir” (Harvey, 2012: 459).

Yapılan alıntılardan da anlaşılmaktadır ki, dünyanın her yerine ulaşan iletişim ve ulaşım sistemleri mal ve hizmetlerin hatta bilgi, fikir ve emek gücünün de küresel ölçekte kolay bir biçimde akışını sağlamaktadır. Bu sebeple, ulaşım altyapılarının gelişimi Harvey’in (2012) de ifade ettiği gibi siyasi ve spekülâtif mekanizmalarla ilişkili olarak gerçekleşmektedir.

Kapitalizmin mekânı kullanarak büyümesindeki bu süreç kuşkusuz sürekli sorunsuz olarak işlememektedir. Harvey’e göre, kapitalizmin doğasına içkin bir süreç olarak artık değer üretimi sürecinde krize girme potansiyeli taşımaktadır. Bu aşamada üretim araçlarına yatırım yapılması ya da çalışma zamanının uzatılması gibi önlemler de aşırı birikim krizine yol açacaktır. Bu sebeple Harvey, inşa edilmiş çevreye yani sermayenin ikincil döngülerine yapılan yatırımların sözü edilen kriz durumuna çözüm olacağını belirtmektedir. Bu yatırımlar aynı zamanda üretim ve tüketim için gereksinim duyulan altyapı yatırımları olma özelliğini taşıdıklarından, kapitalizmin kent mekânlarında yaşadığı krizleri çözmesinde etkili olmaktadır. Daha önceki bölümlerde değinilen 1950’lerde ABD’de yaşanan alt kentleşme süreci, sermayenin birincil ve ikincil döngüleri arasındaki bu ilişkiye örnektir. Sonuç olarak, sermayenin ikincil döngülerine yapılan yatırımlar da Harvey’e göre, kapitalizmin krizlerine kalıcı olarak çare olmamaktadır. Sanayi ve teknoloji alanlarına yani sermayenin üçüncül döngülerine yapılan yatırımlar, bu aşamada Harvey’in kapitalizmin krizlerine çözüm önerisi olarak karşımıza çıkmaktadır. Kent merkezlerinin aldığı yatırımlarla belirli bir doygunluk aşamasına ulaşması sonrası çevreye doğru yayılması gerçekleşmektedir. Lefebvre’ye göre bu durum sosyal hayatın kapitalist kontrol çerçevesinde yeniden üretilmemesi sorununa yol açmaktadır. Harvey ise, iletişim teknolojileri ile birlikte, mekânda kontrolün sağlanamama sorunun ortadan kalktığını belirtmektedir (Aslanoğlu, 2000).

Henri Lefebvre, David Harvey ve Manuel Castells’in kent çalışmalarına farklı bir bakış açısı kazandıran yaklaşımları kentsel hakların akademik seviyede tartışılmasını başlatmaları açısından önemlidir. Kentsel toplumsal hareketlerin, bu üç düşünürün de kuramlarının

gelişiminde çıkış noktası olduğu görülmektedir. Aynı zamanda kentsel toplumsal hareketleri Marksist bir bakış açısıyla tahlil ederek, sınıf temelli bir perspektiften ele almışlardır. Henri Lefebvre, mekân ve mekânın dönüşümünü *mekânın üretimi* kavramıyla açıklamıştır. David Harvey ise sermayenin dolaşımında kentsel yapılı çevrenin etkisine vurgu yapmıştır. Manuel Castells ise, *kolektif tüketim* kavramıyla, kentsel sistemi analiz ederken tüketimin kentsel sistemin yeniden üretimindeki rolüne odaklanmıştır. Aynı zamanda Castells'in çalışmalarında, toplumsal hareketler de önemli bir yer tutmaktadır (Güler, 2011). İlerleyen bölümlerde toplumsal hareketler konusu ele alınırken Castells'in yaklaşımından daha ayrıntılı olarak bahsedilecektir.



2. BÖLÜM

2. KENTSEL HAKLAR, MEKÂNIN ADİL PAYLAŞIMI VE KENT

2.1. Hak Kavramı

Belirli bir toplulukta birlikte yaşayan insanlar, bu yaşamın sürdürülebilmesi için ortak yaşam kurallarına ihtiyaç duymuşlardır. Zamanla bu kuralların gelişimi ile birlikte hukuk düzeni meydana gelmiş ve bunun sonucunda da hak kavramı ortaya çıkmıştır (Omay, 2011). Bulut'a (2009) göre, hak kavramı günümüzde daha çok bir şeyi yapma ya da talep etme anlamı ile birlikte ele alınmaktadır.

İnsanın doğum anından itibaren elde etmiş oldukları temel hakların garanti altına alınması, 1215 yılında kabul edilen *Magna Carta Bildirgesi* ile gerçekleşmiştir. Söz konusu haklar 1789 Fransız İnsan ve Yurttaş Hakları Bildirgesi ile özgürlük hakkı, mülkiyet hakkı, kişi güvenliği hakkı gibi temel haklar ulusların anayasasında yer almaya başlamıştır. Sözü edilen bu haklar, Birinci Kuşak Haklar olarak adlandırılmaktadır (Güler, 2011). Birinci Kuşak Haklar, bireyi devletten koruyan bir niteliğe sahiptir. Bu kuşak hakların, bireyler arasında refahı ve eşitliği yeterli düzeyde yaygınlaştıramadığı görülmüştür. Sosyalist Devrim'in gerçekleşmesi ve 1929 Krizi'nin de etkisiyle İkinci Kuşak Haklar olarak adlandırılan sosyal haklara geçiş ihtiyacı doğmuştur (Tekeli, 1994).

İkinci Kuşak Haklar, refah devleti ve sosyal devletin gelişimine paralel olarak ortaya çıkan haklardır. Sanayileşme ile birlikte çalışma hayatında ortaya çıkan eşitsizliklerin giderilmesi bu hakların ortaya çıkış amacını oluşturmaktadır. Örgütlenme, barınma, sağlık gibi alanlardaki haklar, İkinci Kuşak Hakların genel çerçevesini oluşturmaktadır (Güler, 2011). Refah devletinin sosyal politikalar ekseninde gelişimi Şenkal'a (2007) göre dört aşamada gerçekleşmiştir. İlk dönem 1870'lerden itibaren işçi hareketinin geliştiği, hak arama mücadelesine katıldığı ve yoksulluğa odaklı politikaların gündeme geldiği dönemdir. İkinci aşama 1930 ile 1940 yılları arasında Birinci ve İkinci Dünya Savaşları'nı kapsayan dönemdir. Bu dönemde, savaşların etkisiyle ağırlaşan koşullar altında devletlerin uzlaşmacı politikalar sürdürdüğü görülmektedir. 1950'ler ile 1970'lerin ortalarını kapsayan üçüncü aşama ekonomik büyüme ve Keynesyen politikalar ile birlikte refah devletinin geliştiği görülmektedir. Çalışma koşullarında gerçekleşen iyileşmeler, istihdamın artması, ücret

artışları, sosyal güvenlik uygulamalarındaki gelişmeler ile birlikte bireylerin ekonomik büyümeden aldıkları pay artmıştır. 1970'lerin ortalarından itibaren yaşanan ekonomik durgunluk sonucunda refah devleti ve sosyal devlet uygulamaları ile ilgili tartışmalar başlamıştır. Refah devleti uygulamalarının tartışmalara yol açtığı bu dönem dördüncü aşama olarak adlandırılmadadır. Bu tartışmalar hala devam etmektedir (Şenkal, 2007).

Üçüncü kuşak haklar ise İkinci Dünya Savaşı sonrası gelişmeye başlamış ve gelişimini hala sürdüren haklardır. Dayanışma hakları olarak da adlandırılan bu haklara çevre hakları, kentli hakları gibi haklar örnek gösterilebilir. Dayanışma haklarının kazanımı ve korunması adından da anlaşılabilirliği gibi, bireyler arasındaki dayanışma ve çaba ile gerçekleşebilmektedir. Örneğin her bireyin yaşanabilir bir çevrede yaşama hakkı vardır. Fakat yaşanabilir bir çevrenin yaratılması için, bireylerin de çaba göstermesi, doğal dengeyi koruması gereklidir (Tekeli, 1994). Üçüncü kuşak haklar arasında yer alan kentsel haklar hakkında da literatürde farklı bakış açıları mevcuttur. Örneğin kentsel hakları küreselleşmeci perspektiften ele alan bakış açısı, bu hakların “İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra gelişen ve liberal demokrasinin temsil krizine alternatif olarak ileri sürdüğü yönetim uygulamasıyla kentsel katılımın gerçekleştirileceğini ve bunun temel bir kentsel hak olduğunu ileri sürmektedir (Güler, 2011: 50)”. Fakat daha önceki bölümlerde de bahsedilen, Henri Lefebvre’nin 1968 Öğrenci Hareketleri sonrasında *Şehir Hakkı* (2015) kitabında öne sürdüğü *kent hakkı/şehir hakkı* kavramı küreselleşmeci bakıştan farklı olarak bireylerin bizzat müdahaleleriyle kenti değiştirmesi hatta bunun sonucunda kendilerini değiştirmesi gibi daha radikal bir bakış açısına sahiptir (Güler, 2011).

Günümüzde nüfusun büyük çoğunluğunun kentlerde yaşadığı bilinmektedir. Hak kavramının gelişimine bakıldığında da üçüncü kuşak hakların ortaya çıkışıyla birlikte kentlerle ilgili hak talepleri de daha fazla tartışılmaya başlanmıştır. Çalışmamızın odak noktalarından birini oluşturan mekânın adil paylaşılması talebinin de Henri Lefebvre’nin ortaya attığı kent hakkı kavramıyla birlikte ele alındığı görülmektedir. Hal böyle olunca, ulaşım, üretim ve tüketim ilişkileri bağlamında motorlu taşıtlar ve özelde otomobil merkezli kent tasarımı yayalar, bisikletliler, engelliler gibi pek çok grup için hak kavramını doğurmuştur. Bu ilişkilerin daha iyi anlaşılabilmesi için kapitalist bir olgu olarak motorlu taşıtlar, özelde otomobilin mekâna hakimiyet süreci ele alınacaktır.

2.2. Ulaşım-Üretim-Tüketim ve Kent İlişkisi

Günümüzde kentler, Marksist kuramcılarının da iddia ettiği gibi her geçen gün daha büyük bir oranda sermaye birikiminin merkezi haline gelmektedir. Sermaye birikiminin temel dayanağı ise üretimin ve üretimin arttırılmasına koşut olarak tüketimin arttırılmasıdır. Üretim ve tüketimin arttırılmasının başlıca yolu ise mekândaki mesafe engelini aşmaktır. Ulaşım ve iletişim teknolojilerindeki gelişim, bu amacı gerçekleştirmenin temel araçları haline gelmiştir (Harvey, 2012). Martindale'e (2000:43) göre "şehirlerin konumunu belirleyen birincil neden ulaşım olmuştur".

İletişim ve ulaşım teknolojileri geliştikçe sermayenin hareketliliği de artmaktadır. Aynı zamanda sermaye hareketliliğinin hızlı olması da gerekmektedir. Çünkü rekabet ortamında hız, kârlılık için olmazsa olmaz koşul haline gelmiştir (Kaynar, 2015). Bu nedenle kapitalist üretim tarzı, sermayenin hızlı bir şekilde piyasada dolaşabilmesi için mekânda uygun düzenlemelere ihtiyaç duymaktadır. Bu düzenlemelerin başında sermayenin mekânda yayılması için ulaşımın ucuz ve hızlı olarak gerçekleşmesi gerekmektedir. Sermayenin ucuz ve hızlı olması, sermayenin daha geniş alanlara yayılmasının baş koşulu olmuştur. Bu yüzden kapitalizm, olabildiğince çok alana, hızlıca ulaşmaya çalışmaktadır (Harvey, 2012).

Günümüzde kent merkezleri arasındaki kesintisiz ulaşım sistemleri, sermayenin dolaşımını için hayati öneme sahiptir. Öyle ki ulaşımın aksadığı her an, sermayenin kaybettiği para olarak görülmektedir (Kaynar, 2015).

Sermaye ve malların mekânda yayılması ve tüketimi bu döngünün temel iki ayağını oluşturmaktadır. Buna koşut olarak sermayenin tüketimi sürekli hale getirmek için sürekli yeni istek ve ihtiyaçlar yarattığı görülmektedir. 20. Yüzyılda otomobil ve teknolojik mallar bu durumun en somut örneklerini oluşturmaktadır (Harvey, 2012). Sermaye, ulaşım olanaklarının gelişmesiyle mekânda daha geniş alanlara daha hızlı ulaşabilirken (Tekeli-Kuyaş, 2000), aynı zamanda başta otomobiller olmak üzere ulaşım araçlarının kendisini de bir meta haline getirmiştir. Bu bağlamda, çalışmanın ana akslarından birini oluşturan kentsel mekânın motorlu taşıtlar merkezli dizayn edilmesi durumunun, hem ulaşımın kapitalist sermayenin üretimi ve yayılmasındaki rolü, hem de ulaşım araçlarının birer metaya dönüşmesi bağlamında incelenerek ele alınması yerinde olacaktır.

Kapitalist sermayenin temel dinamikleri kentsel mekânı şekillendirirken, buna karşıt olarak çeşitli tepkilerin de doğduğu görülmektedir. Çelişen çıkarların odağındaki kent mekânında yer alan toplumsal güçler, mekânın yeniden üretimini ve dönüşümünde rol oynamaktadır (Şengül, 2009). Kentte yaşayan bireylerin, yaşadıkları mekânı sermayenin değil, kendilerinin şekillendirmesi isteğine dayanan kent hakkı mücadeleleri günümüzde de bu bağlamda değerlendirildiğinde gittikçe önem kazanmaktadır. İlk kez Marksist düşünür Henri Lefebvre'nin "68 Hareketleri" sırasında ortaya attığı kent hakkı kavramı en temel anlamda kentin sakinlerinin yaşadıkları mekânı kullanmaları, oluşturmaları ve değiştirmeleri anlamına gelmektedir (Baysal, 2011).

Kentte yaşayan bireylerin yaşam alanları üzerinde kendilerinin karar alıcı konumda olmalarını ifade eden kent hakkı kavramlaştırmasının ortaya çıkmasında hak kavramının, özelde de insan hakları kavramının tarihsel olarak kat ettiği yol önem arz etmektedir.

İnsan hakları alanının tarihsel gelişimine bakıldığında, bu alanın sürekli genişleyerek günümüze kadar ulaştığı görülmektedir. Birinci Kuşak Haklar denilen haklar sivil ve siyasal haklar sivil ve siyasal hakları kapsamaktadır. Birinci Kuşak Haklar'ı 1950'li yıllara doğru gelişme gösteren ekonomik, sosyal ve kültürel haklar olan İkinci Kuşak Haklar izlemiştir. Küreselleşme ve bilgi çağında ortaya çıkan Üçüncü Kuşak Haklar ise çevre hakkı gibi birey ile devlet ilişkilerini aşan nitelikteki haklardır. Söz konusu yeni hakların ortaya çıkış sürecinde aynı zamanda mevcut bulunan haklar da yeniden tartışılmış ve yorumlanmıştır (Taşkesen, 2006).

Günümüzde de gelişmeye devam eden insan hakları kavramı daha çok dayanışma hakları adı da verilen üçüncü kuşak haklar çerçevesinde gelişimini sürdürmektedir. Üçüncü kuşak haklar, henüz oluşum aşamasında sayılabilecek olsa da gelişimini hızla sürdürmektedir. Bu haklar, toplumdaki bireylerin yaşamı içinde doğmaktadırlar; bu nedenle de dayanışma hakları adını almışlardır. Çevre hakları, toplumsal ve kültürel self determinasyon, insanlığın ortak varlığından faydalanma, uluslararası bir barış ortamında yaşama gibi haklar üçüncü kuşak hakların başlıcaları olarak göze çarpmaktadır. Kentli haklarının da bu aşama haklar arasında değerlendirilmesi doğru olacaktır. Bu gruba giren hakların diğerlerinden ayırt edici özelliği hayata geçebilmeleri için bireylerin çabalarının birleştirilmesinin gerekmesidir. Bu nedenle de bu haklar hem toplumdaki bireylere hem de topluluğun tümüne ilişkin haklardır. (Tekeli, 2011).

Ancak Bal'a (2006) göre birinci aşamada ortaya çıkan bireyci mülkiyet hakları ile üçüncü kuşak haklar çelişmektedir. Sözelimi özel otomobillerin kullanılışındaki sınırsız özgürlüğün kentsel yaşamı tüm kentliler için bir kâbus haline getirebileceği aşikârdır, bu nedenle üçüncü aşamada ortaya çıkan kentli hakları gibi dayanışmacı hakların, birinci aşamadaki hakların yeniden yorumlanması gerekliliğini doğurduğunu belirtilmektedir.

2.3. Üçüncü Kuşak Bir Hak Olarak Kent Hakkı

Henri Lefebvre'nin kentsel hakları akademik gündeme ve özellikle 68 Hareketleri'ne verdiği esinle sokakta dolaşıma soktuğu kent hakkı kavramlaştırması, kent temelli hareketlerin şekillenmesinde önemli bir yere sahip olmuştur. Kent hakkı kavramı özünde, kentsel mekân ile ilgili alınan kararlarda, devlet, sermaye gibi güçlerin değil, kent sakinlerinin karar alıcı konumda olmalarını içermektedir ancak bununla sınırlı kalmayıp, daha radikal bir biçimde kent sakinlerinin yaşadıkları mekânı kullanma, oluşturma ve değiştirmeleri anlamlarını içeren hak olarak şekillenmektedir (Baysal, 2011).

Lefebvre, kent hakkı bağlamında, kentlilerin yaşadıkları kent üzerinde doğrudan karar alma mekânizmaları geliştirmelerini ise "katılım hakkı , işgal/tahsis etme/kendine mal etme hakkı" (Baysal, 2011:39) üzerinden açıklamaktadır. Katılım hakkı, kentlilerin karar alma süreçlerinde aktif olarak rol alması gerekliliğine vurgu yapmaktadır. Mekânı işgal hakkı ise kent hakkının elde edilmesinde katılımı da içine alan ve kent hakkı mücadelesinin radikal bir görünüm kazandığı kısımdır. Kentte yaşayanlar mekânı bizzat işgal ederek taleplerini salt dile getirmekten bir adım öteye geçip ve taleplerini uygulamaya koymaktadırlar.

Bu anlamıyla kent hakkı, mekânı fiziki olarak dolduran, kendilerine tahsis eden kent sakinlerinin metalaşan ve değişim değeriyle öne çıkan mekânın kullanım hakkını geri kazanmaları anlamına gelmektedir. Kentlilerin katılım ve işgal etme hakları ile birlikte kent ile ilgili mekanizmalarda edilgen konumdan karar alıcı konuma geçmeleri ayrıca Lefebvre'nin kent hakkı görüşünün içerisinde etkin bir vatandaşlık tanımının da saklı olduğunu göstermektedir (Baysal, 2011).

Lefebvre, ortaya attığı kent hakkı kavramı ile mekânın kontrolünü devlet, sermaye gibi unsurlardan alıp bizzat kentte yaşayanlara aktararak yeni bir kent yapılanmasının fikri temellerini atmıştır. Ayrıca Lefebvre kent hakkını oluşturan katılım ve işgal hakkı

kavramlarıyla da kentlerde hâkim sınıf tarafından üretilen sosyal, ekonomik ve politik düzene karşı koymak için bireylerin kolektif eylemler oluşturabilmesine işaret etmektedir. Bu doğrultuda kent hakkı, iktidar ilişkilerini de dönüştüren bir kavram halini almaktadır. Şehir mekânına doğrudan müdahale etmek, şehri kendinin kılmanın başlangıcını oluşturur. Çünkü Lefebvre'ye göre, "hayatı değiştirmek aynı zamanda mekânı değiştirmek anlamına gelir" (Sadri, 2011:15).

Lefebvre'den sonra kent hakkı kavramının en güçlü savunucusu olan David Harvey ise Lefebvre'den önemli ölçüde etkilenecek kavramı geliştirmiştir. Harvey de Lefebvre ile paralel olarak neoliberal sistemde ortak çıkarları doğrultusunda hareket eden devlet ile sermayenin yarattığı yeni yönetim mekânizmaları ile artı değeri devlet üzerinden dağıtırken, kentleşme sürecini de kentlilerin değil sermaye ve üst gelir gruplarının lehine yönettiği bir mekânizmanın ortaya çıktığını ifade etmektedir. (Harvey, 2009).

Harvey, Lefebvre'den farklı olarak kent hakkını erişilebilirlik hakkından öte bir şekilde tanımlamaktadır. Bunun yanı sıra Harvey, bütüncül bir bakış açısıyla ne tür bir kent istediğimiz sorusunun ne tür bir toplumsal bağlar, doğa ile ilişki, yaşam biçimleri, teknolojiler ve arzulanan estetik değerler gibi sorulardan ayrılamayacağını belirtmektedir. Ayrıca Harvey, Lefebvre'den hareketle geliştirdiği kent hakkı kavramının kentlerimizi ve kendimizi yeniden yapma özgürlüğünü içerdiğini ve bu özgürlüğün de en değerli ve en ihmal edilmiş haklarımızdan biri olduğunu ifade ederek (Harvey, 2009) kent hakkını Lefebvre'den bir adım öteye taşımaktadır.

Harvey'e (2013) göre nasıl bir şehir istediğimiz sorusu, nasıl kimseler olmak istediğimiz, ne gibi toplumsal ilişkiler arayışı içinde olduğumuz, doğayla nasıl bir ilişkiye değer verdiğimiz, ne tür bir yaşam tarzı arzuladığımız sorularından ayrı düşünülemez. Öyleyse kent hakkı, şehrin barındırdığı kaynaklara bireysel ve kolektif erişim hakkından çok daha öte, kenti gönlümüze göre değiştirme ve yeniden icat etme hakkı olarak görülmektedir. Dahası, bireysel değil kolektif bir haktır, çünkü şehri yeniden icat etmek kaçınılmaz olarak kentleşme süreçleri üzerinde kolektif bir gücün uygulanmasına bağlıdır. Harvey, insan hakları içerisinde en değerli ama bir o kadar da ihmal edilmiş olan kent hakkını en iyi biçimde nasıl kullanabiliriz sorusuna cevap aramaktadır.

Lefebvre gibi Harvey de şehirleşmenin sınıfsal bir olgu olduğunu vurgulamaktadır. Kapitalizmin ürettiği artı ürünün emilmesi için ihtiyaç duyduğu şehirlerin bu manada mekânsal değişimlerin ötesinde hayat tarzlarında değişikliklere sahne olduğunun altını çizen Harvey, sermaye-kent arasındaki bağı altını çizmektedir. Örneğin Harvey, ABD'nin banliyöleşmesinin yaşam tarzlarında köklü değişimlere yol açtığını, daha önceki bölümlerde de değinildiği gibi banliyölerdeki tüketimin artışıyla ilişkilendirmektedir. Banliyölerde yaşayan insanların ev sahibi olmaları, sahip oldukları beyaz eşyalar ve evde yaşayan herkesin kendine ait arabası olması ile birlikte yaşanan tüketimin artı sermayenin soğurulması için üzerine düşeni yaptığını belirtmektedir. Ayrıca Harvey, banliyöleşmenin militarizasyon ile birlikte savaş sonrası dönemde artı sermayenin soğurulmasında kilit bir rol oynadığını, 1960'larda bunlardan olumsuz etkilenen kesimin -başta siyahlar, azınlık grupları- ayaklandığını ve kentsel kriz ortaya çıktığını da belirtmektedir (Harvey 2013).

Uzun bir süre Lefebvre'nin radikal tanımlama çizgisinin dışında ağırlıklı olarak barınma hakkı şeklinde kendisine yer bulmakta olan kent hakkı, günümüzde daha geniş bir kitle tarafından seslendirilmektedir. Dünya genelinde birçok kuruluş ve topluluk kent hakkı ile ilgili çalışmalar yapmıştır. 2002 yılında Dünya Sosyal Forumu'nda hayata geçirilmesi için ilk adımı atılan Dünya Kent Hakkı Şartı'nın 2005 yılında Porto Alegre'de gerçekleştirilen Dünya Sosyal Forumu'nda kabul edilmesi bu çalışmaların gerçekleştirilen en önemli adımlarından biri olmuştur. Bunun yanı sıra bir diğer önemli adım da Avrupa Kentsel Şartı olmuştur. Çalışmalarının temeli 1980-1982 yıllarında Avrupa Konseyi tarafından düzenlenen Kentsel Rönesans İçin Avrupa Kampanyası kapsamında başlayan Avrupa Kentsel Şartı ulaşım, doğa ve çevre, kentlerin fiziki yapıları, konut, kent güvenliği ve suçları, kentlerde dezavantajlı gruplar, kentlerde spor ve boş zamanların değerlendirilmesi, halk katılımı, kent yönetimi, kent planlaması gibi pek çok ana başlık altında oluşturulmuştur. Kent içi ulaşımında özellikle özel araçların ağırlığının azaltılması, kent içi dolaşımda toplu taşımanın, bisikletin ve yaya olarak gerçekleştirilebilecek çeşitli alternatiflere yönelen bir anlayışın gerçekleştirilmesi şartın ulaşım başlığı altında yer alan görüşler olmuştur (Yener ve Arapkirlioğlu, 1996).

Avrupa Kentsel Şartı'nın çalışmamızı yakından ilgilendiren 5. maddesi "Toplu taşıma, özel arabalar, yayalar ve bisikletliler gibi tüm yol kullanıcıları arasında birbirinin hareket kabiliyetini ve dolaşım özgürlüğünü kısıtlamayan uyumlu bir düzenin sağlanması" (Bal, 2006:219) hakkını içermektedir. Bu bağlamda Critical Mass hareketinin ortaya çıkış

gerekçesi olan mekânın adil paylaşılmadığı fikri, kentli haklarından birinin motorlu taşıtlar tarafından ihlal edildiğini göstermektedir. Kentsel hakların kullanılması açısından Critical Mass hareketinin ortaya çıkış nedenlerinden birinin de bisikletlilerin motorlu taşıtlar tarafından hareket ve dolaşım kabiliyetinin sınırlandırılmasına bir tepki olduğu görülmektedir.

Kent hakkı kavramı, Gezi Parkı Eylemleri gibi çevreci taleplerden konut hakkına çok geniş alanlarda hayat bulabilmektedir. Son yıllarda kentin önemli bir sorunu haline gelen trafik sıkışıklığı, motorlu taşıtların karıştığı ölümcül kazalar gibi konular ulaşım meselesinin de politik bir içeriğe kavuşarak tartışılmasına yol açmıştır. Kentin gittikçe otomobil eksenli tasarlanması yayaların ve alternatif ulaşım yollarını tercih etmek isteyenlerin yaşamını giderek zorlaştırmaktadır (Freund ve Martin, 1996).

2.4. Otomobil Merkezli Kent Tasarımının Mekâna Hakimiyeti

Günümüz toplumlarının başat ulaşım aracı otomobildir. Freund ve Martin’e (1996:15) göre “otomobil merkezli ulaşım, kamusal politikalar, arazi kullanımı, kültürel modeller, toplumsal ilişkiler, topluluklar, doğal kaynaklar, çevrenin niteliği ve bireylerin mekânsal hareketlilik tercihleri üzerinde büyük etkileri olan teknolojik bir sistemdir”. İlişkide bulunduğu bu çok çeşitli değişkenlerle birlikte artık otomobili salt bir ulaşım aracı olarak değerlendirmek mümkün değildir. Mekânı, gündelik yaşamı, hareket biçimlerini şekillendiren ve dizayn eden bu araç, artık ilişkide bulunduğu bu toplumsal mekanizmalar ile birlikte değerlendirilmek zorundadır.

Otomobil tüm bu sayılan toplumsal ilişki biçimlerini etkileyen bir araç olma konumuna kendiliğinden gelmemiştir. Bu sebeple en başta otomobilin başta mekân olmak üzere toplumsal ilişkileri nasıl şekillendirdiğinin anlaşılması gerekmektedir. Özellikle büyük şehirlerdeki ulaşım altyapılarının iflas etme noktasına geldiği günümüzde, otomobil merkezli ulaşım sisteminin eleştirel bir refleksle ele alınması ve değerlendirilmesi gerekmektedir. Freund ve Martin’in (1996) de belirttiği gibi, aile ve çalışma hayatı gibi toplumsal alandaki pek çok örgütlenmeyi eleştirel olarak irdeleyen, inşa edilmiş olduklarını düşünen insanlar bile ulaşım konusunu politik ve inşa edilmiş bir alan olarak görmemektedirler. Bu durumda ilk olarak yapılması gereken şey ulaşım meselesini bir sorunsal haline getirmek olmalıdır (Gorz, 2009).

İlk otomobil 1886 yılında icat edilmiştir (Ruppert, 1996). Fakat üretilen ilk otomobiller günümüzdeki otomobillerin formunda yani karakteristik otomobil görünümünde değil, Ruppert'in (1996:134) benzetmesiyle "motorlu faytonlar"a benzeyen bir görünümündedir. Otomobil, icadından günümüze kadar geçen yaklaşık yüz otuz yıllık bir zaman dilimi içerisinde karakteristik görünümünü bulduğu, çeşitli satış stratejileri ile yaygınlaştırıldığı ve kentlere hâkim olan bir araç haline geldiği görülmektedir. Tüm bu etkiler düşünüldüğünde otomobilin oldukça kısa bir zaman dilimi içerisinde kentin ve mekânın belirleyicisi konumuna geldiğini söylemek yanlış olmayacaktır. İlk otomobiller görünüşünün yanı sıra günümüzde de kullanılmaya devam edilen beygir olarak hesaplanan güç değerlerini de kendisinden önce kullanılan en hızlı araç olan faytonlardan almışlardır (Aruoba, 2000).

Otomobil, tasarım ve beygir olarak ölçülen güç biriminin esin kaynağını at arabalarından almasına rağmen, at arabalarına kıyasla hız bakımından oldukça önemli bir eşik olma özelliğini taşımaktadır. En fazla bir ya da birkaç atın çektiği at arabalarından sonra otomobil, faytonlarla kat edilen hızı katlayan bir araç olmuştur (Aruoba, 2000).

Otomobil, hız konusunda yarattığı bu etki ile birlikte zamanla kapitalist piyasada bir ulaşım aracı olmanın ötesine geçmiş, çoğu zaman bir statü sembolü olan bir tüketim nesnesine dönüşmüştür. Şüphesiz otomobilin yanı sıra pek çok ürün zamanla bir tüketim nesnesine dönüşmüş, kimi zaman bir sosyal statü göstergesine evrilmiştir. Fakat otomobilin bu tüketim nesnelerinden farkını hız mefhumu oluşturmuştur. Hız, otomobile diğer tüketim nesnelerinden farklı olarak mekân üzerinde egemenlik kurma ayrıcalığını tanımıştır (Freund ve Martin, 1996).

Otomobilin icadına kadar, at arabası sahibi olan bir köylü ile bir zengin aynı hızlarda yolculuk etmekteydi. Buna ek olarak trenle seyahat eden insanlar da aynı hızlarda taşınmaktaydı. Fakat otomobil, hız bakımından sağladığı üstünlüğün yanı sıra, bir üstünlüğe daha sahipti; otomobil kişiye bireysel olarak diğer taşıtlardan daha hızlı seyahat etme imkânı vermektedir. Yani otomobil hız bakımından sağladığı üstünlüğün bireysel kullanımına imkân tanıyan bir araçtı. Böyle bir ayrıcalığı verdiği seçkinlere, halktan daha hızlı yolculuk etme imkânı sağlayan otomobil, böylece sınıf farklarını -hız bakımından- ulaşım araçlarına genişletmiştir (Gorz: 2009).

Otomobile ve otomobilin getirdiği hız ve mobilite olanaklarına sahip olmanın ayrıcalık olduğu bu durum 1920'lerin sonlarına kadar devam edebilmiştir. Piyasanın otomobile doymasıyla birlikte şirketler yeni stratejiler üretip, tüketimi devam ettirmeye çalışmışlardır. Bunun sonucunda üreticiler otomobili daha ucuza üretebilmenin ve daha çok satabilmenin yollarını bulmuşlardır (Akın, 2009).

2.5. Otomobil Üretiminde Dönüşümler ve Otomobilin Yaygınlaşma Süreci

Gerçek anlamda bir otomobilli ulaşımın 20. Yüzyılda Amerika Birleşik Devletleri'nde başladığı bilinmektedir. Ford'un yanı sıra banliyöleşme de ABD'deki otomobilleşmenin artışında önemli paya sahiptir. Tren yollarının da Avrupa kadar yaygın olmamasının etkisiyle, ABD'de dağınık yerleşimler arasında ulaşımı sağlayacak bir bakıma zorunlu alternatif otomobil olmuştur (Freund ve Martin, 1996). Özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrası artan banliyö yerleşimleri ile şehir merkezleri arasında ulaşımın sağlanmasında otomobil kullanılmıştır. Mumford'a (2013:600)'a göre varoluşu bir "kaçış mekanizması olarak başlayan banliyö, kendi karşısına dönüştü. Banliyönün o eski özerklik ve özgürlüğe yönelik orijinal itkisinden geriye bir tek özel otomobil kullanmak kaldı."

Otomobil, hız ve mobilizasyon konusunda yarattığı devrim niteliğindeki yenilikleri üretim ve tüketim alanlarındaki geliştirilen stratejiler ile birlikte oldukça kısa sayılabilecek bir süre içerisinde mekânı ele geçirmeyi başarmıştır. On dokuzuncu yüzyılın sonlarında ortaya çıkan otomobil, yirminci yüzyıl içerisinde "günlük ulaşımın her alanına yayılmakla kalmayıp, bizzat varlığıyla ve adına tesis edilen altyapısıyla günümüzde kentlerin görünümüne damgasını vurmaktadır" (Freund ve Martin, 1996).

Günümüzde evler, yollar, süpermarketler, şehir merkezleri gibi hemen hemen tüm alanlar, otomobillerin devrimine ve park edebilmesine uygun olarak tasarlanmak durumundadır (Ruppert, 1996). Yerel yönetimler, otomobillerin girmediği sınırlı sayıdaki alan için dahi otomobillerin bırakılmasına uygun tedbirler alınmak durumunda kalmaktadır. Otomobil bu anlamda kendisi dışında kalan mekânın tasarlanmasında da bir numaralı aktör konumundadır. Otomobil mekânın yanısıra, kendisi dışında kalan ulaşım biçimlerini de etkileyen ve çoğu zaman kısıtlayan bir karaktere sahiptir. Motorlu taşıtlara alternatif bir ulaşım biçimlerinden yürüme, bisiklete binme gibi tüm hareketlilik çeşitlerinin dolaşımları

üzerinde belirleyici olan özel otomobiller başta olmak üzere motorlu taşıtların rahat hareket edebilmesidir (Caltrhorpe'den akt. Freund ve Martin, 1996).

Tüm bu özellikleriyle birlikte otomobil kendisini ve mekânı da dönüştürmüştür. Lefebvre'nin (2013:22) de belirttiği gibi artık “sokak yalnızca bir geçiş ve sirkülasyon yeri değildir. Otomobillerin sokakları işgal etmesi ve bu sanayinin, yani otomobil lobisinin baskıları, eski araçları birer pilot objeye, park etmeyi bir obsesyona, sirkülasyonu öncelikli hedefe çevirmiş, sosyal ve kentsel yaşamı bütünüyle yıkıma uğratmıştır. Otomobil kullanma hak ve yetkilerinin sınırlandırılmasının gerekeceği gün yaklaşacaktır”. Lefebvre'nin otomobil kullanımının kısıtlanmasına dair öngörülerine örnek oluşturabilecek otopark ücretlerinin arttırılması, kent merkezlerine özel araçların girişinin yasaklanması, kent merkezlerine girişin ekstra ücrete tabi olması (Elker, 1999) gibi kısmi önlemlerin bir kısmı büyük metropollerin kimilerinde gerçekleştirilmeye çalışılmaktadır. Fakat bu çalışmalar otomobil endüstrisinin büyüklüğü ve mekânın otomobil merkezli ulaşımına göre dizayn edilmesi sebebiyle cılız bir çaba olmaktan öteye geçememektedir.

Otomobil başta olmak üzere motorlu taşıtlar merkezli kent tasarımının bu denli güçlü oluşunun sebebi bireysel hareketliliğin yanı sıra mal ve hizmetlerin akışı için de motorlu taşıtların ve yol ağının hayati öneme sahip olmasıdır. Sanayi Devrimi ile birlikte malların hareketliliğinin ve hızının artmasında otomobilin etkisi büyük olmuştur. Kentlerin üretimin ve ticaretin yapıldığı, artı değerler ortaya çıktığı mekânlara dönüşmesi, kapitalizm-kent ilişkisinin belirginleşmesine yol açmıştır (Koç, 2010). Harvey'e göre, kent ilk ortaya çıkışından beri, artık-ürünün massedilmesi açısından kilit bir noktada durmaktadır.

Üretim ve tüketim ilişkisinin hızlandığı, metaların kentte daha hızlı dolaştığı kent Mumford (2013:545)'un benzetmesiyle “motorlu taşıt dini”nin etkisi altına girmiş ve mekânın kontrolü tamamen motorlu taşıtlara göre dizayn edilir olmuştur. Mumford'un benzetmesi otomobilin mekânı ele geçirmesinin yanı sıra artık otomobil merkezli tasarlanan kent mekânlarının sorgulanmayıp, olağan bir hâl olarak algılanıyor oluşuna da atıf yapmaktadır.

Mumford'un motorlu taşıt dini olarak nitelediği durumun somut bir görünümü olarak, otomobil merkezli ulaşımın kent mekânı üzerindeki etkisinin hemen hemen hiçbir zaman siyasi bir problematik olarak ele alınmaması gösterilebilir. Halbuki trafik kazalarındaki

ölümler, kentlerin motorlu taşıt istilasına uğraması, yeşil alanların işgali, otomobilin üretimi sırasında yarattığı çevre kirliliğinin yanı sıra kullandığı fosil yakıtların yarattığı kirliliklerle birlikte otomobilin politik olarak sorgulanması gereken bir nesneye dönüştüğü açıktır (Akın, 2009).

Otomobilin sınırsızca tüketiminin kentleri içinden çıkılamaz hale getirmesine rağmen sorun otomobilde aranmamakta; aksine daha fazla yol yaparak bu problemin çözülmeye çalışıldığı görülmektedir. Aksine yolların artması trafik sıkışıklığını azaltmamakta, daha fazla aracı yollara çekmekte ve bu durum da adeta bir kısır döngüye dönüşüp sürekli yeni yolların açılması düşüncesini tetiklemektedir (Gorz, 2009). Freund ve Martin (1996:42) de bu döngüyü beş evreye ayırarak tarif etmektedir;

- 1. Yol tıkanıklığı*
- 2. Otoyol yapımıyla birlikte kapasitenin büyümesi*
- 3. Kentin yayılma alanının büyümesi, böylece otomobile tahsis edilecek yeni alanların ortaya çıkması*
- 4. Otomobille yapılacak yolculuklar ile bu yolculukların sürelerinin artması*
- 5. Yeni oluşan yol tıkanıklıkları.*

Tüm bu olumsuzlukların yanı sıra, otomobilin ulaşım konusunda getirdiği en önemli atılım olan hız konusunun da artık tartışılmaya değer bir konuma geldiği görülmektedir. Bireysel devingenliği hem de oldukça hızlı bir biçimde sağlayan otomobil, artık bu vaadini de çoğu zaman gerçekleştiremez bir konuma gelmiştir. Trafikte kaybedilen zamanın yanı sıra, hız ulaşım vaadini gerçekleştiremeyen otomobilin çelişkisini Ivan Illich (1992: 25-26) şu şekilde özetlemektedir;

Tipik bir Amerikan erkeği yılda 1.600 saatten fazla zamanını arabasına ayırır. (...) Onu park eder ve arar. Onu süslemek ve aylık taksitlerini karşılamak için para kazanır. Petrolünü, geçiş ücretini, sigortasını, vergisini ve bandrolünü ödemek için çalışır. Uyanık geçirdiği on altı saatten dördünü yolda ve yola hazırlık için harcar. (...) Örnek Amerikalı 7500 mili kat etmek için 1600 saatini verir; yani saatte beş milden daha az hız. Ulaştırma sanayiinden mahrum ülkelerde de insanlar aynı şeyleri yapabiliyorlar; istedikleri yere yürüyorlar ve toplumlarının zaman bütçesinin yüzde yirmi

sekizi yerine yalnızca yüzde üç ile sekizini trafiğe ayırıyorlar. Zengin ülkelerdeki trafik ile fakir ülkelerdeki trafiği ayıran, çoğunluk için ömür boyunca bir saatte kat edilen ortalama milin fazlalığı değil, ulaştırma sanayiince paketlenen ve eşitsiz olarak dağıtılan yüksek dozda enerjinin zoraki olarak daha fazla tüketilmesidir.

Illich'in de dile getirdiği noktalardan yola çıkılarak, otomobilin hesaplanan maliyetinin çoğu zaman bahsedilen değişkenler olmadan hesaplandığı, hızlı olma, zaman kazandırma gibi özelliklerinin de artık günümüzde tartışılabilir noktalarda olduğu görülmektedir. Tüm bu çelişkilerine rağmen motorlu taşıtlar merkezli ulaşım sistemi büyümesi ve etki alanını genişletmesi devam etmektedir. Motorlu taşıtlar ile taşımacılığın yayılması kentlerin dönüşümünde büyük etki sahibi olan bir faktör olmuş (Mumford, 2013) ve günümüzde de olmaya devam etmektedir. Ayrıca bir bütün olarak otomobil sanayinin ekonomiler üzerindeki belirleyici gücü (Freund ve Martin, 1996), devam eden bu yayılmanın en önemli sebepleridir.

Tüm bu sayılan faktörlere rağmen otomobil başta olmak üzere motorlu taşıtlar merkezli ulaşımın hakimiyetini sürdürmesinin nedenleri vardır. Bu nedenlerin başında, ulaşım ilişkilerinin kapitalist tüketim ilişkilerinin sürdürülmesinde önemli bir yer tutması bulunmaktadır.

20. Yüzyılda ortaya çıkan bir ürün olan otomobil, icadından birkaç on yıl sonra üretim ve pazarlama unsurları ile birlikte bir ihtiyaç haline getirilmiştir. Bu aynı zamanda kapitalizmin, tüketim için yeni ihtiyaçlar yaratma potansiyeline örnek oluşturan bir bu durumdur. Neredeyse kesintisiz bir ağ biçimindeki bu ulaşım biçimi, malların piyasaya dağılımında da nakliyei sağlayarak başrolde bulunan aktör olmuştur. Otomobil böylece hem kendi üretiminde hem de bir ulaşım biçimi olarak üretilen ürünleri yeni coğrafi mekânlara yayılmasında sermaye birikimini sağlayan aktör konumuna gelmiştir (Harvey, 2012b). Tüm bu özellikleriyle birlikte otomobil merkezli ulaşım biçimi, kapitalizmin mekân üzerindeki görünümünü iki yönlü olarak yansıtan bir konumuna gelmiştir.

Kentlerin ulaşımında motorlu taşıtlar merkezli tasarlanışına tepki olarak ortaya çıkan sosyal hareketlerden biri de Critical Mass hareketidir. Bu bağlamda sonraki başlıkta Yeni Sosyal Hareketler ve Critical Mass hareketinin ele alınması yerinde olacaktır.

2.6. Yeni Sosyal Hareketler ve Critical Mass Hareketi

Alman sosyolog Loriz von Stein 1850 yılında yayımlanan *History of the French Social Movement from 1789 to the Present* adlı eseriyle toplumsal hareket kavramını politik mücadelelere ilişkin tartışmalara konu edilmesinin yolunu açmıştır. Von Stein toplumsal hareket kavramını işçi sınıfını iktidara götürecek bir süreç anlamında ele almıştır. Fakat 1750 sonrası dönemde Batı’da geliştiği şekliye toplumsal hareket Tilly (2008)’e göre kampanya, repertuvar ve MBSB gösterilerinin birleşimi ile meydana gelmiştir. Kampanya; hak talebinde bulunan otoritelere karşı halk tarafından yürütülen girişimlerdir. Toplumsal hareket repertuarı ise hak talep edilen mercilere dilekçe göndermek, çeşitli dernekler kurmak, gösteriler düzenlemek gibi geniş bir yelpazede gerçekleştirilen eylem türleridir. MBSB gösterileri ise makul olma, birlik, sayı ve bağlılık unsurlarını içeren, toplumsal hareketin devamlılığını ve görünürlüğünü sağlayan unsurlardır.

Modernliğin başlarında gerçekleşmiş ekonomik temelli, siyasal iktidarı hedefleyen, devrim düşüncesini içeren hareketler eski sosyal hareketler olarak adlandırılmaktadır. İşçi sınıfı hareketi eski sosyal hareketlere örnek olarak verilebilir. İşçi hareketinin içerisinde yer alan işçiler “birer aktörden ziyade tarihsel bir zorunluluğu yerine getirmek için mücadele eden figürlerdir” (Touraine 1992’den akt. Çayır 1999: 16).

1960 sonrası Batı toplumlarında ortaya çıkan ekoloji, kadın, lezbiyen, gey ve barış hareketleri gibi hareketler ise toplumsal hareketler konusunda yeni tartışmaları ortaya çıkarmıştır. Çünkü bu yeni hareketler, pek çok özelliğiyle eski hareketlerden farklıdır. Sözgelimi bu hareketlerin sınıf hareketinin aksine iktidarı ele geçirmek gibi büyük ölçekte hedefleri yoktur (Gladwin, 1999). Claus Offe (1999) eski ve yeni paradigmayı karşılaştırdığı modelinde iki paradigma arasındaki ayrımları aktörler, temalar, değerler ve hareket biçimleri üzerinden belirtmektedir. Eski paradigmada ekonomik temelli mücadelelerin içerisinde işçi sınıfı gibi büyük grupların içerisinde mücadele eden aktörler vardır. Yeni paradigmada ise sınırları keskin bir şekilde çizilmiş gruplar gibi davranmayan, belirli temalar etrafında bir araya gelmiş aktörler bulunmaktadır. Yeni paradigmada bireyler barış, çevrenin korunması ve insan hakları gibi temalar etrafında birleşirken eski paradigmada ekonomik büyüme ve bu büyümenin dağılımı, toplumsal ve askeri güvenlik gibi temalar ile ilgilidirler. Değerler boyutunda yeni paradigmada bireyler bireysel kimlik ve özerklik mücadeleleri verirken eski paradigmada ekonomik ilerleme ve özgürlük gibi değerler etrafında bireyler mücadele

etmektedirler. Eski ve yeni paradigmanın hareket biçimleri de birbirinden oldukça farklıdır. Eski paradigmada siyasal partiler, sendikalar gibi resmi ve hiyerarşik örgütlenmeler etrafında birleşilirken yeni paradigmada gayri resmi örgütler ve hiyerarşik olmayan hareket biçimleri vardır.

Literatürde eski ve yeni toplumsal hareketlerin özellikleri konusunda bu tip keskin ayrımların olmadığını iddia eden araştırmacılar da vardır. Çetinkaya (2018)'e göre eski ve yeni hareketlere atfedilen pek çok özellik hem eski hareketlerde hem de yeni hareketlerde görülebilmektedir. Ayrıca 2000'lerin başında yaşanan küreselleşme karşıtı hareketler ve Sosyal Forumlar Hareketi'nde yer alanlar örgütlü hareketler içerisinde bulunan kişilerden oluşmaktaydı. Fakat 2008 sonrası yaşanan önceden tahmin edilmesi güç, ortaya çıkışında örgütlü yapıların herhangi bir rolü bulunmayan isyanlar ve sosyal patlamaların olduğu görülmektedir. 2008 sonlarında Atina'da Alexandros Grigoropoulos adlı gencin polis tarafından öldürülmesi sonucunda ortaya çıkan ve İngiltere, İspanya, Portekiz gibi ülkelere sıçrayan işgal, isyan ve gösteriler bu duruma örnek olarak verilebilir. 2011 yılında New York'un finans merkezi Wall Street'te ortaya çıkan Occupy Wall Street eylemleri, kendiliğinden ortaya çıkan söz konusu hareketlerin dünya çapında en çok ses getirenlerinden biri olmuştur. Yine 2011'de başlayan ve Ortadoğu'da kısa sürede yayılan Arap İsyanları'nı anlamlandırma üzerine tartışmalar da hala sürmektedir.

Türkiye'de 2013 yılında yaşanan Gezi Parkı eylemleri de beklenmedik bir anda ortaya çıkan, örgütlü bir yapının hâkim olmadığı bir isyan ve işgal hareketi olarak ortaya çıkmıştır. Emniyet güçlerinin açıklamalarına göre Gezi Parkı eylemlerine Türkiye'nin 80 şehrinde, yaklaşık 3 milyon 600 bin kişinin katıldığı belirtilmiştir (cnnturk.com, 2013). Ülkenin tümüne yayılan ve milyonlarca kişinin sokaklara indiği bu ölçekte bir toplumsal hareketin nadir olarak gerçekleştiği aşikardır. Uzun bir süre ülke gündeminin neredeyse tek konusu olan Gezi Parkı eylemlerine yönelik hükümetin karşıt görüşteki açıklamalarından sonra politik olarak eylemleri destekleyenler ve eylemlerin karşı çıkanlar olarak iki kutuplu bir atmosfer meydana çıkmıştır (Şen, 2014).

Hardt ve Negri 2004 yılında yayımlanan *Çokluk* isimli eserlerinde dönüşüm yaratabilecek siyasal eylemlerin çokluk temelinde gerçekleştirilebileceğini ifade etmişlerdir. Halk ve çokluk kavramını karşılaştırırken "Halk birdir. Nüfus elbette sayısız farklı birey ve sınıfı içerir, ama halk bu toplumsal farkları bir özdeşliğe indirger, bir sentez yaratır. Çokluksa,

aksine, birleşik değildir ve çoğulluğu korur... Çokluk bir dizi tekillikten oluşur. Burada tekillik sözüyle, farkları bir özdeşliğe indirgenemeyecek, farklılığı baki kalan bir toplumsal özneyi kastediyoruz. Halkın bileşenleriye birliğin içinde farksızlaşır; farklarını bir kenara koyarak ya da yok ederek bir özdeşlik olurlar. Dolayısıyla çokluğun çoğul tekillikleri, halkın farksız birliğine zıttır” (Hardt ve Negri, 2011: 113-114). Gezi Parkı eylemleri gibi yeni toplumsal hareketlerin içerisinde bulunan aktörler de Hardt ve Negri’nin ifade ettiği gibi tekilliklerini korurken ortak bir paydada buluşan öznelerdir. Farklı siyasi görüşlerden insanlar, çevreciler, taraftar grupları, Aleviler, LGBT’ler gibi heterojen grupların aktörleri Gezi Parkı Eylemleri’nde kendi öznelliklerini koruyarak ortak bir amaç için bir arada bulunmuşlardır (Şen, 2014).

Taksim Gezi Parkı yerine yapılması planlanan alışveriş merkezi ve Topçu Kışlası projesine karşı çıkan çeşitli sivil toplum örgütleri temsilcileri ve öğrenciler Lefebvre’nin (2015) ortaya attığı kent hakkını elde etmenin bir yolu olan mekânın işgalini gerçekleştirmişlerdir. Öncesinde Taksim’de yer alan Emek Sineması yerine yapılacak olan Demirören AVM’nin inşasında benzer bir süreç yaşanmış fakat bu duruma karşı konulamamıştır. Bu sebeple kent hakkı talebini ortaya koyan kentlilerin de işgal hakkını kullanmaktan başka bir çaresi kalmamıştır. Kurtuluş (2014)’e göre Gezi Parkı Eylemleri ayrıca yeni sosyal hareketlerin de ayırt edici özelliklerinden biri olan siyasal iktidar gibi makro bir hedeften ziyade sokaklara talip olan siyasi başkaldırı olma özelliğini taşımaktadır.

2019 yılında Kaz Dağları’nda Kanadalı bir maden şirketinin altın arama çalışmaları sırasında büyük bir alanda ağaç kesimi ve çevre tahribatı yarattığı medyaya yansımıştır (BBC, 2013). 2019 Temmuz’un sonlarında Kaz Dağları’nda başlatılan nöbet eylemiyle eylemciler çevre tahribatının durdurulmasını amaçlayarak mekânı işgal etmişlerdir. Fakat Gezi Parkı Eylemleri’nde olduğu gibi mekânın işgal edilmesi görece daha geç gerçekleştiği için maden arama faaliyetleri durdurulsa da çevresel tahribatın önüne geçilememiştir. Gezi Parkı Eylemleri’nde ise mekâna el koyan eylemciler, yapılması planlanan projeyi engellemiş ve Gezi Parkı kamusal bir alan olmaya devam etmiştir. Çalışmamızda konu edilen Critical Mass hareketi de mekâna doğrudan el koyarak gerçekleşen bir toplumsal hareket olma özelliğini taşımaktadır.

Critical Mass hareketinde yer alan katılımcılar homojen bir kitleden oluşmamaktadır. Ortak paydaları olan bisikletle görünür olmanın etrafında birleşen katılımcılar, farklı görüşlerde olabilmektedir. Katılımcıların harekete katılma sebepleri de değişkenlik göstermektedir. Critical Mass hareketinin 1992 yılında ortaya çıktığı San Francisco’da, hareketin ortaya çıkışından itibaren yer alan Chris Carlsson harekete katılan katılımcıların eğlenmek için, protesto amaçlı, ya da bu hareketi bir şenlik gibi görüp katıldığını belirtmektedir. Nitekim Chris Carlsson da Critical Mass hareketi hakkında yazdığı *Critical Mass: Bicycling Defiant Celebration* kitabında bu hareketi muhalif, meydan okuyan bir kutlama şeklinde tanımlamaktadır (Carlsson, 2002).

Critical Mass ismi Türkçe’ye Kritik Kütle, Kritik Kitle, Yeterli Çoğunluk ya da Kritik Çoğunluk olarak çevrilebilir. Critical Mass hareketi, San Francisco’da 1992 yılında *Commute Clot* adıyla yapılan bisiklet sürüşüne dayanmaktadır. Yapılan bisiklet sürüşünden sonra yaklaşık yirmi, otuz kişilik bisikletçi grubu el ilanları dağıtmıştır. El ilanlarının dağıtılmasından sonra bir bisiklet dükkanında Ted White’in *Return of the Scorcher* (1992)¹ belgeselini izlemek için toplanan bisikletçiler, belgeselin bir sahnesinden ilhamla hareketin adını Critical Mass olarak değiştirmişlerdir. *Return of the Scorcher* belgeselin bir sahnesinde² New York’lu bisiklet aktivisti George Bliss Çin’de bisikletçilerin ı ışık bulunmayan kavşaklarda karşıdan karşıya geçebilmek için kritik bir kitle oluşturmayı beklemleri gerektiğinden bahsetmiştir. Ancak bekleyen bisikletçi sayısı artıp kritik bir çoğunluğa ulaşıncı bisikletçiler karşıdan karşıya geçebilmektedirler. Bu sahneyi izleyen *Commute Clot* katılımcılarının yaptıkları tartışmalar sonrası hareket Critical Mass adını almıştır (Garafoli, 2002). Critical Mass teriminin aslında fizikte nükleer fisyon alanında kullanılmaktadır, Critical Mass hareketinin isminin ilhamı da bu alandan kaynaklanmaktadır. Bir kimyasal tepkimenin başlaması için asgari oranda bir kütle miktarı gereklidir. Bu kütle miktarı bulunmazsa tepkime gerçekleşemez (Carlsson, 2002). Benzer şekilde, bisikletçiler de kritik çoğunluğa ulaşmadan yol hakkını elde edemezler. Critical Mass katılımcıları, yollarda hak sahibi olmak için yeterli çoğunluğa sahip olduklarını göstermek amacıyla bu harekette yer almaktadırlar.

¹ Sözü edilen belgesele <https://www.youtube.com/watch?v=K1DUaWJ6KGc> adresinden ulaşılabilir (Erişim tarihi 03.11.2019).

² Sözü edilen sahne belgeselin 6.dakikısından itibaren izlenebilir.

Critical Mass hareketi, dünyanın üç yüzü aşkın şehrinde gerçekleştirilen bir sosyal harekettir. Hareketin bir organizatörü ya da lideri yoktur. Katılımcılar her ayın son cuma günü şehrin genellikle merkezi bir noktasında toplanırlar. Önceden belirlenmiş bir rotası yoktur, rota o gün eyleme katılanlar arasında yapılan müzakereler ile belirlenir (Garafoli, 2002). Katılımcılar bisikletlerin görünürlüğünü artırmak için bisikletlerini süsleme, ziller ve kornalar ile sesler çıkartma, kimi zaman bisikletlerine kurdukları ses sistemleri ile müzik yayını yapma gibi pek çok direniş pratiğini yansıtarak eylemi renkli bir hale getirebilir. Bu sebeple Critical Mass hareketi eylem, protesto gibi tanımlamaların yanı sıra çoğu şehirde şenlik olarak da adlandırılmaktadır (Carlsson, 2002). Critical Mass hareketine katılan eylemci sayısı şehirlere göre farklılık göstermektedir. Avrupa ve Amerika şehirlerinde binlerce katılımcı ile gerçekleştirilen Critical Mass eylemlerine rastlamak zor değildir. Örneğin Budapeşte’de Nisan 2008’de yapılan Critical Mass eylemine yaklaşık 80.000 kişi katılmıştır (Furness, 2010).

Critical Mass hareketi, petrol endüstrisinin ve devlet görevlilerinin isteğine göre dizayn edilen kent anlayışına karşı bisiklet kullanıcılarının karşı çıkışı olarak nitelendirilebilir (Carlsson, 2002). Critical Mass katılımcıları yola el koyarak, kırmızı ışıklarda durmayı reddederek ve kritik bir kütle oluşturacak şekilde topluca bisikletlerini sürerek devlet düzenlemeleri ile tasarlanan mekân anlayışına itiraz etmektedirler (Furness, 2010). Lefebvre kent mekânının ikili işlevi olduğundan bahsederken, sosyal mekân ve soyut mekân kavramlarını kullanmıştır. Lefebvre sosyal mekânı kentin kullanım değeri üzerinden açıklamaktadır. Critical Mass katılımcıları da bisikletle kent mekânında yol alırken gündelik yaşam pratiklerini gerçekleştirmekte, ulaşım ihtiyacı gibi toplumsal ihtiyaçlarını karşılamaktadırlar. Soyut mekânda ise, mekânın kullanım değerinin ön plana alınmadığı ve mekânın değişim değeri göz önüne alınarak kentin düzenlendiği bir anlayış vardır. Gezi Parkı’na yapılmak istenilen alışveriş merkezi projesinde olduğu gibi mekân kâr ve rant elde edilen bir araca dönüştürülür. Critical Mass katılımcıları da kentin ve yolların motorlu taşıtlar merkezli tasarlanışına karşı kentlilerin tümünün yararlanabildiği sosyal bir mekân talebini dile getirmektedirler (Lefebvre, 2014).

Çalışmanın önceki bölümlerinde bahsedilen Manuel Castells’in kolektif tüketim kavramına göre emeğin yeniden üretim süreci için gerekli olan ve devlet müdahalesi ile çözülen ortak tüketim alanlarından biri de ulaşımıdır. Ayrıca Castells, kolektif tüketim alanları adil biçimde paylaştırılmaz ise yeni toplumsal hareketler ortaya çıkacağını belirtmektedir.

(Castells, 2017). Kolektif bir tüketim alanı olan yolun adil paylaştırılmaması sonucunda Critical Mass hareketi ortaya çıkmıştır.



3.BÖLÜM

3. ARAŞTIRMA SORUNALI VE METODOLOJİSİ

3.1. Araştırmanın Amacı ve Sorunsalları

Günümüzde kentler kapitalist sermayenin temel dinamiklerinin şekillendirdiği mekânlar haline gelmiştir. Kapitalist sermayenin temel dayanağı ise sermaye birikimidir. Üretim ve tüketimin artmasına koşut olarak varlığını daha geniş alanlara yayan sermaye birikiminin büyük oranda kendini var ettiği mekânlar olan kentler, metaların üretildiği alanlar olmanın ötesinde kendileri de bir meta haline gelmişlerdir (Lefebvre, 2014). Ulaşım ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler ve artan rekabet ile birlikte sermaye mekândaki mesafe engeli olabildiğince hızlı bir şekilde aşmak durumunda kalmıştır. Bu nedenle kapitalist üretim tarzı mekân üzerinde yayılmayı gerçekleştirebilmek için kentsel mekânda uygun düzenlemelere ihtiyaç duymuştur. Kent merkezleri arasındaki kesintisiz ulaşım sistemlerinin kurulması bu düzenlemelerin başında gelmektedir (Harvey, 2012).

Bu bağlamda kent mekânında kapitalist ideolojinin üretiminde önemli bir paya sahip olan unsurlardan biri başta otomobil olmak üzere motorlu taşıtlardır. Otomobil, temel işlevi olan ulaşım aracı olmaktan öte zamanla stilistik bir objeye dönüşmesinin yanı sıra gerek kendisine ayrılan devasa bütçelerle gerekse kentin kurulmasında merkezi öneme yerleşmesiyle, kapitalizm-kent ilişkisini anlamada kilit bir noktaya yerleşmektedir. Kentlerin ulaşım sisteminin motorlu taşıtlar merkezli dizayn edildiği açıktır ve bu durum çoğu zaman değişmez ve verili bir olgu olarak kabul edilmektedir. Fakat bu şekilde dizayn edilen bir ulaşım sistemi sermaye tarafında inşa edilen bir gerçekliktir. Söz gelimi aile, çalışma hayatlarındaki örgütlenmeler inşa edilmiş bir gerçeklik olarak sorgulanırken, ulaşım konusu bu sorgulamanın dışında kalmaktadır (Freund ve Martin, 1996).

Bu bağlamda çalışmanın **temel problemi**, motorlu taşıtlar merkezli şehir dizaynına karşı, şehir mekânının adil paylaşımı talebini ortaya koyan Critical Mass Hareketi'nin, kent ve kentli hakları kavramları üzerinden dönüştürücü bir eylem olarak sorgulanmasıdır. Motorlu taşıtların -özelde otomobilin- şehir mekânının kapitalist dinamiklerle inşasındaki rolünün ortaya konması ve motorlu taşıtlar merkezli ulaşımın bir sorgulamaya tabi tutulması da bu çalışmanın **alt problemlerden birincisini** oluşturmaktadır.

Bu sorgulama yapılırken aynı zamanda Critical Mass katılımcılarının bu eylemi kendilerini nasıl okuduklarının sorgulanması **ikinci alt problem**ini oluşturmaktadır.

3.2. Araştırmanın Yöntem ve Tekniği, Sorgulama Temaları

Lefebvre'ye göre gündelik hayat iktidar ilişkilerinin sürekli yeniden üretildiği; değişimin ve devrimlerin gerçek temelidir. Fakat Lefebvre, Hegel'e atıfla aşına olunan gündelik hayatın bilinmezliğine vurgu yaparak bir eksik olarak gördüğü gündelik hayatın eleştirel analizine soyunmuştur (Lefebvre, 2012). Söz konusu gündelik hayat içerisinde rutin olarak yürüyerek, bisikletle, motorlu bir taşıtla ulaşım gerçekleştirmekteyiz. Günümüzün hızı merkeze alan dünyasında tercihimizi daha çok hız mefhumuna sahip araçlardan yana kullanmaktayız. Bu çalışmanın ortaya çıkmasında bir bisiklet kullanıcısı olarak kentlerin niçin otomobil merkezli tasarlandığına dair taşıdığım merak ve bu konuyu irdeleme ihtiyacım beni motive etmiştir. Bu bağlamda temelinde mevcut motorlu taşıtlar merkezli kent dizaynını sorgulayan Critical Mass Hareketi hakkında bir çalışma yapılmamış olması nedeniye literatüre yeni bir katkı yapmak bir diğer motivasyon kaynağım olmuştur.

Buna bağlı olarak araştırmanın sorunsalının somutlanabileceği alan olarak Türkiye'de Critical Mass eylemlerinin on yıldır kesintisiz olarak gerçekleştiği tek şehir olan İzmir ili seçilmiştir. Critical Mass eylemlerinin kent hakkı ve mekânın adil paylaşımı bağlamında gerçekleştirdiği dönüşümlerin saptanabilmesi için nitel araştırma yöntem ve teknikleri kullanılarak alan araştırması yapılmıştır.

Critical Mass eylemleri İzmir'de her ayın son cuma günü yapılmaktadır. Critical Mass katılımcılarına ulaşabilmek için eylem günü eylemin başlangıç noktası olan İzmir Konak Saat Kulesi'ne gidilmiş, bazı katılımcılarla eylem sonrasında görüşülmüş, bazılarıyla da görüşme için randevu alınmış ve görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Seçilen bisiklet kullanıcıları ile görüşmeler, derinlemesine görüşme tekniği kullanılarak gerçekleştirilmiştir.

Alan araştırması öncesi araştırmanın hedefleri doğrultusunda temalar belirlenmiştir. Görüşmeler yarı yapılandırılmış formda tasarlanmıştır. Görüşmelerin yarı yapılandırılmış formda tasarlanması nitel görüşmeye bir esneklik kazandırmaktadır. Fakat nitel görüşmelerin yarı yapılandırılmış ve esnek bir formda olması, önceden planlama yapılmayacağı anlamına gelmemektedir. Aksine araştırmacılar tarafından, araştırmanın yapısı ve görüşme

etkileşimindeki spesifik dinamikler göz önüne alınarak araştırma üzerinde yoğun bir çalışma yapılması gerekmektedir (Kuş, 2012). Bu doğrultuda planlı görüşmelerde, belirlenen temalar üzerinden açık uçlu ve görüşme esnasında esnetilmesi mümkün olan sorular sorulmuştur.

Görüşmelerde eyleme katılan bisiklet kullanıcıların bisiklete atfettikleri anlam, şehir içi ulaşımındaki sorunlar hakkındaki deneyimleri, kent üzerinde uygulanan karar alma mekanizmalarının yapısı hakkındaki düşünceleri, Critical Mass eylemlerine ne amaçla katıldıkları ve çalışmanın başında belirtilen kent hakkı kavramının bağlamları üzerinden CM eylemlerini bir kent hakkı mücadelesi olarak değerlendirip değerlendirmedikleri temalar üzerinden sorgulanmıştır.

Katılımcılarla yapılan derinlemesine görüşmeler sırasında, katılımcıların izni alınarak tüm görüşmeler ses kayıt cihazı ile kaydedilmiştir. Sonrasında elde edilen görüşme kayıtları deşifre edilmiştir. Çalışmada yer alan katılımcıların kimlikleri gizli tutulmuştur. Katılımcılar K1, K2, K3 biçiminde kodlanmıştır. Okuyucuların katılımcılar hakkında bilgi sahibi olabilmesi için katılımcıların yaş, cinsiyet ve meslek bilgileri Ek 2’de tablo olarak verilmiştir. Bu çalışmada on dokuz kişi ile yapılan derinlemesine görüşmeler en az kırk beş, en fazla bir buçuk saat sürmüştür. Görüşmeler 2019 yılı Ağustos, Eylül ve Ekim aylarında yapılmıştır. Görüşmelerin tekrara düştüğü görüldüğünden, alan çalışması on dokuz katılımcı ile yapılan mülakatlar ile sonlandırılmıştır. Katılımcıların demografik bilgileri Tablo 3. 1’de verilmiştir.

Tablo 3. 1: Katılımcıların Demografik Özellikleri

Katılımcılar	Yaş	Cinsiyet	Meslek
K1	38	Erkek	Kontrol Teknisyeni
K2	38	Erkek	Sanat Tarihçi
K3	44	Erkek	Görsel İletişim Tasarımcısı
K4	46	Kadın	Çalışmıyor
K5	30	Erkek	Bilgi İşlem Görevlisi
K6	29	Kadın	Öğretmen
K7	42	Kadın	Mali Müşavir
K8	42	Erkek	Tasarımcı
K9	41	Kadın	İş Sağlığı ve Güvenliği Uzmanı
K10	47	Erkek	Elektronik Mühendisi
K11	58	Kadın	Emekli
K12	61	Erkek	Elektrik Mühendisi
K13	39	Erkek	Video Editörü
K14	54	Erkek	Emekli Felsefe Öğretmeni
K15	45	Erkek	İşletmeci
K16	45	Erkek	Kültür Yöneticisi
K17	31	Erkek	Memur
K18	39	Kadın	Endüstri Mühendisi
K19	33	Erkek	Peyzaj Mimarı

Araştırmanın sorgulama temaları iki bölüme ayrılmıştır. İlk bölümde katılımcıların gündelik yaşam pratikleri üzerinden kent ve kent mekânına ilişkin bakış açıları, deneyimlerini ortaya çıkarmaya yönelik sorular sorulmuştur.

1. Sermaye, Mekânın Üretimi ve Gündelik Yaşam Pratikleri
 - a. Sermayenin Mekâna Yansıma Biçimleri ve Soyut Mekân
 - b. Mekânın Tüketilmesi ve Kentsel Haklar
 - c. El Koyulan Mekân ve Mekânın Paylaşımı / Metalaşması
 - d. Sosyal Adalet ve Adil Paylaşım
 - e. Sermaye, Mekân ve Gündelik Yaşam Pratikleri / Üretimi
 - f. Mekânın Paylaşımı, Sermaye ve Mekânın Kimliklenmesi
 - g. Mekânın Anlamı ve Mekânsal Bellek

Araştırmanın ikinci bölümünde yer alan temalar katılımcıların Critical Mass Hareketi'nin sivil haklar mücadelesinde nasıl var olduğu, eylemin stratejileri ve direniş pratiklerinin ortaya çıkarılmasını amaçlamaktadır. Critical Mass katılımcılarının stratejileri, mekânsal beklentileri de bu bölüm temalarında irdelenen diğer başlıklardır.

2. Sivil Haklar, Mekânın Paylaşımı ve Critical Mass Hareketi
 - a. Sivil Haklar ve Mekânın Paylaşımı
 - b. CM Hareketi ve Sosyal Mekân
 - c. Mekân Hakkı ve Critical Mass Hareketi
 - d. Sivil Haklar ve Critical Mass Hareketi
 - e. Aykırı Mekân / Karşı Gelen Mekân ve Critical Mass Hareketi
 - f. Strateji, Adil Paylaşım ve Mekânsal Beklenti

4. BÖLÜM

4. BULGULAR, TARTIŞMA VE SONUÇ

4.1. Sermaye, Mekânın Üretimi ve Gündelik Yaşam Pratikleri

Bu tema altında yapılan tartışmalarda sermayenin mekâna yansımaları, Critical Mass katılımcılarının mekânın tasarımı üzerine görüşleri; eylemlilik hareketinde ne tür mekânizmalara başvurdukları ve gündelik yaşam pratikleri sorgulanacaktır.

4.1.1. Sermayenin Mekâna Yansıma Biçimleri ve Soyut Mekân

Lefebvre'ye göre mekân, içerisinde bulunan toplumun üretim ilişkileri tarafından üretilen bir üründür. Bunun yanı sıra mekân, ait olunan toplumun toplumsal ilişkilerin de yeniden üretilmesinde pay sahibidir (Lefebvre, 2014). İlk kent formundaki yerleşimlerle birlikte toplumsal artının ortaya çıkışıyla, birbirlerine bağımlı kent ve köy yerleşmeleri oluşmuş ve ilk formuyla kent devletleri ortaya çıkmıştır (Şenel, 2017). Ortaçağ kentinde toprak feodal beylerin hakimiyetine girmiş, ticaret gelişmiş ve burjuva sınıfını oluşturacak olan tacirler ortaya çıkmıştır (Gül ve Ergun, 2016). Sanayi Devrimi ile birlikte kapitalist üretim biçimleri kent mekânlarında hakimiyetini artırmış, kapitalist sanayileşmenin şiddetlenmesi ile birlikte kentlerde sefalet ve yoksulluk had safhaya çıkmıştır (Engels, 2013). Lefebvre'ye göre, mekân bu şekilde “tarihsel dönemler, toplumlar, üretim biçimleri ve üretim ilişkileri temelinde tanımlanabiliyorsa, demek ki, kapitalizmin mekân karakteristiği diye bir şey vardır: Toplumun ana karakteristiği onun burjuvazi tarafından yürütülmesi ve yönetilmesidir” (Lefebvre, 2002: 28). 1950’ler sonrası yaşanan kentleşme süreci eskiden kent-kır, sanayi-tarım gibi karşıtlıklar üzerinden yapılan tartışmaları önemsizleştirmiş ve metaların mekânda üretiminden, mekânın kendisinin üretilmesine geçişe yol açmıştır. Kapitalizm, mekânın üretilmesi sayesinde kendi varoluşunu devam ettirebilmiştir. Lefebvre’nin kentlerin ikili işlevlerinden biri olarak kavramsallaştırdığı soyut mekânda kentlerin mekân düzenlemeleri kâr ve rantı maksimize etme durumu göz önüne alınarak yapılmaktadır (Lefebvre, 2002). Bu anlamda sermaye, kentlerin kâr ve rant değerini göz önünde bulundurarak, motorlu taşıtlar merkezli bir kent tasarımı ortaya koymuştur. Critical Mass katılımcılarının sermayenin mekân tasarımına dair düşünceleri sorulduğunda:

Otomobil merkezli tasarlanıyor çünkü otomobil hala günümüzde bile geçmişten gelen çok güçlü bir nesne insanların hayatında. Hız, konfor, bunların hepsini bir araya getiren bir şey otomobil. İşte mesafeleri kısaltan bir şey. İnsanların yorulmadan, terlemeden hareket edebildiği bir şey. Yani otomobil lobisi çok güçlü. Günümüzde aslında otomobil verdiği hız sözünü çok fazla yerine getirmiyor. Ancak şey olabilir, şehirler arası yolda gidiyorsan olabilir. Ama şehir içinde asla böyle bir şeyi kalmadı. Otomobil lobisi çok güçlü dedim ya, yani hiçbir zaman ya otomobil kötü bir şeydir çevreyi kirletir, işte şu kadar vergi ödersin, şu kadar benzin parası ödersin, otopark parası ödersin, trafik cezası ödersin ya da birisine çarparsan yüzde doksan dokuz onu öldürürsün falan diye otomobil satılırken kimse bu kötü özelliklerinden bahsetmez. Hep derler ki işte çok uzun mesafeye çok kısa sürede gideceksin. İnsanlara bunu söyleyerek devamlı satıyorlar. Otomobil alan insanın da tabii bisiklet alan insana göre maddi anlamda biraz daha şey diyebiliriz, otomobil kullanan daha çok para harcıyor, daha lüks yerlere gidiyor. İşte mekânlar da bunu kullanıyor. İşte bir bisikletliye yer ayırmaktansa -ki aslında bu çok daha basit- mesela bir dükkân almış, lokanta açmış yanındaki boş arsayı da otopark için satın alabiliyor mesela. Arabalar için, arabalı müşteriler gelsin diye, çünkü arabalı müşteriler para demek, güç demek, lüks demek. (K, 1)³

Aslında Gezi Parkı'na da AVM yapmak istenmesi rant dediğimiz şeyden kaynaklanıyor. Kapitalist ekonominin hepimizin bildiği ilişkiler zinciri söz konusu olduğunda, muhakkak orada bir alışveriş oluyor, aynı zamanda o alışverişten nemalanan bir grup da oluyor. Sermaye ve otomobil ilişkisi de buna benziyor. Arabayı alan birileri var, araba alım satımından da asıl nemalanan büyük markalar büyük şirketler var. Burada sadece otomobil satanlar değil, otomobilin yan sanayileri onunla bağlantılı akaryakıt pazarı. Bunların hepsi çok ciddi rantın döndüğü alanlar. Çünkü kapitalizm, sermaye, şehir, yapılaşma, otomobilleşme bu ilişkiler köklerini öyle bir salmışlar ki, aslında bunlar bir çete gibi bir şey yani. (K, 3)⁴

K1 ve K3'ün de ifade ettiği gibi kent mekânı sermayenin kâr ve rant elde edebilme odaklı politikaları çerçevesinde tasarlanmaktadır. Doğa, sermayenin elinde bir hammaddeye dönüşmüş ve üretim süreci mal ve nesnelerin üretiminin yanı sıra mekânın kendisinin de üretimine genişlemiştir (Lefebvre, 2002).

Kapitalist toplumda mekânın ikili işlevinden biri olan soyut mekâna göre tasarlanan kentlerin karşıtı olarak kentin kullanım değerine göre tasarlandığı sosyal mekân anlayışı bulunmaktadır (Lefebvre, 2014). K3'ün de ifade ettiği gibi gündelik hayat pratiklerinin gerçekleştiği, kullanım değeri üzerinden ifade edilen kamusal bir alan olan Gezi Parkı,

³ K1, Erkek, 38, Kontrol Teknisyeni.

⁴ K3, Erkek, 44, Görsel İletişim Tasarımcısı

sermaye tarafından yerine AVM yapılarak soyut mekân olarak tasarlanmaya çalışılmıştır. Mekânın bu ikili çelişkisi kentlerin motorlu taşıtlar tarafından dizayn edilmesi sürecinde de kendini göstermektedir.

En başta bence bizim gibi geri kalmış toplumlarda daha çok gözükiyor herhalde bu, güce tapma var. Güçlü olan insansa insan, araçsa araç. Arabaların içinde bile kategorizasyon var. Bizim şirkete mesela adam arabasıyla geldi. Araba sıradan bir arabaysa daha olsun saygı görüyor, jiple, lüks bir arabayla gelen birisi olduğu zaman daha güvenlikten başlayarak saygı görmeye başlıyor. Bu adam zengin, bu adam yaptığı işi düzgün yapar gibi yanlış bir algı var. Bu yollarda çok daha net gözükiyor. Araba o yüzden baş tacımız yani. Yöneticilerimiz bile aynı. Zannediyorlar ki o alınan arabayla onun makamı daha da yücecek. Böyle bir güce tapma var yani bizde. Onun eseri diye düşünüyorum. (K, 12)⁵

K12 otomobilin güç ve statü ile ilişkilendirilen bir nesne konumunda olduğunu ifade etmektedir. Otomobilin yaygınlaşmasında üretim ve tüketim alanında ortaya çıkan iki önemli faktör bulunmaktadır. Üretim alanında Taylorizm'in montaj hattı teknolojisini kullanan Ford'un seri üretimle otomobil üretmesi otomobilin yaygınlaşma sürecine katkı sağlamıştır. Tüketim alanında ise General Motors'un her yıl farklı bir otomobil modelinin piyasaya sürülmesi ve farklı pazar alanlarına uygun otomobillerin üretilmesi stratejileri otomobilin tüketimini ve yaygınlığını artırmıştır (Freund ve Martin, 1996). Günümüzde de otomobil satışının artırılmasında söz konusu tüketim stratejileri yerini korumaktadır. K12'nin ifadelerinden de anlaşıldığı gibi otomobil salt bir ulaşım aracı olmaktan öteye geçmiş, statü ve güç simgesi halini almıştır.

4.1.2. Mekânın Tüketilmesi ve Kentsel Haklar

1992'de Avrupa Kentsel Şartı'nın Avrupa Konseyi'nde kabulü, kentsel hakların kurumsallaşması için bir başlangıç noktası olmuştur. Tekeli (2001)'e göre kentli haklarının insan hakları çerçevesinde ele alınmasının yollarından biri birinci, ikinci ve üçüncü kuşak olarak sınıflandırılan insan haklarını yerleşme açısından somutlaştırmaktır. Sözgelimi kentlere temiz su sağlanması yaşam hakkı ile, yolların yayalar için güvenli hale getirilmesi can güvenliğinin sağlanması hakkıyla ilişkilendirilebilmektedir. Kentli haklarının insan hakları çerçevesinde ele alınmasının bir başka yolu da bu hakların üçüncü kuşak dayanışma hakları çerçevesinde ele alınmasıdır. Kentli haklarının ayrı bir hak olarak ele alınması ve

⁵ K12, Erkek, 61, Elektrik Mühendisi.

yerleşmesi için bir toplumda neyin iyi ve doğru olduğu konusunda o toplumun üyelerinin ve kamu gibi diğer aktörlerin karşılıklı bir mutabakat içerisinde olması ve bunun sonucunda bir yerleşme etiğinin oluşması gereklidir. Bu yerleşme etiğinin oluşması için kamu alanının birtakım niteliklere sahip olması gereklidir. Bireye kamu tarafından müdahale edilmeyen eylem alanlarının bırakılması bunun birinci koşuludur. İkinci olarak kamu alanındaki öznellikler arasındaki uzlaşmanın sağlanmasında devletin ya da diğer toplumsal güçlerin yüksek belirleyici bir etkisi olmamalıdır (Tekeli, 2001). Kentsel mekânda yolların paylaşımında bisiklet kullanıcıları ile otomobil kullanıcıları arasında bazı uzlaşmazlıklar bulunmaktadır. Bisiklet kullanıcılarının bisiklet yolları çerçevesinde kentsel haklara dair düşüncelerine yönelik sorular sorulduğunda:

Kesinlikle bisiklet yolu olmalı. En azından ayrılmış bir yol olmalı ki orayı bisikletin de kullanabileceği belli olmalı. Yani ortak kullanım yolu da olsa orada bisiklet yolu olduğu belli olmalı. Mesela İnciraltı'nda, Üçkuyular İskelesi'nin devamındaki yolda bisiklet yolu yoktu. Şu an yolun yarısını bisiklet yolu yaptılar, aynı zamanda arabalar da o yolu kullanıyor. Yani paylaşımlı yol oldu aslında, yarısını arabalar yarısını bisikletliler kullanıyor. Çok da güzel oldu bence. Uzun yıllar önce yapılması gerekiyordu. Bisiklet yolu olan kısmı maviye boyamışlar, şimdi ayırt ediliyor araç yolundan. Önceden arabalar çok yakın geçiyordu şimdi insanlar en azından dikkat ediyor, bir farkındalık oluştu. Yerde sürekli bisiklet resimleri var, yol maviye boyanmış. Bariyer gibi bir şeyle ayrılmamış, arabalar da kullanabiliyor o yolu yani ortak yol. (K, 5)⁶

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda (1983) ayrı bir bisiklet yolu yoksa taşıt yolundan gidebilecekleri belirtilmiştir.

“Madde 66 – Bisiklet, motorlu bisiklet ve motosiklet sürücülerine aşağıdaki kurallar uygulanır. a) Ayrı bisiklet yolu varsa, bisiklet ve motorlu bisikletlerin taşıt yolunda, bisiklet, motorlu bisiklet ve motosikletlerin yayaların kullanmasına ayrılmış yerlerde, bunlardan ikiden fazlasının taşıt yolunun bir şeridinde yan yana, sürülmesi yasaktır”.

Karayolları Trafik Kanunu'nda da belirtildiği gibi ayrı bir bisiklet yolu varsa bisikletliler bu yolu kullanmak durumundadır. Fakat bisiklet yolunun olmadığı yollarda, bisiklet sürücüleri taşıt yolunu kullanabilirler. Paylaşımlı yol uygulamalarını

⁶ K5, Erkek, 30, Bilgi İşlem Görevlisi.

belirginleştirmek için K5'in de ifade ettiği gibi yerel yönetimler yolların sağ şeridini maviye boyama, bisiklet işaretleri koyma gibi uygulamalar gerçekleştirmektedir.

Bisiklet yolu benim de kendi içimde düşündüğüm ve sorguladığım bir şey aslında. Çünkü bizim trafik kanunumuzda der ki bisiklet trafikte bir araçtır ve motorlu araçların uyması gereken kurallara tabidir, yolun en sağındaki şeritten hareket eder. Burada çok basit bir haktan bahsediyor aslında. Bu aslında bisiklet yoluna ihtiyacımızın olmadığını gösteriyor. Ama bunun tabi trafik kanununda yazmasıyla iş bitmiyor. Burada motorlu taşıtları kullanan sürücülerin eğitimi olması gerekiyor mesela. Çünkü bu kanunu ben biliyorum, sağ şerit bu durumda benim yasal hakkım. Ama bir otomobil sürücüsü bunu bilmediği zaman sana arkadan gelip çarpabiliyor, çarpmasa bile taciz edebiliyor, bunları yollarda çok sık yaşıyoruz. Bisiklet yolunda bu risk ortadan kalkmış oluyor. Mesela otomobil yolunun bir kısmını bisiklet yolu olarak alıyor, o yolu maviye boyuyor, araya bariyer çekiyor ve otomobilin o yola girmesini engelliyor. Yani kâğıt üzerinde yazan kuralı biraz daha somutlaştırmış oluyor. Kaza riskini azaltıyor. Yani bu alanda eğitimsiz bir toplum olduğumuz için bence bisiklet yoluna ihtiyaç var. Bisiklet yolu çünkü bisikletliye özel olduğunu da hissettiriyor, bunun yanı sıra güvenlik de var, kesintisiz gidiyorsun bu anlamda evet bisiklet yolu gerekiyor. (K,1)⁷

K1'in de ifade ettiği gibi yasal düzenlemeler, yolun sağ şeridinin maviye boyanıp belirginleştirilmesi gibi önlemler bisiklet kullanıcılarının güvenli bir şekilde ulaşım sağlayabilmesi için yeterli olmamaktadır. Bu sebeple Critical Mass katılımcılarının bir kısmı araç yolundan ayrılmış bisiklet yolları talep etmektedirler.

Katılımcıların bisiklet yollarına ilişkin görüşleri bisiklet yollarının niteliği üzerine de çeşitlenmektedir.

Tabi, mesela sahil yolunda öyle. Sahilin paralelindeki araba yolunda bisikletlilerin gitmemesi gerektiğini söylüyorlardı polisler. Sahilde bisiklet yolu var diyorlardı çünkü. Ama orası da bisiklet yolu değil aslında yaya yolu gibi. Yayalardan bisiklet süremiyorsunuz doğru düzgün. Sahildeki bisiklet yolu sözde ayrılmış bir alan, bisiklet yolu maviye boyanmış ya da kaldırımın altında ama insanlar çoğunlukla bilmiyor bunu. Aynı zamanda elektrikli scooterlar, motosikletliler de kullanıyor bu yolu, işgal ediyorlar bisiklet yolunu. Yani orası da rahat kullanılamıyor. (K,5)⁸

Mesela İzmir Kordon'da bisiklet yolunda gitmeye çalışırsan, yayaların bisiklet yolundan yürüdüğünü görürsün çokça. Türkiye'de bisiklet yollarının yapımında da birtakım tasarım sıkıntıları

⁷ K1, Erkek, 38, Kontrol Teknisyeni.

⁸ K5, Erkek, 30, Bilgi İşlem Görevlisi.

var. Yani Kordon, İzmir'in en büyük sosyalleşme alanı. İnsanların çimlerde oturup bir şeyler içtiği, gitar çaldığı, şarkı söylediği bir yer. Bisiklet yolu sosyalleşme alanının yani yaya alanının tam ortasından geçiyor. Halbuki bu bisiklet yolu eğer kaldırımın, yani otomobillerin park ettiği alanın hemen dibinde olsa bu sorun ortadan kalkacak. Yayalar buradan çok fazla yürümüyorlar. Yayalar deniz kıyısında bulunmak istiyorlar. Bisiklet yolunu araç yolu ile kaldırımın arasına alsak sorun çözülecek. Bu sorun bisikleti hep peyzaj unsuru olarak düşünmekten kaynaklanıyor. Biz ulaşım amaçlı bisiklet yolu isterken gezinti ve spor amaçlı bisiklet rotaları ile karşılaşıyoruz. Yani yaşanan bazı sıkıntılar tasarımıyla çözülebilecek şeyler. Kordon'da kesintisiz bir çim alan olduğunda zaten yayalar burada vakit geçirecekler. Yani burada bulunduğumuz çim alan ile deniz arasından bir bisiklet yolu geçiyor. Ben de şu anda yaya olarak kalkıp denize doğru gidip orada oturmak istediğimde bisiklet yolunun üzerinden geçmek zorundayım. Burada hatalı tasarım, yayaları bisiklet yoluna itiyor aslında. Yol yapılırken bunların gözetilmesi lazım. Yani araç trafiğine en yakın yere bisiklet yolunun yapılması lazım ki yayaların kendine ait bir alanı olsun. Ulaşım amaçlı bisiklet de kendi yolundan devam edebilsin. (K, 8)⁹

K8'in de ifade ettiği gibi otomobil ve bisiklet kullanıcıları arasında bir hak tartışmasının yanı sıra yaya alanlarının yakınına yapılan bisiklet yolları sebebiyle yayalar ve bisiklet kullanıcıları arasında da bir hak tartışması doğmaktadır.

Kullanıcılar, güvenli ve ulaşım amaçlı bisiklet yolları yapılması durumunda bisiklet yollarının yapılmasına olumlu bakmaktadır. Bunun yanı sıra, bisiklet yolu yapılamayan bölgelerde araçlarla birlikte paylaşımlı yoldan gidebileceklerini belirtmektedir. Katılımcılar ayrıca trafiğin işleyişinden sorumlu kolluk kuvvetlerinin ve motorlu taşıt sürücülerinin bisikletin trafikteki yeri hakkında kafa karışıklığına sahip olduğunu belirtmektedir.

Bir keresinde bisikletle Alsancak'a giderken, yaya ve araç trafiğinin çok yoğun olduğu Çankaya'da trafik lambalarında bekliyorum. Yanımda da bir taksi var beraber ışığın yanmasını bekliyoruz. Adam camı açtı, ya sen neden kaldırımdan gitmiyorsun, zaten bizim kalabalığımız bize yetiyor gibi ukalaca bir şey söyledi. Kalabalık yaratma anlamında söyledi bunu. Ben de "sen neden kaldırımdan gitmiyorsan ben de o yüzden kaldırımdan gitmiyorum" dedim. Adam böyle şok oldu, tabi anlamadığı dilden konuştum ona. Onu anlamasını beklemiyorum ben, çünkü ona göre o araba oradan gidemez, ama istese gider yani fiziki anlamda. Ama bisikleti bir çocuk oyuncağı olarak gördüğü için, bir ulaşım aracı olarak görmediği için kaldırımdan gitsene diyebiliyor. Onun için aynı zamanda yaya hakkı çok basit bir şey, yayanın elinden alınabilir. Benim bisikletle kaldırımdan giderek bir yayayı

⁹ K8, Erkek, 42, Tasarımcı

engelleyebileceğimi, yayanın hakkından alabileceğimi düşünmüyor. Çünkü o gün içinde bunu çok rahat yapabiliyor aslında.

Yine bir trafik polisiyle benzer bir olay yaşadım. Motorlu bir trafik polisi yanıma yanaştı. Kaldırımdan gitsene hemşerim dedi. Ben kafamı kaldırıp baktım bunu söyleyen bir trafik polisi yani. Trafik kanununu filan bilen birisi, en azından öyle olması lazım, garibime gitti yani trafik polisinin bunu söylemesi. Dedim ki memur bey sizin de bildiğiniz gibi bu bir ulaşım aracı ben yayaların gittiği yerden bisikletimle gidemem. Yani bir araba niye kaldırımdan gidemiyorsa ben de gidemem, sizin bunu bilmeniz lazım dedim. O anda polisler baktım ki bir tepki verecekler, bela olacaklar gibi hissettim ve oradan uzaklaştım. Yeşil ışık yandı ve devam ettim, onlar da peşimden gelmediler. (K,1)¹⁰

K1'in ifadelerinden de anlaşıldığı gibi bisiklet yolları ve bisikletin trafikteki yeri ile ilgili kanun uygulayıcı kolluk kuvvetlerinin dahil tam anlamıyla bilgi sahibi olmadıkları görülmüştür.

4.1.3. El Koyulan Mekân ve Mekânın Paylaşımı/Metalaşması

Kapitalist girişimciler için hız mefhumu oldukça önemlidir. Üretilen mal ve hizmetlerin hızlıca piyasaya sürülüp satılması ve kârın elde edilmesi gereklidir. Kentsel mekânların metalaşması ile birlikte sözü edilen hız mefhumu kentsel mekânlarda gerçekleştirilen projeler için de geçerli olmuştur. Projelerin hızlıca gerçekleştirilmesini engelleyen yasal engeller ve denetim mekânizmaları çeşitli yollarla devre dışı bırakılmaktadır. Söz gelimi ÇED Raporu olarak anılan, Çevresel Etki Değerlendirmesi bazı projelerde devre dışı bırakılmaktadır. Yasal süreçlerin devre dışı kaldığı bu tip durumlarda itiraz mekânizması Gezi Parkı Eylemleri'nde olduğu gibi mekânın işgali olmaktadır (Şengül, 2015). Critical Mass katılımcıları da ayda bir gerçekleştirdikleri toplu bisiklet sürüşü ile adil paylaşılmadığını düşündükleri yollara el koymakta/işgal etmektedirler (Carlsson, 2002). Critical Mass katılımcılarına, eylem pratiklerinde neden el koyma/işgal mekânizmasını kullandıklarına dair sorular sorulduğunda:

Çünkü resmi yollarla yapılan başvurular mesela dilekçeler çok fazla dikkate alınmıyor. Otomatik bir cevap veriliyor genelde ve hayata geçirilmeyebiliyor. Ama eylem olduğunda sadece dilekçe verdiğin kişi değil herkes haberdar oluyor senin bu ihtiyacından. Etraftaki herkes haberdar oluyor. Dilekçe verdiğinde kimsenin ruhu duymuyor ilgili makamda. Ben bunu yapmıyorum diyebilir.

¹⁰ K1, Erkek, 38, Kontrol Teknisyeni.

Ama herkesi haberdar ettiğinde hedef nokta rahatsız olabiliyor. Mesela şu İzban eylemi vardı yıllar önce. İzban'a bisikleti alın dedik aldılar. Dilekçeyle aldıramazdık. (K, 18)¹¹

Dilekçe veren, başka iletişim yollarını deneyen çok kişi var diye biliyorum. Ama sadece dilekçe vermekle olmuyor. Bir de hani belediyeye dilekçe veriyorsun ama yoldaki taşıt sürücüsünün bundan haberi yok zaten. O da seni görmeli, bilmeli, saygı duyması gerektiğini öğrenmeli. Sana da yolda alışmalı. Sana uzaylı gibi bakmamalı. Bunun bu yolda ne işi var dememeli. Sürücülerin de alışması için gerekli bir şey bu. Sadece teoride değil pratikte de uygulamak anlamlı bence. (K, 7)¹²

K18'in de ifade ettiği gibi görünür olma ve hak talebini kentte yaşayan herkese duyurma talebi mekâna el koyma pratiğinin nedenlerinden biridir. Yerel yönetimlere yapılan resmi başvurulardan istenilen sonucun alınamaması, yasal süreçlerin yavaş işlemesi de eylemlilik yoluyla taleplerin dile getirilmesinde bir diğer etkidir.

Bisikletliler resmi yollardan başvuru yapmayı denediler. Resmî kurumlar sürdürülebilirlik, kent hakkı, ulaşımda bisikletin önceliği gibi bir çerçeveden bakmadığı için resmi yollar tıkalı kalıyor. Bisikletin hem kendisi ilerici hem de bisiklet kullananlar biraz daha ilerici düşünüyorlar. Bu kesin bir yargı olmayabilir tabii. Bisiklet var olurken aynı zamanda şehrin de iyi bir noktaya getiriyor. Bunun farkında olan bisiklet kullanıcısı şehirle ilgili birtakım değişiklikler talep eder. Öncelikle güvenli bir ulaşım yolu ister. Bisikletin arabanın alternatifi olduğunu görünce arabanın şehirden daha uzaklaşması gerektiğini, önceliğin yaya, bisiklet, toplu taşıma ve araba sıralaması olması gerektiğini fark eder. Bunun için daha hızlı adım atma gereği duyar. Hızlı adım atma yollarından birisi ve eylem yapmak ve işgal etmek. Bu yüzden bisikletli sesini duyurmak için, kendisini göstermek için bir de var olan kapitalist dünyadaki şehirlerde bisikletin kendiliğinden olarak yol açtığı Critical Mass hikayesini yine bisikletler bir eyleme dönüştürmüş. Ayda bir biz buradayız trafiği tıkamıyoruz. Şehrin büyük bir kısmı bisiklete binince aslında trafik sorunu ortadan kalkar, kirlilik çevre sorunu ortadan kalkacak gibi bir şey söylemeye çalışıyorlar. Ama tabii resmî kurumlar buna ne kadar aynı çerçeveden bakıyor, bu tartışılır. Bisikletlilerin özellikle Critical Mass üzerinden mekânı işgal etmesi çok yerinde bir duruştur, başka seçenekleri yoktur ve önemlidir. (K, 13)¹³

Yolu kapatma değil, en sağ şeritten toplu bir halde bisiklet sürüyorduk. İki şerit ise tek şeridi, üç şerit ise en sağdaki şeritten, tek şerit ise de en kıydan yine araçların geçebileceği şekilde

¹¹ K18, Kadın, 39, Endüstri Mühendisi.

¹² K7, Kadın, 42, Mali Müşavir.

¹³ K13, Erkek, 39, Video Editörü.

gidiyorduk. Yolu kapatma değil bizim ulaşım hakkımızı herkese gösterme biçimiydi, yolu kapatma ya da bir işgali değil. (K,15)¹⁴

CM eğer işgalse işgal etmeli zaten. Yani ama işgal demek çok da doğru değil. Yani ben trafiğe çıkacağım bugün ve topluca çıkacağım ve o gün o saatte hep beraber bisiklete bineceğim, buna kimse karışamaz. Böyle olunca da senin amaçlarından biri zaten görünür olmak, bisikletin de bir ulaşım aracı olduğunu göstermek ve aslında her gün trafikte bu kadar sayıda olursak bunun bu şehir için ne kadar büyük bir kazanım olduğunu göstermek istiyorsun. O yüzden de ol yani orada, oradaki arabadaki kişi o süre içinde kendini mutsuz hissetsin. Kendini rahatsız hissetsin. (K, 14)¹⁵

K13, işgal mekânizmasına başvurmanın kent hakkı talebini dile getirmede ve hızlı bir şekilde kazanımları elde etmede önemli bir yol olduğunu belirtmiştir. K14 ve K15 ise işgal ve yolu kapatma ifadelerine olumsuz bir anlam yüklemekte ve bunun bir ulaşım sağlama şekli olduğunu belirtmektedir.

Lefebvre'nin kent hakkı kavramı içerisinde ifade ettiği şekli ile kentlilerin yaşadıkları yer üzerinde karar alma mekânizmalarına aktif katılımlarının yollarından biri de mekânı işgal ederek gerçekleşmektedir. Aynı zamanda motorlu taşıtlar merkezli tasarlanan kent anlayışına karşı kent mekânının kontrolünün kentte yaşayanlar tarafından sermaye ve devlet gibi unsurlardan geri alınması yani kent hakkının elde edilmesi işgal/el koyma mekânizması ile gerçekleşmektedir (Lefebvre, 2013).

4.1.4. Sosyal Adalet ve Adil Paylaşım

Castells'e göre, kentler kolektif tüketimin örgütlendiği mekânlardır. Devlet, çalışanların bir sonraki iş gününe hazır hale gelebilmesi yani emeğin yeniden üretimi için konut, sağlık, ulaşım, eğitim gibi alanlarda kamusal ve ulaşılabilir hizmetler sunarak kolektif tüketim alanlarına müdahil olmaktadır. Castells, kolektif tüketim alanlarında adil paylaşımın gerçekleşmemesi durumunda ise yeni toplumsal hareketlerin ortaya çıktığını öne sürmektedir (Castells, 2017). Yol da bir kolektif tüketim alanıdır. Critical Mass katılımcılarına yönelik kolektif tüketimin unsuru olarak yolların paylaşımında adil kriterler olup olmadığı üzerine bir sorgulama yapıldığında:

¹⁴ K15, Erkek, 45, İşletmeci.

¹⁵ K14, Erkek, 54, Emekli Felsefe Öğretmeni.

Belediye, İzmir Büyükşehir Belediyesi'ni mesela örnek verelim. Bir bisiklet yolunda çalışma yaptığı zaman o bisiklet yolunu kesintiye uğratıp bisikletin, bisikletlilerin ulaşımını kesebiliyor, bunu durdurabiliyor mesela. Ama aynı çalışmayı otomobil yolunda yaptığı zaman otomobile bir servis yolu yaratıp çevresinden devam etmesini sağlıyor mesela. Sekteye uğratmıyor hiçbir zaman otomobil yolunu. (K,1)¹⁶

Mesela UKOME¹⁷ trafik lambalarını akşam iş çıkış saatlerinde arabalara daha uzun yakıyor yayalara daha kısa yakıyor. Sıkışıkça kavga çıkacak çünkü amaç kavga çıkmasın. Ama yayayı da düşünmen gerekiyor, yayaya öncelik vermek gerekiyor. Niye veremiyorsun çünkü şehri ona göre planlamıyorsun. Şehri ona göre planlarsan kavga çıkmayacak, sen de birilerinin hakkından yemeyeceksin. Her konuda arabaya öncelik var. Sen bisikletinle ulaşımını sağlıyorsan bisiklete de aynı hakkı vermelisin. Çünkü ikisinde de amaç aynı bir yerden bir yere ulaşmak. En az kesinti ile gitmeli. Ama bakıyoruz yine arabalar öncelikli, bisiklet ikinci, üçüncü planda. (K,13)¹⁸

Kentler otomobil merkezli tasarlanmış durumda. Mesela atıyorum Alsancak'a bir otopark yapıldı, sadece arabalar için yapılıyor. Bisikletler için hiç böyle bir şey yok, ben bisikletimle Alsancak'a gidemiyorum. Çünkü bisikletimi nereye park edeceğim? Bir kafeye oturdum, ben o bisikleti ne yapacağım? İçeri alamam, dışarı bırakamam. Kadrodan kilitlesem tekerleğin söküp çalacak insanlar var. Yani bisikleti gerçekten park edecek bir yer bile bulamazken her şey otomobiller için tasarlanıyor. (K,6)¹⁹

Bizim şehirlerimizde, özellikle büyükşehirlerde İzmir, İstanbul, Ankara özellikle de İstanbul da dehşet verici durumda; arabalar park ederek senin kaldırımını işgal etmiş oluyor. Mesela belediye başkanlarının seçildiklerinde ilk söyledikleri şey yolları genişleteceğim. Nereye genişletiyorsun, kaldırımını küçülterek, yayadan çalarak genişletiyorsun. Zaten o kaldırıma araba park ediyor yani araba park ettiği zaman da benden çalmış oluyor. Onu bırak sen yolu genişletmek adına kaldırma küçültmüş oluyorsun ya da yeni yollar yaparak benim alanımdan çalıyorsun. İşte İzmir'e, İstanbul'a Ankara'ya hizmet edeceğim diyor, trafiği rahatlatacağım diyor. Yeni yol yapmak da bir politika değil aslında yani dünyanın büyük şehirlerinde görülen hep o, yeni yol yapmak demek, trafiğin daha da yoğunlaşması demek, asla çözüm de olamıyor. Mesela geçenlerde bir ay önce falan İzmir'in uyduruk gazeteleri var, onların başlıkları şöyleydi işte İzmir'in üçüncü çevreyolu artık elzem oldu. Kodamanlar toplanmış, işte İzmir Sanayi Odası bilmem ne böyle iş adamları lobi yapıyorlar. Bunlar böyle bir karar almışlar İzmir'in artık üçüncü çevre yoluna ihtiyacı var. Bu ne demek? Üçüncü çevre yolu, körfez geçişi de olan yıllardır hükümetin yapmaya çalıştığı şeyin olması demek. Neden

¹⁶ K1, Erkek, 38, Kontrol Teknisyeni.

¹⁷ İzmir Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Merkezi.

¹⁸ K13, Erkek, 39, Video Editörü.

¹⁹ K6, Kadın, 29, Öğretmen.

ihtiyaç olsun üçüncü çevre yoluna? Yani çevre yolu yapmak demek, oranın bütün imar durumunu değiştirmek anlamına geliyor. O çevre yolunun geçtiği yollardaki gürültü kirliliğini düşün, oradaki trafik yoğunluğunu düşün. Hepsi aslında benim yaya olarak alanlarımdan çalmış olacak ama böyle bir politika var. (K, 14)²⁰

Kentte yaşayanlar sağlık, ulaşım, eğitim, barınma gibi kolektif tüketim alanlarında isteklerini, beklentilerini tartışabilecekleri, bu tartışmalar sonucunda kendilerine uygun çözüm önerilerini iletebilecekleri ortamda olduklarında kentte yaşayanlar olarak kendilerine en uygun yolları bulabileceklerdir. Kenti deneyimleyen ve kentte yaşayan kentlilerin bizzat kendileri oldukları için kentin nasıl olması gerektiğine de bu deneyimleri sonucunda kendileri karar vereceklerdir (Bumin, 1998). K6'nın ifade ettiği gibi kentte yaşayan bisiklet kullanıcıları ulaşım haklarından hem yolların hem de otopark gibi hizmetlerin sadece motorlu taşıtlar düşünülerek tasarlanması nedeniyle yararlanamamaktadır. K1'in ifade ettiklerinden anlaşıldığı üzere, yerel yönetimler bisiklet yolunda bir çalışma yapılacağı zaman alternatif bir yolu kullanıma sunmamaktadır. Fakat otomobiller için aynı durum söz konusu olduğunda ulaşımın kesintiye uğramaması için tedbirler alınmaktadır. K13'ün ifadelerinde, yerel yönetimlerin trafiği düzenleyici mekanizmalarının da motorlu taşıtlar merkeze alınarak planlanmakta olduğu anlaşılmaktadır. K14 ise kente dair alınan kararların sermaye tarafından kârlılık göz önünde bulundurularak alındığını ifade etmektedir. Kentlilerin alınan kararlarda söz sahibi olmadığı ve kolektif tüketim alanlarından yayaların, motorlu taşıtlar dışındaki ulaşım araçların yeterince yararlanmadığı K14'ün ifadelerinden anlaşılmaktadır.

4.1.5. Sermaye, Mekân ve Gündelik Yaşam Pratikleri/Üretimi

Gündelik hayat içerisinde otomobil Lefebvre (2007)'ye göre bir üstün nesne konumundadır. Mekân otomobil odaklı düzenlenir. Araba sürmek çoğu zaman ikamet etmenin yerine geçer; pek çok insan için araba meskenlerinin bir parçası konumundadır. “Gerçekte ve hakikatte, otomobilin ele geçirdiği ve yapılandığı şey toplum değil gündelik hayattır. Otomobil gündelik hayata kendi yasasını dayatır. Onu sağlamlaştırmaya, bir düzlem üzerine oturtmaya, düzenlemeye katkıda bulunur. Bugün gündelik hayat büyük ölçüde, motorların gürültüsü, onların akılcı kullanımı, arabaların üretiminin dağıtımının gerekleridir” (Lefebvre, 2007: 116). Critical Mass katılımcılarına bu bağlamda gündelik yaşam pratikleri ile ilgili sorular sorulduğunda:

²⁰ K14, Erkek, 54, Emekli Felsefe Öğretmeni.

Bisikletli bir arkadaş grubum vardı, onlarla buluşmaya gidiyordum. Balçova'da Manastır Tepesi var, oraya çıkacaktık bisikletlerimizle. Onlarla buluşmaya giderken bir okulun yanında park etmiş bir araç vardı, içerisinde de gençler var. Sonradan polis geldiğinde öğrendim, ehliyetini de yeni almış arabayı süren çocuk. Ben yanlarından hızlıca geçince birden arabayı çalıştırıp beni takip etmeye başladılar. Artık çocuk eğlenmek mi istiyordu bilmiyorum ama herhalde gelip bana çarpmak istemiyordur herhalde. Arkadan geldi bana çarptı ve düştüm ben. El başparmağım incindi, dizim soyuldu, bisikletim hasar gördü filan. Orada da bir kafe sahibi vardı. Bu çocuklar da anladığım kadarıyla oraya takılıyorlardı. Çocuk bana çarptıktan sonra kazanın olduğu yerden arabasını hareket ettirmeye başladı. Ben düştüğüm yerde kalıp polisi aradım. Avukat bir arkadaşım vardı onu da aradım, sordum öncesinde. O da polisi aramamı söyledi. Çocuklar arabayı çekmeye başladılar ben de çekemezsiniz dedim. Sonra telefonu açtım video kaydetmeye başladım. Siz bana çarptınız, ben polisi arıyorum, arabayı buradan çekemezsiniz diyorum o sırada. “Abi hadi kalk, kalk bir şeyin yok” deyip beni kaldırmaya çalışıyorlardı o sırada. Orada bebek arabasıyla geçen bir kadın vardı. O geldi yanımıza “ben gördüm, hem adama çarptınız, niye üsteliyorsunuz?” dedi. Sonra kafe sahibi gelip çocuklarını hakkını arayıp bana da bağırıp çağırmaya başladı. “Bir şeyin yok, zaten bacağın protez bir de bisiklet sürüyorsun” gibi şeyler söyledi. Bebek arabalı kadını da susturup gönderdi oradan. Polis geldi sonrasında, tutanak tutuldu. Ben hatta bana çarpan arabanın kaskosundan bisikletimin hasarının parasını aldım. O gün olay yerine motorlu bir polis gelmişti, muhtemelen o çevrede görev yapıyor, kafe sahibini filan tanıyor. Bana “senin böyle bisiklet sürmen doğru olmayabilir, sen suçlu olabilirsin” gibi şeyler söyledi. Bu çok kırıcı ve aşağılayıcı bir durumdu benim için. Çünkü beni az çok tanıyanlar bilir, performansım iyidir, protez bacağım var diye bir şeyleri yapamıyorum gibi bir durum yok. Koşuyorum, bisiklet sürüyorum, ona göre ekipman kullanıyorum. Ben polisin o konuşmasına rağmen vazgeçmedim, başka bir ekip otosunun gelmesi için polisi tekrar aradım. Başka bir ekip otosu geldi, onlar tutanak tuttular. Sonra ambulans geldi. Ambulanstaki adam “bizim senden bakıp örnek almamız gerekiyor, ben seni tebrik ediyorum, kendi vücudunla barışık bir şekilde performans gösteriyorsun, bir şeyler yapıyorsun, polisin söylediğini filan takma” demişti. Böyle bir olay yaşamıştım. Orada dik durmasaydım, beni korkutup, sindireceklerdi. Ben orada direndikçe neredeyse kavga bile çıkıyordu. Kafe sahibi üzerime yürümeye çalışıyordu. Sonra arkadaşlarım da benim yanıma geldiler. Arkadaşlarım gelince biraz daha dik durabildik. İlla iki bacaklılar bisiklet kullanır, protez bacaklılar kullanamaz gibi bir durum yok yani. Bu durum da kültürden kaynaklanıyor bence. Polis de arabadan taraf oluyor yani. Ne gerek var gibi bakıyor yani olaya. Ama benim için çok önemli bir motivasyon kaynağı belki bisiklet sürmek. Belki hayata öyle tutunuyorum ama onu anlamıyor adam. (K, 2)²¹

²¹ K2, Erkek, 38, Sanat Tarihçi.

K2'nin ifade ettiği gibi otomobil gündelik hayat içerisinde üstün nesne konumuna gelirken aynı zamanda “ondan hizmet gören ve ona hizmet eden organizmaları ve kurumları da yaratır (Lefebvre, 2007: 118)”. K2, ulaşım aracı olarak bisiklet kullanmanın yarattığı dezavantajları yaşarken, protez kullanarak bisiklet sürdüğünde bu dezavantajları daha yoğun bir biçimde hissetmektedir.

Bisikletin arkasına kk bir levha yapmıştık, orada işime bisikletimle gidiyorum yazıyordu. Onun mesela çok faydası var. Çünkü sen trafikteki araç sürücüsü için sporcu, spor yapmaya çıkan, keyfine gezmeye çıkmış, hobi amaçlı bisiklete binen biri olarak görünüyorsun. Bisikletimle işime gidiyorum yazısını görünce adamın bakışı değişiyor. O minik plakanın etkisi çok büyük aslında. Beni hatta birisi görmüş bu oturduğum çevrede. Sonra başka bir yerde karşılaştık, ya dedi senin bisikletin var, arkasında işime bisikletimde gidiyorum yazıyor değil mi dedi? Evet dedim, ha dedi bravo hocam işte tebrik ederim, çok güzel bir şey yapıyorsun dedi. Yani yayalar bile onu görünce böyle tepkiler veriyor. Çünkü bindiğin bisiklet karbon yarış bisikleti, kaskın var, göz lğn var, taytın var zaten sporcu gibi gzkyorsun o bisikletin üstünde. Kıyafet konusunda da işe giderken spor kıyafetiyle değil de gündelik kıyafetlerle gidebilsek çok daha iyi olur. Kotla, gömlekle ya da kravatımla gidebilsem mesela. (K, 10)²²

K10 otomobil kullanıcılarının bisiklet kullanıcılarını yolu gereksiz olarak meşgul eden, gezintiye çıkmış kişiler olarak gördüğünü fark ettiğini belirtmiştir. Özellikle bisiklete özel spor kıyafetlerle yola çıktığında bu durumun arttığını belirtmiştir. Benzer bir durumu K2²³ de “Kimisi de arabasını sana yanaştırıp sırtına filan vuruyor, hadi yarışalım filan diyorlar. Araba var ama onun altında. Bisikleti bir oyuncak gibi görüyorlar. Özellikle bisiklet kıyafeti giydiysen ve kask taktıysan bunu daha çok yaşıyorsun” diyerek benzer bir durumu yaşadığını ifade etmektedir. K10, gündelik hayatta bisiklet kullanıcılarının ulaşımını sağlayan kişiler olduğu anlaşıldığında tavırların daha olumlu olduğunu belirtmiştir.

Mesela len arkadaşlarımızın, Onur'un öldüğü yere beyaz bisiklet -hayalet bisiklet diyorlar- Bornova Belediyesi ile konuşmuştuk aslında. Siz projeyi getirin biz yapacağız dediler aslında. Oraya bir anıt yapmak mesela. İnciraltı'nda bir ocuk daha öldü Eray diye 17 yaşında. Orada belediye bir anıt yaptı. Burada bir bisikletli lmştir, bisiklet kazası yaşanmıştır gibi. Kaza yaşanan yerlerde ve böyle kk anıtlar yapıp onu insanların görmesini sağlamak ve orada da bir farkındalık oluşturmak bence bir bellek oluşturmak adına önemli şeyler. Critical Mass'te de Gündoğdu Meydanı'na

²² K10, Erkek, 47, Elektronik Mühendisi.

²³ K2, Erkek, 38, Sanat Tarihçi.

geldiğimizde küçük bir göbek var, orada bisikletlerimizi kaldırıyoruz. Orası ile ilgili ben bir fikir sunmuştum. Dedim ki bir heykeltıraş ile anlaşalım, oraya bisikletini havaya kaldıran bir bisikletçi heykeli yapsın. Belediyeden izin isteyelim ve onu oraya dikelim. Critical Mass hatırasıdır diye altına yazarak. O zaman çok anlamlı olur her geçen insan onu okur. İzmir'de 2010 yılından beri bisikletliler her ay bu etkinliği yapmaktadır ve buraya gelip taleplerini haykırmaktadır gibi güzel bir şey yazacaksın altına. (K,10)

K10 hayatını kaybeden bisikletçilerin kaza geçirdiği noktalara ve Critical Mass eylemliliği için sembolik anlam taşıyan bir alana anıt ve heykeller yaptırılması fikrini ifade etmektedir. Kent mekânında bisiklet ve Critical Mass'e yönelik bir hafıza ve bilinç oluşturma'nın gerekli olduğu K10'un ifadelerinden anlaşılmaktadır.

4.1.6. Mekânın Paylaşımı, Sermaye ve Mekânın Kimliklenmesi

Sermaye tarafından dizayn edilmiş mekânların paylaşımında sermayenin lehine adil olmayan bir paylaşım ortaya çıkmaktadır. Kentsel sistemlerle ilgili bir strateji ortaya konurken kentin mekânsal biçiminin tasarlayan politikaların kentteki toplumsal süreçlerle uyumlu olması gerekmektedir. Sözelimi otomobil kullanıcılarının sayısının fazla olması yollar başta olmak üzere otomobil altyapısına yapılan yatırımların fazlalığı ile ilgilidir. Kentsel sistemlerle ilgili yapılan planlamalar toplumsal süreçlere etki etmektedir (Harvey, 2009). Verilen örnekte olduğu gibi otomobil merkezli planlanan mekânlar, kentlerin de otomobil merkezli kimliklenmesine yol açmaktadır. Bu bağlamda mekânın ve yolun yeniden kimliklenmesi ve bu kimliklenmenin nasıl olabileceği üzerine katılımcılara sorular sorulduğunda:

Belki bazı noktalarda çok geç, atıyorum yol çok dardır, halihazırda apartmanlar dikilmiştir, orada bir şeyler yapmak zordur. Ama bazı yerler için de geç değil. Mesela Buca'ya hala bir şerit bisiklet yolu yapılabilir. Ufacık bir bisiklet şeridi yani. Yapılabilecek yerlere yapılabilir hala. Yeni yollar yapılıyor mesela, çok nadiren olumlu haberler geliyor buradan, bunlar çok azınlıkta. Hala daha trafik sorununun çözümü için bir şerit daha ekleyelim diye düşünülüyor. Bu bir çözüm değil ama. İzmir'deki trafik sorunu gittikçe artıyor, istediğimiz kadar şerit arttıralım, araba sayısı da artıyor. Bisiklet bu noktada önemli çünkü bisiklet sayısı arttıkça araba sayısı azalacak. Çok fazla bisiklet yolu yok bu yüzden çok fazla bisikletli yok. Böyle de bir algı var, bisikletli sayısı az bisiklet yolu yapmayalım o zaman diyor belediye. Sahildeki turistik bisiklet yolu yapıldığından beri bile İzmir'de çok fazla bisikletli oldu. Orası bisiklet yolu değilken bile bir bisiklet güzergahı idi çünkü İzmir'de güvenli olarak bisiklete binilebilecek tek yol orasıydı. Bisiklet yolu olduktan sonra hepten arttı. İnsanlar bisiklete

binebileceğim bir yer var diyorlar artık. Hele ki iş güzergahı ise orası atıyorum Güzelyalı 'da oturuyor Konak'ta çalışıyorsa bu güzergahta bisiklet kullanan çok insan oluyor. Belli saatlerde orası vızır vızır akıyor. Aslında yol olduğu zaman orada bisikletli de oluyor. Bu şuna benziyor, tren yolu yapmayıp trene binen yok demek gibi bir şey aslında. Eğer bir yol olursa ulaşım aracını kullanan insanlar kendiliğinden oluyor. Çünkü bu yararlı da bir şey insanlar kendi sağlıklarını da düşünüyorlar. (K,6)²⁴

Umut var ama radikal kararlar alabilecek, aldığı kararların arkasında durabilecek cesur yöneticiler lazım. Çünkü bu alanda ilk icraatları yaptıkları zaman etkilerini göremeyecektir bir konu bu. Bisiklet yolu yapsalar bile ertesi gün orada on bin tane bisikletli göremeyeceğiz. Altyapıyı yaptıktan sonra çalışılması gereken farkındalık, eğitim, özendirme meselesi var. Sosyal tarafını çalışmak gerekiyor. Belediyenin onu da yapması gerekiyor. Teşvik etmesi lazım, BİSİM'i²⁵ arttırması lazım, belki fiyatlarını düşürmesi lazım. Bisiklet hediye etmesi lazım, okullara bisiklet vermesi lazım. Bir sürü kampanya yapması lazım ki o yaptığı yollar dolabilsin, otomobil sürücüleri oranın işe yaradığını görsün. Çünkü çok ters bir tepki ile geri dönebilir bu iş. Diyelim ki bir yeri ayırdı yol yaptı, kullanıma açtı ama kullanıcı yok. Bu sefer sen oraya bisiklet yolunu açtın boşu boşuna öyle bir yatırım yaptın. Hiç kimsenin bir kazancı yok, sen benim yolumu çaldın diyebilir otomobil sürücüleri. Diğer türlü olursa biz de kaybederiz. Burada en önemli şey, güven. İnsanlar kendilerini güvende hissederse bisiklete binerler. (K, 10)²⁶

K6'nın ifadelerinde kentin eskiden planlanmış yerleşim birimlerinde çeşitli fiziksel engeller nedeniyle bisiklet yolu uygulamasının zorlaştığı belirtilmektedir. Fakat yeni kurulan yerleşim birimlerinde, yeni yapılan yollarda da bisiklet yollarının yapılmadığı ifade edilmektedir. K10 da ifadelerinde bisiklet yolu yapılsa bile bu yolların kısa bir sürede kullanımının artmayacağına yani kentin mekânının kimliklenmesinin bir anda gerçekleşmeyeceğine vurgu yapmaktadır.

Benim iki bisikletim var, biri dağ bisikleti diğeri de katlanır bisiklet. Evden işe geliyorum katlanır bisikletle, iş çıkışı da antrenmana giderken metroya biniyorum bisikletimle. Milli sporcu olduğum için işten biraz erken çıkabiliyorum, o yüzden metro çok yoğun olmuyor benim çıktığım saatte. Bisikleti katlamadan gidebiliyorum yani. Bir kere de İzban kullanmıştım, çok yoğun bir saatte. Orada kendimi suçlu gibi hissetmiştim, insanların bakışları filan öyleydi. İnsanların ayağı tekerleğe değiyor, toz oluyor filan, ters ters bakıyorlar tabi. Bisiklet için ayrılmış vagona koymama rağmen kalabalık saatlerde sorun olabiliyor. Özel bir ayrılmış alan yok vagonun içinde, sadece vagon girişine amblem yapıştırılmış. Ekstra bir iç dizaynı yok yani, ayakta durup bisikletini tutuyorsun. Toplu taşıma

²⁴ K6, Kadın, 29, Öğretmen.

²⁵ İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin bisiklet kiralama sistemi.

²⁶ K10, Erkek, 47, Elektronik Mühendisi.

kullanıyorsan bisiklet hep senin için bakman gereken çocuğun gibi, ilgilenmen gereken bir evcil hayvanın gibi. Yani ne yapılması gerektiğini konuşmadan önce var olan kazanımları gerçekten kullanabiliyor muyuz bence kullanamıyoruz. O yüzden bisikletli ulaşımın gerçekten hayata entegre olması için çok yolumuz var gibi duruyor. (K,2)²⁷

K2 ifadelerinden yolun ve mekânın yeniden kimliklenmesi konusunda umutlu olmadığı anlaşılmaktadır. Katılımcı bu konuda yeni düzenlemelerin yapılmasından önce bisikletin toplu ulaşım entegrasyonu gibi var olan kazanımların tam anlamıyla işler hale getirilmesi gerektiğini ifade etmektedir.

4.1.7. Mekânın Anlamı ve Mekânsal Bellek (Tasarlanan/Yaşanan Mekân)

Lefebvre'ye göre, mekânın deneyimlenmesi onun mekânsal üçlü olarak kavramsallaştırdığı mekânsal pratik (algılanan mekân), mekân temsilleri (tasarlanan mekân) ve temsil mekânlarından (yaşanan mekân) oluşmaktadır. Mekânsal pratikler, gündelik yaşam içerisinde deneyimlenen, kentlerin somut fiziki çevresinden oluşmaktadır. Mekân temsilleri ise uzmanlar tarafından planlanmış egemen mekân biçimidir. Mekân temsilleri yani algılanan mekân ile yaşanan mekân gündelik hayat içerisinde çelişkiye düşmektedir. Temsil mekânları yani yaşanan mekân, kentte oturanların ve o mekânı kullananların mekânıdır (Lefebvre, 2014). Kentte yaşayanlar uzmanların, yerel yönetimlerin, devletin planladığı tasarlanan mekâna karşı, yaşanan mekânlarda kendi pratiklerini, alışkanlıklarını hayata geçirirler. Critical Mass katılımcılarının mekânda gerçekleştirdikleri eylem de toplumsal bir mekân üretimi anlamına gelen yaşanan mekâna bir örnektir. Bu bağlamda katılımcılara yaşadığı mekânı nasıl tanımladığı, mekânı tasarlayan yerel yönetimlerden neler beklediği ile ilgili sorular sorulduğunda:

Bisiklet problemi çok ciddi bir problem gibi gözükme de aslında çok yaşamsal bir problem. Nasıl herkesin barınma hakkı varsa ve bu temel bir hak olarak görülüyorsa herkesin bir ulaşım şeklinin olması da temel bir hak bence. Günlük rutin içinde bir yerden bir yere giderken hayatının tehlikede olması bir 'hak'sızlıktır yani. Şehrin dizaynı nasıl egemenler üzerinden yapılıyorsa yolun tasarımının da egemenler üzerinden yapılması durumu var. Tüm motorsuz araçlar düşünülebilir aslında burada, patenler kaykaylar. CM'de de zaman zaman patenliler kaykaylar geliyor. (K, 3)²⁸

²⁷ K2, Erkek, 38, Sanat Tarihçi.

²⁸ K3, Erkek, 44, Görsel İletişim Tasarımcısı.

Belediye ciddiye aldığını söylüyor görüştüğümüz her zaman. Genelde belediyelerde şu vardır, bir belediye başkanı göreve gelirken “kararları birlikte alacağız, birlikte yapacağız” der, şimdi İzmir Büyükşehir Belediyesi’nde de Tunç Soyer bunu söyleyerek göreve geldi. Birkaç uygulama yaptılar mesela, o uygulamalarda kararları birlikte almadıklarını gösterdiler. En son örneği şu an Altınyol’da araç yolunun üç şeritten dört şeride çıkartılması kararı verildi. Ama bununla ilgili ne bir anket yapıldı ya da vatandaşın görüşü herhangi bir yolla alınmadı. Orada kaldırım var, bisiklet yolu var. Daha önceki örneklerde olduğu gibi bisiklet yolunda çalışma başlayacak ve şimdi biz merak ediyoruz bisikletler nereden gidecekler? (K, 1)²⁹

Eminim Critical Mass’e katılan herkesin yaşadığı kente dair istekleri farklılaşıyordur. Critical Mass herkesin aynı şeyi söylediği bir platform değil aslında. Ben bisikletle giderken artık bir yolum olsun istiyorum. Sadece sahil şeridinde bisiklet sürmek istemiyorum. Ulaşım aracı olarak bisiklet rahatça kullanabilmek istiyorum. Ben yolun en sağ şeridinden yani hakkım olan yerden gittiğim zaman bana ya bu trafikte bisiklete binmenin zamanı mı şimdi demesinler. Kendileri nasıl arabalarına binip o trafiğe çıkmışlarsa, evet bisikletli de şu anda ulaşımını sağlıyor desinler. Yani bunu doğal bir şey olarak algılasınlar. Yani bunun doğal bir şey olduğunu, sadece çocuklara alınan bir hediye değil, bisikletin bir ulaşım aracı olduğu kabul görsün istiyorum. Bunun haricinde birçok insan kaza geçiriyor, bunlar yaşanmasın istiyorum. İnsanlar arabalarının kapılarını açarken arkalarına baksınlar, bisikletli geliyor mu diye kontrol etsinler. İnsanlar bisiklet sürerken tacize uğramasınlar, bisikletle bir yere gittiğimde bisikletimi park ettiğim yerde sürekli çalınma ihtimalini düşünmeyeyim. Bir nevi bisikleti hayatıma entegre edebileyim istiyorum. Critical Mass’e katılırken aklımdan geçenler, Critical Mass’in katkı sağlayabileceğini düşündüğüm noktalar bunlardı. (K,6)³⁰

Hani işte Basmane’sinden tut da işte Şaraphanesi arka taraflarda, Buca’ya, Bornova’ya falan bisiklet yolları yapılması lazım. Mesela Buca’ya, Bornova’ya gitmek isterim ama hani çok caydırıcı oluyor, gitmek istemiyorsun oraya. O yolların bir an önce yapılması lazım. Yani bir şehirde insan her yere bisikletle gidebilmeli, her yere. Bir tek çok tepedir ve caydırıcı olabilir ama oraya da şeyi kolaylaştırabilirler orada yaşayanlar insanlar için işte yani otobüse koyabilme ya da oraya toplu ulaşım, metro bilmem ne varsa onlara bunları sağlayabilmeliler. Her yere gidebilmeli insan çıkıp bu anlamda işine de gidebilmeli hatta metro ve bazı yerlerde bisikletle toplu taşımayı entegre eden aktarma sistemleri kurulması lazım. Mesela adam metro istasyonuna geliyor orada bisikletini bağlıyor, metroya biniyor, devam ediyor. Bu sistemleri çok iyi düşünmesi lazım belediye ulaşım biriminin ona göre ayarlamalar yapması durumunda her yere gidebilir olmalı bisikletler. Ben mesela Alpaslan Mahallesi’nin en tepesine gitmek istiyorum ya da Gültepe’ye. Şuradan kalkayım Alsancak’tan belli bir yere kadar gideyim bisikletimle, orada bağlayıp bisikletimi oradan da bir şeye

²⁹ K1, Erkek, 38, Kontrol Teknisyeni.

³⁰ K6, Kadın, 29, Öğretmen.

binip çıkayım oraya. Yani bunları yapmak çok zor değil. Tabii oradan işe gelen insanlar için de aynı şey geçerli, o da ona göre kendini ayarlayıp istediği yere ulaşabilir. (K, 14)³¹

K3'ün ifadelerinden de anlaşıldığı gibi uzmanlar ve planlamacılar tarafından tasarlanan kent mekânında bisiklet kullanıcıları çeşitli problemler yaşamaktadırlar. K1, belediyenin otomobil yollarının genişletilmesi için bisiklet yolundan feragat ettiğini ifade etmektedir. Yaşam mekânlarında bisiklet kullanıcıları bu sebeple yol haklarını kaybetmiş durumdadırlar. K6'nın ifadelerinde, güvenli olmadığı için bisiklet yolu bulunan sahil şeridi dışında yolları kullanmadığı ve şehrin bazı kısımları ulaşılabilirlikten yoksun kaldığı görülmektedir. K14'ün ifadelerinde de güvenli yolların olmaması, şehrin engebe gibi fiziki koşulları nedeniyle şehrin bazı bölgelerine bisiklet kullanıcılarının erişiminin olmadığı görülmektedir. Critical Mass katılımcılarının, mekânı tasarlayan yerel yönetimlerden bisikletin toplu ulaşım ile entegrasyonu, güvenli park yerlerinin sağlanması gibi taleplerinin olduğu görülmektedir.

4.2. Sivil Haklar, Mekânın Paylaşımı ve Critical Mass Hareketi

Bu bölümde yer alan temalarda Critical Mass katılımcıların hak savunusu, mekânın paylaşımı, Critical Mass hareketinin kendileri için ne anlam ifade ettiği, katılımcıların sivil hakların savunulmasını nasıl gerçekleştirdikleri, Critical Mass eylemlerinde ne tür direniş pratikleri ortaya koydukları ve geleceğe dair mekânsal beklentilerinin ne olduğu sorgulanacaktır.

4.2.1. Sivil Haklar ve Mekânın Paylaşımı

Touraine'e göre demokrasi, hak arayan bireylerin özgürce birlikler kurabildikleri ve eylemde bulunabilme imkânı bulabildikleri siyasal rejimdir. Siyasal kurumlar açısından demokraside üç temel ilke bunun için önem arz etmektedir; "iktidarın saygı duyması gereken temel hakların kabulü, yöneticiler ve siyasetlerinin toplumsal temsiliyeti ve yurttaşlık, yani hukuk üstüne kurulu bir topluluğa aidiyet bilinci (Touraine, 2002: 360)". Bu bağlamda Critical Mass katılımcılarının sivil hak arayışı, mekânın adil paylaşımına dair görüşleri ve Critical Mass hareketinde hangi amaçlarla bulunduklarına dair sorular sorulduğunda:

³¹ K14, Erkek, 54, Emekli Felsefe Öğretmeni.

Yeri geldi mesela bir arkadaşımızı bisiklet kazasında kaybettiğimizde, bir kamyonun altında can verdi, Onur arkadaşımız, mesela onun ölümünden sonra Kıbrıs Şehitleri Caddesi girişinde, Talatpaşa Bulvarı'nda bir protesto eylemi yaptık. Yollarda ölmek istemiyoruz yazılı siyah bir pankart yaptık ve Talatpaşa Bulvarı'nda bisikletlerimizle yere yattık ve bir süre trafiği kapattık. Megafonumuz da vardı, çevredeki insanlara neden bunu yaptığımızı anlattık, insanlar destek de verdi. Aynı şeyi Gündoğdu Meydanı'nın iç tarafındaki kavşakta da yaptık. Araçların bizi fark etmesi gerektiği, bizim de bir ulaşım aracı kullandığımıza dair birtakım açıklamalar yaptık. (K, 8)³²

K8'in ifadelerinde Critical Mass katılımcılarının kent mekânında yolların adil paylaşılmasının bir sonucu olarak trafik kazalarında hayatını kaybeden bisiklet kullanıcıları için eylem pratikleri gerçekleştirdikleri anlaşılmaktadır.

Şehirde başka bisiklet turları da yapılıyor. Salı akşamları, perşembe akşamları yapılan turlar var mesela. Ama bunlar Critical Mass'in aksine çok daha güvenli, liderinin, öncüsünün ve artçısının olduğu turlar. İnsanların sürekli sağdan git, sağ tarafta kal diye uyarıldıkları turlar. Öncüyü geçmeyeceksin, artçının arkasında kalmayacaksın, filanca abinin sözünden çıkmayacaksın gibi uyarıların yapıldığı turlar. Aslında bisiklet özgürlüktür, özgürlüğün ulaşım aracıdır. Ama bu tip engellemeler, söylemler bisikletin doğasına aykırı şeyler. Dur, bekle, şu kadar hızı geçme, kalk, gidiyoruz gibi söylemler bana göre bisikletin ruhuna aykırı. Critical Mass'te bunları duymuyoruz mesela. Critical Mass'te bisikletinle istediğin gibi davranabilirsin, yol alabilirsin. Ön tekerini kaldırarak gidebilirsin mesela, kimse sana neden böyle gidiyorsun demez. Diğer bisiklet turlarına göre daha çok bir özgürlük alanıdır Critical Mass. Özgürlüğün bisiklet üzerinde yaşandığı yerdir. Bazı turlara kasksız gelme denir mesela. Ama Critical Mass'te böyle bir şey yok, istediğin gibi katılabilirsin. İstedığın kıyafetle katılabilirsin. Tabi yavaş gitmeye, birbirimizden kopmamaya dikkat ediyoruz. Ama Critical Mass'te insanlar birbirlerini katı bir şekilde uyarmadan yaparlar. Critical Mass katılımcısı diğer turların katılımcılarına göre hakkını bilen, Critical Mass'in ne olduğunu bilen, nasıl davranacağını bilen insanlardır. Critical Mass hakkında bir fıkre sahip olarak gelmiştir oraya. Bu yüzden kimse kimseyi uyarmak zorunda kalmaz. Critical Mass, bisiklet için gerçek bir özgürlük alanıdır. (K, 1)³³

Bence Critical Mass bu anlamda güzel bir örnek. Çünkü bireyselliği de çok kaybetmeden bir arada hareket eden bir grup. Çünkü bir önderi yok, herkesin söz sahibi olabildiği bir platform, herkes istediğini söyleyebiliyor. Belirli kuralları yok, katılımcılara göre şekilleniyor. Sivil hak arayışına güzel bir örnek Critical Mass. (K, 6)³⁴

³² K8, Erkek, 42, Tasarımcı.

³³ K1, Erkek, 38, Kontrol Teknisyeni.

³⁴ K6, Kadın, 29, Öğretmen.

K1 ve K6'nın ifadelerinden Critical Mass'in yeni sosyal hareketlerin lidersizlik, gevşek örgütlenme, katı kuralların olmaması ve katılımcıların hareketin şekillendirilmesinde müdahil olabilmeleri gibi özelliklerini barındırdığı anlaşılmaktadır (Çayır, 1999). Critical Mass, grup olarak gerçekleşen bir eylem olmasının yanı sıra Hardt ve Negri (2011)'in ifade ettiği çokluk kavramıyla örtüşür biçimde bireylerin grup içerisinde tekilliklerini kaybetmeden, farklılıkları ile bir özdeşlik içerisinde oldukları bir hareket olarak tanımlanabilir.

4.2.2. Critical Mass Hareketi ve Sosyal Mekân

Kapitalizmde mekânın ikili işlevi bulunduğunu belirten Lefebvre, soyut ve sosyal mekân olarak bu ikiliği kurmuştur. Sosyal mekân, kullanım değerinin mekân üzerinde ön plana çıktığı, gündelik yaşam pratiklerinin gerçekleştiği toplumsal mekânı ifade etmektedir (Lefebvre, 2014). Critical Mass katılımcılarına sosyal mekân ve sosyal mekânın nasıl olması gerektiğine dair görüşleri sorulduğunda:

Kopenhag'ta mesela bisiklet yolu yapılmış, sonra o yola insanların işe giderken ya da okula giderken vakit geçirebileceği, oturup sosyalleşebileceği, yiyecek içecek alabileceği kafeteryalar yapmışlar. Yine bisiklet yollarına örneğin çöp kovaları yerleştirmişler, bisikletliler giderken çöplerini atabilsinler diye. Burada da çöp kovanın boyutlarını küçültmüşler ve çöp kovalarını kırk beş derece açıyla yerleştirmişler. Bisikletle giderken sen elindeki çöpü, terini sildiğin peçeteyi hiç yorulmadan o çöp kovalarına atabiliyorsun. Bisikletle kırmızı ışıkta durduğunda bisikletten inmek zorunda kalmasın diye ayağını dayayabileceği metal bir aparat koymuş mesela. Burada da böyle kolaylaştırıcı şeyler yapılabilir. (K, 1)³⁵

K1'in Kopenhag şehrindeki bisiklet yollarına dair verdiği örneklerde, bisiklet yollarında bisiklet kullanıcılarına özel olarak yapılan tasarımlarla mekânın herkesin kullanabildiği sosyal bir mekân haline getirildiği anlaşılmaktadır.

Şu anda yeni yol yapılıyor Buca'dan Otogar'a kadar. Yaklaşık on yedi kilometrelik bir yoldan bahsediliyor. O yolun projelerinde de yok mesela. O yola da rahatlıkla bisiklet yolu yapılabilirdi. Konak Tünelleri bağlantılı Uçanyol yapıldı mesela, yine orada da bisiklet yolu yok. Sadece çok komik bir şekilde Bayraklı tarafına belediyenin yaptığı bir yol var, yolun uzunluğu bir kilometre bile değil. Aslında bir üstgeçit yaptılar, yolun iki sırtını birbirine bağladılar. Oraya çok uyduruk bir bisiklet yolu yaptılar. Orada da mesela şöyle bir sıkıntı var, o kısacık yolda bile bisiklet yolu var, ama bisikletli

³⁵ K1, Erkek, 38, Kontrol Teknisyeni.

orayı nasıl kullanacak? Yani oraya gelirken Altınyol'dan geçmen lazım, ama Altınyol'da bisiklet yolu yok. Yani yapılan o bisiklet yolu anlamsız kalıyor o zaman. Sadece sekiz yüz metrelik bir alanda bisiklet yolunun olması hiçbir şekilde faydalı değil. Bisikletli oraya nasıl gelecek? Diyelim ki girdi o bisiklet yoluna, çıktığı zaman yine otomobil yolunda sürmeye devam edecek. Yine araç trafiğinin içinde güvensiz bir şekilde sürmeye devam edecek. Bu yolun bisiklet yolu bile sayılmaması gerekiyor. O yoldan sıklıkla bisikletli geçmiyor bu yüzden. Belediye bu yolu temizlemiyor zaten. Arabaların tekerleklerinden fırlayan taşlar, atılan çöpler ve dikenlerin birikmesiyle zaten bu yol kullanışsız bir hale geliyor. Böyle olunca bisikletliler de bu yolu kullanmak istemiyorlar, çünkü lastikleri patlıyor, saydığım sebeplerden dolayı güvensiz de bir yol. O yüzden bir yere varmıyor bu yol aslında. (K, 1)

Yapılan yeni yollar da K1'in ifade ettiği gibi sosyal mekân olmaktan yoksundur. Sadece otomobillerin kullanabildiği, bisiklet kullanıcılarının yararlanamadığı yolların yanısıra mevcut bisiklet yolları da kesintisiz bir biçimde olmadığı için bisiklet kullanıcılarının bu yollardan yararlanamadığı anlaşılmaktadır.

4.2.3. Mekân Hakkı ve Critical Mass Hareketi

Mekân hakkı konusunda pek çok toplumsal hareket farklı biçimlerde eylemlilik içerisinde bulunmaktadır. Lefebvre'nin ortaya attığı kent hakkı düşüncesine göre kentleşme toplumsal ögelerin ve gündelik hayatın sermaye tarafından dönüştürülmesi süreçlerini içermektedir. Sermaye merkezli bu dönüşüme karşı koymak için kent hakkı da politik eylemler aracılığıyla kentin nimetlerinden mahrum kalmış kitlelerce savunulan bir yeniden dağıtım hakkıdır (Mayer, 2014). Kent hakkının gerçekleşmesi ancak kentlilerin bu hakları sahiplenmesi koşuluyla gerçekleşmektedir (Marcuse, 2014). Bu bağlamda Critical Mass'in katılımcıları için ne anlam ifade ettiği ve katılımcıların mekân hakkı konusundaki düşüncelerine yönelik sorular sorulduğunda:

Critical Mass'i çok yerde anlattık, hatta İzmir'de bisikletlilere anlatmaya çalıştık, çünkü bilmiyorlardı. Çıkış noktası Çin'de ışsız kavşaklarda bisikletliler arabaların hızından dolayı karşıya geçemiyor. Bir taraftan da bisikletliler birikiyor, yığılıyor. Artık o kadar çok oluyor ki sayı mecburen birbirlerini de itekledikleri için birisi yola atlıyor. Ve hepsi onun peşinden yola çıkınca arabalar duruyor ve bisikletliler yol hakkını elde etmiş oluyor. Belgesellerde gösterir ya Afrika'da göç eden bir hayvan sürüsü nehirden geçerken orada timsah olduğunu bilir. Ama geçmeleri gerekiyor. Öndekiler durup sürekli timsahlar nerede nasıl geçeceğiz diye yoklarken arkadan ha bire birileri geliyor, Arkadakiler sürekli itekliyor. Bir süre sonra o arkadan gelen baskı ile en öndeki hayvan nehre atlıyor. Çünkü başka kaçarı yok. O atlayınca diğer hayvanlar da nehre atlıyorlar. Kimisi tabii ki timsahlara

kurban oluyorlar. Zaten timsahlar birkaç tanesini yemeye uğraşırken sürünen kalan kısmı karşıya geçiyor. Doğanın kanunu böyle oluyor. Maalesef ki aynı şey bisiklette de söz konusu. Trafikte doğa kanunu işliyor. Ve bazı arkadaşlarımızı maalesef kaybediyoruz. Critical Mass de tam olarak bu yüzden var. O yol hakkını daha uygun şekilde, daha saygı çerçevesinde alalım diye var. Bu orman kanunları ile yürümesin diye. (K, 13)³⁶

“Kent hakkı, bilgi edinme hakkını, çeşitli hizmetleri kullanma hakkını, kullanıcıların kentsel alandaki aktivitelerinin mekânı ve zamana dair fikirlerini duyurabilme hakkını, aynı zamanda kent merkezini kullanabilme hakkını da kapsar (Lefebvre, 1991’den akt. Marcuse, 2014)”. K13’ün Critical Mass hareketinin ortaya çıkışına dair verdiği bilgilerde hareketin kentin yol gibi çeşitli hizmetleri, kentin merkezini ve kendisini kullanabilme amacıyla ortaya çıktığı anlaşılmaktadır. Bu anlamda Critical Mass hareketinin Lefebvre’ci anlamda kent hakkı talebi ile ortaya çıktığı anlaşılmaktadır.

Basitçe bisikletlilerin trafikteki yol hakkı üzerine yapılan bir eylem Critical Mass. Critical Mass’in batıda çeşitli tarzları var. Mesela Amerika tarzı Critical Mass var bir de Avrupa tarzı Critical Mass var. Amerika tarzı Critical Mass ilk başlangıcında çok çatışmalı, polislerle birbirine girmeli zor şartlar altında yapılan bir eylemdi. O yüzden Amerikan tarzı Critical Mass biraz daha anarşist bir tavrda. Yani her an bir itaatsizlik eylemine dönüşme potansiyeline sahip. Avrupa’da ise biraz daha işin eğlence tarafına dayalı olarak gerçekleşiyor. Hatta bildiğim kadarıyla Prag’ta Critical Mass’nin sivil itaatsizlik ve anarşist tarafı oradaki insanları rahatsız ettiği için Critical Mass ismini özellikle kullanmıyorlar, başka isimler veriyorlar. Night Ride (Gece Sürüşü) diyorlar mesela. Yani dünyada her yerde aynı tarzda Critical Mass yok. Bisikletin yoldaki hakkının yanı sıra bir yerde de aslında ulaşımda demokratik alan paylaşımı kavramına da atıf yapıyor Critical Mass. Yani ulaşımda bir arabanın kapladığı alan, bir bisikletin kapladığı alan ve bir toplu ulaşım aracının kapladığı alanını karşılaştırdığımızda adaletsiz bir durum olduğunu görüyoruz. Çünkü bir arabanın taşıma kapasitesiyle bir toplu ulaşım aracının taşıma kapasitesi düşündüğümüzde kapladıkları alana kıyasla arada büyük bir fark olduğunu görüyoruz. Aslında şehirlerdeki bu adaletsiz tutumu da öne çıkarmak ve bunun altını çizmek için yapılan bir eylem Critical Mass. Bugün de yaklaşık 100 kişiyi olarak Critical Mass eylemini gerçekleştirdik, kapladığımız alan aşağı yukarı 6-7 arabanın kapladığı alan kadar aslında. Fakat tabii insanlarda bu bilinç çok fazla yaygın olmadığı için bizim trafiği tıkadığımızı düşünüyorlar. Ama Critical Mass’in sloganlarından biri de trafiği tıkamıyoruz trafik aslında biziz. Çünkü 6-7 arabalık alanda biz 100 kişiyiz. Trafiği tıkiyorsunuz diyenlere bazen şunu diyoruz, biz 100 kişiyiz, hepimiz bir araba alıp trafiğe çıksak ne olurdu, bir de onu düşünün. Burada 100 bisikletli, 100

³⁶ K13, Erkek, 39, Video Editörü.

tane ulaşımını sağlayan insan olarak biz eğer arabayı tercih etseydik ne olurdu trafikteki halimiz diye soruyoruz. (K, 8)³⁷

Ben Critical Mass'e birinci yaşına yaklaşırken katıldım. Yani Critical Mass zaten Türkiye'de artık yapılmaya başlanmış bir şeydi benim için. Yani evet orada bir karışıklık vardı. İnsanlar Critical Mass'i bir yandan Çin'den gelen, Çin de yapılan bir şey gibi filan söylüyorlardı. Bir yandan da İngilizce olan materyallere baktığında aslında Amerika'da başlatılmış bir eylem; ama evet Çin'deki bir olaydan özenerek başlatmışlar aslında. Çin'de insanlar bisikletli ve yaya olarak karşıdan karşıya geçmek için kalabalık olduklarında yavaş yavaş yavaş yavaş yolu kapatıyorlarmış. Ankara'da da gördüğüm bir şeydi bu benim. Karşıdan karşıya geçmeye çalışırsın, yayalar böyle hafif hafif yolu kapatmaya başlar ve geçersin. Yani alışık olduğum bir eylem olmasa da alışkın olduğum bir davranış biçimiydi zaten. İzmir'de hiç görmesem de Ankara'da görmüştüm bunu. Yani eylemin çıkış noktasına dair kimi Çin diyordu kimi Amerika diyordu yani ne olduğuna dair insanların kafası karışık, o durumun da farkındaydım. Bazıları da eylem olarak bağırarak çağırarak ya da kızgın olarak, polise karşı olan bir şey olarak görüyordu, bazıları için eğlenceli bir şeydi. Özellikle yurt dışındaki videolarda çok eğlenceli bir şey olarak görünüyordu, tam bir şenlik olarak gerçekleşiyordu. İnternette birbiriyle çatışan insanlar vardı; şöyle olsun da böyle olmasın, ben gelmem gitmem böyle yapıyorsunuz filan diye tartışmalar dönüyordu. Benim de bakış açım şuydu; bir şeyin nasıl olmasını istiyorsan, orada olacaksın ve onu yapmaya çalışacaksın. Yani internet üzerinden ben böyle olmasını istemiyorum demekle olacak bir şey değil (K,4).³⁸

Lefebvre kent hakkını hem bir çığlığa hem de bir talebe benzetmektedir. K8'in ifadelerinde Critical Mass'in sloganlarından biri olarak ifade ettiği "trafiği tıkamıyoruz, trafik biziz" ifadesinde yollardan dışlanmış olan bisiklet kullanıcıları, trafiğin unsurlarından biri olduklarını ifade etmektedirler. (Marcuse, 2014). Critical Mass kimi şehirlerde bir protesto kimilerinde ise daha çok bir şenlik olarak gerçekleşmektedir (Carlsson, 2002). K4'ün ifadelerinden de İzmir'deki Critical Mass katılımcıları arasında bu konuda tartışmalar olduğu anlaşılmaktadır. Eylemin şekillenmesinde katılımcıların bizzat eylemin içerisinde bulunarak müdahil oldukları K4'ün ifadelerinden anlaşılmaktadır. Bu bakımdan Critical Mass, katı kuralların olmadığı, katılımcıların hareketi şekillendirebildiği bir yapıda gerçekleşmektedir.

Benim için Critical Mass hep beraber sokağa çıkmaktı. Biliyorsun 12 Eylül sonrası ülkede her şey bastırılmış bir haldeydi. Toplumsal eylemler durmuş haldeydi. O kuşağı görmüş biri olarak hem sokağa çıkmak hem de esas önemli olan bisikleti görürün çarpmayın onlara dikkat edin kollayın kenarından geçin mesajını vermek açısından önemliydi. İnsanları bisikletle sokağa çıkartmak önemli.

³⁷ K8, Erkek, 42, Tasarımcı.

³⁸ K4, Kadın, 46, Çalışmıyor.

Gittiğimiz yer ne kadar kısa bir yol olsa da güvenli olarak bisiklete binmiş oluyorduk. Bir ara çoluk çocuk da katıldı. Üç dört tane küçük çocuk geldi. En önde onları koymuştuk. Hala sokakta onları görüp düdüklerini duyduğumda hala çok mutlu oluyorum. Onun bir parçası olmuş olmaktan. (K, 11)³⁹

Schmid (2014)'e göre başka bir kent yaratma arzusunu içinde barındıran şekliyle kent hakkı, sokakta talep ve sokaklar için istenilen talepler ile sağlanmaktadır. Bu bağlamda K11'in ifadelerinde Critical Mass'ın anlamı sokakta olmak ve talepleri görünür biçimde ortaya koymaktır.

4.2.4. Sivil Haklar ve Critical Mass Hareketi

Critical Mass katılımcılarının sivil hak arayışlarında bulunma biçimleri, bu hakları talep ettikleri yerel yönetimlerle iletişimleri ve yerel yönetimler dışında alışveriş merkezleri, işyerleri, işletmeler gibi özel sermayeye karşı da talepkâr olup olmadıkları ile ilgili sorular yöneltildiğinde:

Ama hala aslında arabalı gibi düşünüldüğü için, büyük çoğunluk arabalar olduğu için, şehrin sahibi onlar gibi düşünüldüğü için bütün bu talepler böyle küçük küçük yol alınarak gidiliyor. Mesela en basit örneği bisikletlerin trene girişi ilk zamanlar belirli saatlerdeydi. Yani özellikle sabah ve akşam iş saatlerinde yoğunluk nedeniyle bisikletlerin alınması mümkün değil deniliyordu belediye tarafından. Sonra tamamen serbest oldu, yani her saat bisikletinizle İzban'ı kullanabiliyorsunuz. Belirli vagonlar var sadece oraya girebiliyorsunuz, zaten bisikletliler tarafından talep de öyleydi, belirli vagonlar olsun, bisikletlerle orada seyahat edelim diye. Bu da sürekli istene istene, yapılan eylemlerle kazanılmış bir şey. İzban'da sürüncemede olan bir konu var hala, asansörlere bisikletle binememek, yürüyen merdivenleri kullanamamak. Critical Mass'ın dernek gibi, meslek kuruluşu gibi bir statüsü olmadığı için AVM'lere park yeri yapalım gibi talepleri olduğunu sanmıyorum, olmadığını da biliyorum. CM genel olarak aslında talepte bulunan bir kurum, kuruluş bir dernekten ziyade görünürlük yaratmaya çalışan bir oluşum. Gösteri toplumu kavramı var ya. Aslında eylemlilik biçimi olarak da o kavrama karşı tepki olabilir yani. Gösteri toplumu enstrümanlarına bir karnaval havasında karşıt bir tepki olabilir. Sürekli ve sistemli bir şekilde hak talep etme aslında. (K, 3)⁴⁰

K3'ün ifadelerinde, TCDD ve İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin ortak işlettiği ⁴¹ banliyö hattı olan İzban'da bisikletin taşınması için yapılan eylemler sayesinde bisiklet kullanıcıları,

³⁹ K11, Kadın, 58, Emekli.

⁴⁰ K3, Erkek, 44, Görsel İletişim Tasarımcısı.

⁴¹ İzban internet sitesi, <https://www.izban.com.tr/Sayfalar/Single.aspx?MenuId=8> adresinden 01.11.2019 tarihinde alınmıştır.

trenlerde bisikletleriyle yolculuk yapma hakkını kazanmışlardır. Critical Mass katılımcılarının özel sermayeye karşı talepleri olup olmadığı konusundaki sorulara K3 Critical Mass eylemlerinin daha çok kamusal alanda görünürlük yaratma ve güvenli bisiklet yolları, bisikletin toplu taşıma araçlarına entegrasyonu gibi kamu kurumlarının sorumluluğunda olan alanlarda talepkâr olduğunu ifade etmektedir.

Bildiğim kadarıyla çoğu AVM'ye bu başvurular yapıldı. En olumlu yanıt veren Mavibahçe oldu, onun dışındakiler somut bir adım atmadılar. Buca'da Gölet'e gitmiştik bisikletlerimizle, güvenlik görevlisi buraya bisikletle giremezsiniz demişti. Aslında baktığında bisikletle dolaşılacak en güzel alanlardan bir tanesi. Göl etrafında, doğanın içinde, insanlara zarar vermeden turunu atarsın sonra çimlerde otursun muhabbet edersin. Bisikletle gidilecek en uygun yerlerden biri yani burası. Kapalı bir alan değil. Ama oraya bisikletle girmek yasak mesela. İşletmeler bunu söyleyebilir, bisiklet yasak diyebilir ama bisiklet park yeri göstermek zorundalar. Ama park yeri de gösteremiyorlar. (K, 1)⁴²

Özel işletmelerden bisiklete dair bir şeyler talep eden insanlar var. Bisikleti düşünen kafeler de var. Zaten böyle işletmeler tercih sebebi oluyor. Eğer bisikletliysen ister istemez belirli yerlere gidiyorsun. Ama bu da sosyal hayatında belirli kısıtlamalara, gruplaşmalara yol açıyor. Bisikletli arkadaşlarının ya da seni anlayacak insanların yanına gidebiliyorsun. Farklı bir çevre ile buluşurken bisikletle gitmiyorsun. Kimi işletmeler, atıyorum kafenin yanında bir apartmanı tanıyor, apartmanın girişine bisikletleri park ettiriyor. Kimi kafenin arkasında bir yeri ayırıyor. Ama burada aslında ilişkiler ricalar üzerinden, bireysel bir şekilde çözülüyor. Bunlar daha toplu olarak yapılabilir. Birkaç kere mesela Forum Bornova'ya gitmiştim, kendi kendime kızdım onlara ama bireysel olarak şikayetimi ilettim, toplu bir şikâyet, talep olduğunu sanmıyorum. Örgütlenmede biraz sıkıntılar oluyor. Kendi görüşüm Critical Mass daha çok yerel yönetimlerden talep ediyor. (K, 6)⁴³

K6'nın ifadelerinden anlaşıldığı üzere özel işletmelere karşı girişilen hak mücadeleleri daha çok bireysel düzeyde kalmaktadır. K13'ün yanı sıra K6'nın ifadelerinden Critical Mass katılımcılarının talep ettiği bisiklet yolları, bisiklet park yerleri gibi talepler daha çok kamusal alanlardan sorumlu olan yerel yönetimlerden talep edildiği ortaya çıkmaktadır.

4.2.5. Aykırı Mekân/Karşı Gelen Mekân ve Critical Mass Hareketi

Marcuse'nin eleştirel planlama yaklaşımı, ifşa etmek, öneride bulunmak ve politikleştirmek aşamalarından oluşan kent hakkı talebinin nasıl kazanılacağına dair bir

⁴² K1, Erkek, 38, Kontrol Teknisyeni.

⁴³ K6, Kadın, 29, Öğretmen.

çözüm önerisidir. İfşa etmek, sorunun analizinin ortaya konulması, öneride bulunmak sorunlardan etkilenen kitle ile birlikte stratejiler üretmek ve politikleştirmek ise çözüme dair öneriler etrafında bir örgütlenmeyi desteklemek aşamalarından oluşmaktadır (Marcuse, 2014). Bu bağlamda kent mekânında yaşadıkları sorunları ifşa eden, önerilerde bulunan ve ortaya koyan ve bir örgütlenme etrafında taleplerini dile getiren Critical Mass katılımcıları aynı zamanda işgal gibi direniş pratikleri ile mekânı aykırılaştırmaktadırlar. Critical Mass katılımcılarına direniş pratikleri, eylemlilikleri ve mekânı nasıl aykırı hale getirdikleri hakkında sorular sorulduğunda:

İlk başta ortak bir başlangıç noktası belirlendi. Konak Saat Kulesi oldu buluşma noktası. Saat Kulesi'nde her ayın son cuma günü toplanıyoruz. İlk başlarda cumartesi günüydü sonradan cuma günü olarak belirlendi. Hareket saatinde buluşma noktasından hareket ediliyor. Rota spontane olarak belirleniyor ya da çıkmadan önce bir rota belirleniyor. O rotada bisiklet sürülüyor ve farkındalık yaratılmaya çalışılıyor. Yoldan geçerken insanlarla sohbet ediliyor bazen. İnsanları bilgilendirmek gerekiyor çünkü, hiç haberi olmayan insanlar oluyor bu eylemden. Bunu iyi karşılayanlar da oluyor kötü karşılayanlar da oluyor. Trafiği tıkadığımızı söyleyenler oluyor. Ama genel olarak bir farkındalık yarattığımızı hissediyorum. Araç yolundan gidiyoruz eylem sırasında, kimi zaman yolu kapatıyoruz yolun durumuna göre. Yol çok genişse yolun bir ya da iki şeridini kapatıyoruz. Çünkü bisikletliler kalabalık oluyor. O kadar bisikletlinin tek bir şeritte gitmesi çok zor. Kalabalık olunca zaten ister istemez yolu kapatıyorsunuz. CM de zaten buradan geliyor. Kritik yoğunluk anlamında bir kavram. Tabi insanları bisiklete özendirmek için “arabadan in, bisiklete bin” sloganını kullanıyoruz. Eylemin sonlarına doğru meydanda herkes bisikletlerini havaya kaldırıyor. Bu da biraz farkındalık yaratmak açısından aslında, bir gösteri gibi. Dikkat çekiyoruz diyebiliriz. (K, 5)⁴⁴

Critical Mass'te atılan “arabadan in, bisiklete bin” ya da “trafiği tıkamıyoruz, trafik biziz” sloganları çok önemli mesela. Güzergahımızda kafelerin birleştiği bir meydan var. O meydanda durduğumuz zaman bisikleti havaya kaldırıyoruz ve “arabadan in, bisiklete bin” sloganını atıyoruz. Bu sloganı attıktan sonra çevredeki kafelerde bulunan insanların beni alkışlaması çok hoşuma gidiyor. Onlara bir örnek teşkil ettiğimizi düşünüyorum. Ulaşımın gerçek anlamda bisikletle yapılabildiğini onlara gösterdiğimizi düşünüyorum. (K, 1)⁴⁵

Certau iktidarın gündelik hayatı düzenlediği kurallar bütününü stratejiler olarak adlandırmaktadır. Söz gelimi yerel yönetimlerin uygulamaya koyduğu kent planları buna örnek olarak verilebilir. İktidarın ya da erkin ortaya koyduğu bu stratejiler karşısında sıradan

⁴⁴ K5, Erkek, 30, Bilgi İşlem Görevlisi.

⁴⁵ K1, Erkek, 38, Kontrol Teknisyeni.

bireylerin geliştirdiği karşı çıkışları ise taktik olarak tanımlamaktadır. (Certa, 2009). K5 ve K1' in ifadelerinde Critical Mass katılımcılarının sermayenin ya da iktidar sahiplerinin bir stratejisi olarak tasarlanan kent mekânında yolları kapatma, işgal etme, eylem sonlarında bisikletlerini topluca havaya kaldırarak slogan atma gibi taktikler geliştirdikleri görölmektedir.

Mesela, eylemde yolun ortasından gitme olayı vardı, yolu kapatma olayı vardı. Ben ona katılmadım, böyle sağdan sağdan gideceğim dedim. Eylemlerin çoğunda ben hep sağdan sağdan gittim. Çok kızgın olan tepkilerde mesela yapmak istemiyorsam, yapmadım. Bisikleti havaya kaldırıyorlardı yine, zaten ona gücüm yoktu hiç kaldıramadım. Sloganlardan istediğini attım, istemediğimi atmadım. Benim bakış açımı onlar istediklerini yaparlar, yani yapmak isteyen bu şekilde yapmak istiyorsa yapsın. Ben ne yaptım? Bir kalabalığın ortada aslında olmanın güvencesiyle şarkı söyledim. Çünkü tek başına gidip de sokakta şarkı söyleyemezsin- sokakta şarkı söyledim, onlar durduklarında ben de otobüs duraklarında duran insanlara şarkı söylüyordum, bisiklete binin diyordum. (K, 4).⁴⁶

K4'ün ifadelerinde eylemin direniş pratiklerinin katılımcılar tarafından çeşitlendirilebildiği anlaşılmaktadır. Bu duruma ek olarak eylemde bir grup içerisinde olmanın etkisiyle katılımcıların özgürce yeni direniş pratikleri ortaya koyabildiği ortaya çıkmaktadır. Hardt ve Negri (2011)'nin çokluk kavramına atıfla, katılımcıların birey olma hallerini terk etmeden bir grup içerisinde bulunarak tekilliklerini kaybetmeden çoğulluklarını koruyabildikleri K4'ün ifadelerinden anlaşılmaktadır.

4.2.6. Strateji, Adil Paylaşım ve Mekânsal Beklenti

Critical Mass katılımcılarına adil paylaşılan bir kent mekânına dair olması gerekenlere ve bu mekâna dair beklentilerine yönelik sorular sorulduğunda:

Fakat onun haricinde de bisikletin trafiği zorlaştırmak yerine kolaylaştırdığını insanlar tarafından kabul edilmesi gerekiyor. Bu da ancak eğitimlerle, sosyal projelerle ortaya çıkabilir. Onun haricinde mesela en başta trafikte kimin sözü geçiyor, trafik polislerinin sözü geçiyor. Mesela bir adam trafik polisinin yanında, yanındaki şeritten giden bisikletliye korna çalıyorsa trafik polisi onu uyarırsa o adam bu konu ile ilgili bilinçlenir. Öncelikle bence yöneticilerden başlamak lazım bilinçlendirmeye. Ondan sonra sözü geçen diğer kişilerden, en son vatandaşlardan başlamak lazım.

⁴⁶ K4, Kadın, 46, Çalışmıyor.

Çünkü vatandaşa direkt söylediğin zaman ne işi var buradan gitmesin kaldırımdan gitsin olayına da dönebiliyor. Bizim orada bir hak sahibi olduğumuzun farkında değil adam. Ehliyet almış ama bisikletinde bir ulaşım aracı olduğunu, karayolunu kullanması gerektiğini bilmiyor. (K, 19)⁴⁷

Bisikletin daha iyi yönetilebilmesi gerekiyor. Bunun içinde daha perspektifi geniş bir kurum olması gerekiyor. Yani politikasının olması gerekiyor. Bu politikayı da yürüten bir kurum olması gerekiyor. Belediyenin içinde de bir birim daha etkin ve yetkin bir birim olması gerekiyor ki. Ona öyle yetkiler vermen gerekiyor ki bisikletle ilgili bir şeylerin önünü kesildiğinde o da söz sahibi olsun yönlendirici olsun ya da sıfırdan projeler üretsinsin bir şekilde şehrin yönünü belirleyici işler yapacak kurma ihtiyaç var, bisiklet adına. Bir birim olmalı. Şimdi Ulaşım Daire Müdürlüğü'nün altında bir şeflik var ama o yeterli olmuyor. Zaten tek gündemleri bisiklet yolları, ulaşım temelli işler oluyor. Ki bisikleti sadece ulaşım üstünden de düşünmemek lazım. Bisiklet çok büyük bir kültür barındırıyor arkasında. İşin içinde çevre var, sağlık var ekonomi var, spor, eğlence var. Hayatın her alanını bisikletle özdeşleştirebilirsin. Sadece ulaşım diyerek ulaşım ile ilgili küçük bir birime bisikleti teslim etmek bisikleti çok da ön plana almamak oluyor. Devletin içinde belediyelerde etkin ve yetkin bir birim yapılırsa bisikletle ilgili projeler çok daha hızlı ilerler. En temel talebim isteğim bu yönde olur. Onun dışındaki diğer tüm talepler bu sayede daha hızlı gelişir zaten. Talebi doğru yapmak gerekiyor. Bisiklet yolu istiyorum kesintisiz bisiklet yolu istiyorum diye diye zaten benim dediğim yere geliyor. Etkin ve yetkin bir birim yapacaksın o da bu işleri yapacak zaten. Bisiklet yolunu da yapar bisiklet ile ilgili proje de üretir. Önünü hiç kimsenin kesmeyeceğim yetkilerle donatılmış olacak. (K, 13).⁴⁸

K19'un ifadelerinin bisiklet yolları, park yerleri gibi kentin fiziksel koşullarına dair yapılacak düzenlemelerden ötede eğitim ve kuralların işletilmesi yoluyla bisikletli ulaşım için bir bilinç sağlanmasının gerekliliğine vurgu yapılmaktadır. K13 de yerel yönetimler aracılığıyla sorunların bir bütün olarak ele alınmasını sağlayacak yetkilerle donatılmış birimlerin kurulmasının sorunların çözümünde daha etkili olacağını belirtmektedir.

Ulaşmak isterdim. Güvenli bir şekilde ulaşmak. Çok güvenli. En basiti yani ben çocuğumla Kent Ormanı'na gidebiliyorum ki yolun belli bir kısmında bisiklet yolu bitiyor ve beni yola çıkarıyor. Oradaki şoförün inisiyatifine kalıyorum ben. Mavi yol yapmışlardı o bölgeye paylaşımlı yol olarak. O mavi yol silindi biraz. İlk başlarda çok belirginken biraz daha güvenliydi. Çocuğumla bisikletle gidebileceğin bir orası var. Kültür Park'a gitmeye kalksam yine trafiğe çıkmak gerekiyor. Bunu ben Büyükşehir Belediyesi'ne sordum. Acil olarak bunları yapın en azından. Ne oldu mavi yol yaptılar ama silince o farkındalık gitti. Ben o ayrılmış yolda mavi yoldan yani bisiklete ayrılmış yoldan gidiyorum karşıdan gelen şoför bana çekil diyor anlamıyor ki. Şimdi ışıklarda yaya öncelikli olacak

⁴⁷ K19, Erkek, 33, Peyzaj Mimarı.

⁴⁸ K13, Erkek, 39, Video Editörü.

diye bir kural çıktı. Avrupa'daki gibi yani adım atınca yaya arabalar duracak. Ya ben dedim şoförlerin inisiyatifine bırakır mıyım kendimi? Kuralı koydunuz ama insanların buna uyması kural koymakla hemen gerçekleşmiyor. Hatta çocuğumun okula bisikletle gitmesini isterdin. Benim çocuğumun okulu çok yakın yürüyerek gidebilecek durumda ama başka bir okula gitse bisikletle gidip gelebileceği, hiç arkama bakmadan güven içinde gidip gelebileceği zamanlar hayal ederdim. Yurtdışında öyle kaplumbağa gibi gidiyorlar, önlerinde bir tane veli, arkada kendi çocukları, komşunun çocukları dört tane çocuk gidip geliyor mesela. (K, 9)⁴⁹

K9'un ifadelerinden en temel beklentisinin bisikletle güvenli bir şekilde ulaşım sağlamak olduğu anlaşılmaktadır. Çocukların okula yalnız başına gidip gelebileceği kadar güvenli bir bisikletli ulaşım kültürünün yerleşmesi de K9'un mekânsal beklentileri arasında yer almaktadır.

⁴⁹ K9, Kadın, 41, İş Sağlığı ve Güvenliği Uzmanı.

5. TARTIŞMA VE SONUÇ

Günümüzde kent mekânları motorlu taşıtlar merkezli tasarlanmaktadır. Sermayenin mekânda hızlıca yayılabilmesi için ulaşım ağlarının kesintiye uğramaması gerekmektedir. Bu sebeple ulaşım ağlarına yapılan yatırımlar salt otomobilin bir ulaşım aracı olarak kullanılmasının değil, sermayenin mekânda yayılması için de önem arz etmektedir.

Motorlu taşıtlar merkezli kent tasarımı ile birlikte kolektif tüketim unsurlarından biri olan yollardan kentte yaşayan yayalar, engelliler ve bisiklet kullanıcıları gibi motorsuz taşıtlarla ulaşımını sağlamak isteyenler yeteri kadar yararlanamamaktadır. Manuel Castells'in de kolektif tüketim kavramında işaret ettiği gibi adil dağıtılmayan kolektif tüketim unsurlarından rahatsız olan bireyler tepkilerini yeni toplumsal hareketler aracılığıyla vermektedirler.

1992 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nin San Francisco şehrinde ortaya çıkan ve günümüzde dünya çapında yaklaşık üç yüz şehirde yapılan Critical Mass eylemleri de bu toplumsal hareketlerden biridir. Kent mekânında yolların adil paylaşılmadığını düşünen Critical Mass katılımcıları bisikletleri ile yol hakkını elde etmek için ayda bir gün sokakları ve yollara el koymaktadırlar. Bu anlamda Critical Mass eylemlerinin 2010 yılından beri kesintisiz olarak gerçekleştiği İzmir'de on dokuz Critical Mass katılımcısı ile derinlemesine görüşmeler yapılarak araştırma verileri toplanmıştır. Çalışmada Critical Mass katılımcılarının sermayenin motorlu taşıtlar merkezli tasarlanan mekân anlayışına nasıl bir itirazda bulundukları irdelenmeye çalışılmıştır.

Çalışmada Critical Mass katılımcılarının kentlerin otomobil merkezli tasarlandığını düşündükleri ortaya çıkmaktadır. Kentlerin neden otomobil merkezli tasarlandığı konusunda katılımcıların büyük kısmının otomobilli ulaşımın kapitalizmin tüketim mekanizmalarını beslemesinin bu durumun nedeni olarak gördüğü bilgisine ulaşılmaktadır. Bunun yanı sıra, otomobilin bir tüketim nesnesi haline gelmesi, güç ve statü simgesi bir araç olarak görülmesinin de otomobil merkezli ulaşımın kentlerde hâkim bir konuma gelmesinde etkili olduğu ortaya çıkmaktadır.

Critical Mass katılımcılarının yerel yönetimlerden temel talebinin güvenli bisiklet yollarının yapılmasının olduğu görülmektedir. Yine belediye tarafından yapılan bisiklet

yollarının genellikle sahil şeridi ile sınırlı kaldığı, kentteki ilçeleri birbirine bağlamadığı bu sebeple bu yolların katılımcılar tarafından ulaşım amaçlı olarak değerlendirilmediği ortaya çıkmaktadır.

Critical Mass eylemlerinde katılımcıların ne tür direniş pratiklerini gerçekleştirdikleri sorgulanmıştır. Yol hakkını elde edebilmek için çoğunluk olmak ve çoğunluk olmanın verdiği etki ile de katılımcıların eylem sırasında yollara geçici olarak el koyarak ilerlediği ortaya çıkmaktadır. Bunun yanı sıra her eylemin sonunda katılımcılar trafiğe kapattıkları yolda bisikletlerini havaya kaldırarak ve sloganlar atarak taleplerini dile getirmektedirler.

Katılımcıların bazılarının işgal kelimesini olumsuz olarak algıladığı, yolları işgal etmedikleri ve bir ulaşım aracı olarak yolda ilerlediklerini ifade ettikleri görülmektedir. Bu bağlamda katılımcıların ifadelerinden bisikletin otomobil kullanıcıları tarafından genellikle bir ulaşım aracı olarak görülmediği, hobi amaçlı kullanılan bir araç olarak algılandığı ortaya çıkmaktadır. Bu sebeple yoğun trafikte araç sürücülerinin bisikletin yolda olmasına tepki gösterdiği ortaya çıkmaktadır.

Bisiklet yolunun olmadığı durumlarda karayollarının sağ şeridinden gitme hakkı kanunlarda belirtilen bisikletin gündelik yaşam pratiklerinde ise bu hakkı kullanmadığı ortaya çıkmaktadır. Katılımcıların gündelik yaşam deneyimlerinde, çoğu kez otomobil kullanıcıları tarafından bisikletin yolda olmaması gerektiği, kaldırımdan gitmesi gerektiğine dair uyarılara maruz kaldığı görülmüştür. Bu anlamda mekânsal alanlardan dışlanan bisiklet kullanıcıları aynı zamanda kolektif tüketim alanları olan yollardan da yararlanamamaktadır.

Critical Mass katılımcılarının yasal yollardan belediyeye yaptığı talepler karşılık bulmamaktadır. İzmir'deki metro ve İzban (banliyö) olmak üzere iki çeşit raylı ulaşım sistemi bulunmaktadır. Katılımcılar ilk başlarda raylı sistemlerde bisikletle seyahat edilebilmesi için belediyeye yasal yollardan taleplerini ilettiklerini dile getirmişlerdir. Fakat fiziksel koşullar nedeniyle bu taleplerin karşılanamayacağını söyleyen belediyenin yapılan eylemler sonrası bisikletle trenlere binilmesine izin verdiği katılımcılar tarafından ifade edilmiştir. Bu sebeple katılımcılar yasal yollardan yapılan başvuruların sonuç almada yeterli olmadığı, eylemin hak talebini ortaya koymada ve sonuç almada daha etkili bir yol olduğunu düşündükleri ortaya çıkmaktadır. Ayrıca yasal yollardan yapılan başvuruların sadece başvuran ile başvurduğu kurum arasında kaldığı, eylem yapıldığında ise kentin tümünün taleplerden haberdar olduğu

görüşü nedeniyle katılımcıların Critical Mass eylemliliğine katılmayı önemli bulduğu bilgisine ulaşılmaktadır.

Katılımcıların kentsel mekânın yeniden kimliklenebilmesi konusunda yaşadıkları gündelik hayat deneyimleri nedeniyle umutsuz bir bakış açısına sahip olduğu ortaya çıkmaktadır. Bisiklet kullanıcılarının yasal olarak tanınan hakları bile tam manasıyla kullanamıyor olduğu görüşmeler sonucu ortaya çıkmıştır. Söz gelimi bisikletin karayollarını kullanabilme hakkı yasal olarak bulunmakta fakat bisiklet kullanıcıları otomobiller ve kolluk kuvvetleri tarafından bu alandan dışlanmaktadır. Bir başka örnek olarak bisiklet kullanıcılarının raylı sistemlerde bisikletleriyle seyahat etme hakkına sahip olmalarına rağmen yoğun saatlerde fiziksel koşullardan dolayı bu haktan tam olarak yararlanamadıkları ortaya çıkmıştır.

Çalışmaya yansıyan bir başka sonuç Critical Mass eylemlerinin lidersiz, kararların ortak alındığı bir yapıda olduğudur. Bu haliyle Critical Mass hareketinde, yeni sosyal hareketler paradigmasının özellikleri olan kurumsal bir örgüt, hiyerarşi, liderlik gibi mekânizmaların bulunmadığı bir yapı olduğu ortaya çıkmaktadır.

Çalışmaya yansıyan veriler ışığında çalışmanın temel savı kentlerin motorlu taşıtlar merkezli dizayn edildiği, Critical Mass hareketinin de bu duruma çeşitli direniş mekanizmalarıyla itiraz ederek kent hakkını ve kentin adil paylaşımını talep eden bir yeni sosyal hareket olduğudur.

6. KAYNAKLAR

- Akın, E. (2009). Otomobil Hapishanesi, *Birikim*, 248, 85-93.
- Aruoba, O. (2000) Nesi Auto, Nesi Mobile, *Cogito*, 24, 8-10.
- Aslanoğlu, Rana, A. (2000). *Kent, Kimlik ve Küreselleşme* (İkinci baskı). Bursa: Ezgi Kitabevi.
- Bal, H. (2006). *Kent Sosyolojisi* (Üçüncü baskı). Isparta: Fakülte Kitabevi Yayınları.
- Baysal, Cihan. U. (2011) "Kent Hakkı Yeniden Hayat Bulurken", *Eğitim Bilim Toplum Dergisi*, c. 9, 31-55.
- Baysal, Cihan, U. (2011b) "Kent Hakkı Yeniden Hayat Bulurken", *Eğitim Bilim Toplum Dergisi*, c. 9, ss. 31-55.
- BBC News Türkçe (2019, Ağustos). Kaz Dağları Tüm Yönleriyle Tartışmalı Maden Projesi. Erişim tarihi 25.09.2019 <https://www.bbc.com/turkce/haberler-turkiye-49245614> adresinden alınmıştır.
- Beaud, M. (2016). *Kapitalizmin Tarihi 1500-2010* (İkinci baskı). (Çev: Başkaya, F.). İstanbul: Yordam Kitap (Eserin orijinali 6. Baskı olarak 2010'da yayımlandı).
- Bulut, N. (2009). *Sanayi Devriminden Küreselleşmeye Sosyal Haklar*. İstanbul: On İki Levha Yayınları.
- Bumin, K. (1998). *Demokrasi Arayışında Kent*, İstanbul: İz Yayıncılık.
- Duru, B. ve Alkan, A. (2002). (Editörler ve Çevirenler) Giriş: 20. Yüzyılda Kentsel Düşünce. *20. Yüzyıl Kenti* içinde (7-25). Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.
- Carlsson, C. (2002) (Editör). *Critical Mass Bicycling's Defiant Celebration*, Oakland: AK Press.
- Castells, M. (2017). *Kent, Sınıf, İktidar* (İkinci baskı). (Çev. Türkün, A.), Ankara: Phoneix Yayınevi (Eserin orijinali 1978'de yayımlandı).
- Certau, M. (2009). *Gündelik Hayatın Keşfi I*. (Çev. Arslan Özcan, L.). Ankara: Dost Kitabevi Yayınları.
- Çayır, K. (1999) (Çev. ve Der.) *Yeni Sosyal Hareketler: Teorik Açılımlar*. İstanbul: Kaknüs Yayınları.

- Çetinkaya, Y.D. (2018). (Editör). *Toplumsal Hareketler Tarih, Teori ve Deneyim* (Dördüncü baskı), İstanbul: İletişim Yayınları.
- Cnn Turk İnternet Sitesi (2013, Kasım). Gezi'ye kaç kişi katıldı? Erişim tarihi 06.10.2019. <https://www.cnnturk.com/2013/guncel/11/25/geziye-kac-kisi-katildi/732168.0/index.html> adresinden alınmıştır.
- Eraydın, A. (1994). Mekân Organizasyonuna İlişkin Değişen Paradigmalar. *Toplum ve Bilim*, Sayı 64-65, s.53-77.
- Eraydın, A. (1988). Sermaye Birikim Sürecinde Kentler. *Defter*, Sayı 5, s. 133-153.
- Freund, P. ve Martin, G. (1996). *Otomobilin Ekolojisi* (Çev. Koca, G.), İstanbul: Ayrıntı Yayınları (Eserin orijinali 1993'te yayımlandı).
- Furness, Z. (2010). Critical Mass Rides Against Car Culture., Illundain-Agurruza, J. ve Austin, M.W. (Editörler), *Cycling Philosophy For Everyone* içinde (134-145). Blackwell Publishing.
- Engels, F. (2013). *İngiltere'de Emekçi Sınıfların Durumu* (Çev. Emre, O.), İstanbul: Ayrıntı Yayınları (Eserin orijinali 1845 yılında yayımlandı).
- Garafoli, J. (2002, Eylül). Critical Mass Turns 10 / A Decade of Defiance / Cyclists Celebrate 10 Years of Clogging Streets en Mass. Erişim tarihi 01.11.2019 [https://www.sfgate.com/politics/joegarofoli/article/Critical-Mass-turns-10-A-decade-of-defiance2767020.php?utm_campaign=CMS%20Sharing%20Tools%20\(Desktop\)&utm_source=t.co&utm_medium=referral#item-85307-tbla-5](https://www.sfgate.com/politics/joegarofoli/article/Critical-Mass-turns-10-A-decade-of-defiance2767020.php?utm_campaign=CMS%20Sharing%20Tools%20(Desktop)&utm_source=t.co&utm_medium=referral#item-85307-tbla-5) adresinden alınmıştır.
- Gladwin, M., (1999). “Çağdaş Toplumsal Hareketlerin Teorisi ve Siyaseti”. (Çev: Balkız, B.) *Ege Üniversitesi, Edebiyat. Fak. Sosyoloji Dergisi. Sayı (7)*. Ege Üniversitesi Edebiyat. Fakültesi Yayınları: İzmir, 125- 135.
- Gorz, A. (2009) Otomobilin Toplumsal Ekolojisi, *Birikim*, 248, 94-98.
- Gottdiener, M. (2001). Mekân Kuramı Üzerine Tartışma: Kentsel Praksise Doğru. (Çev.Keskinok, H., Çağatay), *Praksis Dergisi* 2, 248-269.
- Gül, H. Ve Ergun, C. (2016). Kentin ve Kentsel İşlevlerin, Mekânın ve Yapının Tarihsel Gelişim ve Dönüşümü., Tümtaş, M.S., Ergun, A.D., Ergun, C. (Editörler), *Kente Dair* içinde (53-91). İstanbul: Bağlam Yayıncılık.
- Güler, Mahmut (2011) “Kentsel Haklar, Kapitalizm ve Katılım”, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, 66 (1).

- Güneş, F. (2017). Kent Kuramları. *Kent Sosyolojisi* içinde (29-53). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Hardt, M. ve Negri, A. (2011) *Çokluk: İmparatorluk Çağında Savaş ve Demokrasi* (İkinci baskı) (Çev. Barış Yıldırım), İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Harvey, D. (2008) Kapitalist Kent (Çev: Ebru Kılıç), *New Left Review: Türkiye Seçkisi* (Ed: Tarık Ali), Agora Kitaplığı: İstanbul, 181-203.
- Harvey, D. (2009) *Sosyal Adalet ve Şehir* (Üçüncü baskı). (Çev: Morali, M.). İstanbul: Metis Yayınları (Eserin orijinali 1973'te yayımlandı).
- Harvey, D. (2012) *Postmodernliğin Durumu* (İkinci baskı). (Çev: Savran, S.). İstanbul: Metis Yayınları (Eserin orijinali 1990'da yayımlandı).
- Harvey, D. (2012b) *Sermayenin Mekânları* (Çev: Başak Kıcı, Deniz Koç, Kıvanç Tanrıyar, Seda Yüksel), İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Harvey, D. (2013). *Asi Şehirler Şehir Hakkından Kentsel Devrim Doğru* (Çev: Temiz, A.D.). İstanbul: Metis Yayınları (Eserin orijinali 2012'de yayımlandı).
- Hays, K.M. (2002). Sunuş., *Mekânın Üretilmesi'nden* (Çev: Yusufoglu, Y.), içinde (25-26) *Mimarist (Sayı 3)*
- Hess, R. (2014). Henri Lefebvre ve Mekân Düşüncesi *Mekânın Üretimi* içinde (9-19). İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Huberman, L. (2017). *Feodal Toplumdan Yirminci Yüzyıla* (On sekizinci baskı). (Çev: Belge, M.). İstanbul: İletişim Yayınları (Eserin orijinali 1963'te yayımlandı).
- Illich, I. (1992) *Enerji ve Eşitlik* (Çev: Ufuk Uyan), Ağaç Yayıncılık: İstanbul.
- Lefebvre, H. (2002). Mekânın Üretilmesi'nden (Çev: Yusufoglu, Y.), *Mimarist (Sayı 3)* s.25-33.
- Lefebvre, H. (2007). *Modern Dünyada Gündelik Hayat* (İkinci baskı) (Çev. Gürbüz, I.). İstanbul: Sel Yayıncılık (Eserin orijinali 1968 yılında yayımlandı).
- Lefebvre, H. (2012). *Gündelik Hayatın Eleştirisi I* (Çev: Ergüden, I.). İstanbul: Sel Yayıncılık (Eserin orijinali 1947'de yayımlandı).
- Lefebvre, H. (2013). *Kentsel Devrim* (Çev. Sezer, S.), İstanbul: Sel Yayıncılık (Eserin orijinali 1970'te yayımlandı).
- Lefebvre, H. (2014). *Mekânın Üretimi* (Çev. Ergüden, I.). İstanbul: Metis Yayınları (Eserin orijinali 1974'te yayımlandı).

- Lefebvre, H. (2015). *Şehir Hakkı* (Çev. Ergüden, I.). İstanbul: Sel Yayıncılık (Eserin orijinali 1967’de yayımlandı).
- Karayolları Genel Müdürlüğü (1983). Karayolları Trafik Kanunu, Erişim tarihi 01.08.2019 <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=1.5.2918&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=> adresinden alınmıştır.
- Kars Kaynar, A. (2015) *Sermayenin Coğrafyası Yayılan Sermayenin Daralan Mekânları* Ankara: Notabene Yayınları.
- Keleş, R. (1998). *Kentbilim Terimleri Sözlüğü*, Ankara: İmge Kitabevi.
- Keleş, R. (2017). *Kentleşme Politikası* (On altıncı baskı). Ankara: İmge Kitabevi.
- Koç, T. (2010) Kapitalist Kent Olgusu ve Kentsel Siyaset Üzerine Yaklaşımlar. *Eğitim, Bilim, Toplum*, c.8, 29, 39-52.
- Kurtuluş, H. (2014). Kente Hak Mücadelesinde Sokağın İşgali, Sınıflar ve Gezi Parkı Direnişi. *Gezi ve Sosyoloji* içinde. (261-275). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Kuş, E. (2012) *Nicel-Nitel Araştırma Teknikleri* (Dördüncü baskı). Ankara: Anı Yayıncılık.
- Köse, Hüseyin, (2008). “Lefebvre ve Modern Dünyada Gündelik Hayat”, İletişim Kuram ve Araştırma Dergisi, Güz 27, s. 7-27.
- Marcuse, P. (2014). Hangi Kent, Kimler(in) Hakkı. *Kâr İçin Değil Halk İçin* iç. (47-72). İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Marx, K. (2012). *Grundrisse Ekonomi Politikin Eleştirisi İçin Ön Çalışma* (İkinci baskı). (Çev: Nişanyan, S.), İstanbul: Birikim Yayınları.
- Mayer, M. (2014). Toplumsal Kent Hareketlerinde Kent Hakkı. *Kâr İçin Değil Halk İçin* iç. (100-131). İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Mumford, L. (2013). *Tarih Boyunca Kent* (İkinci baskı). (Çev. Koca, G. Ve Tosun, T.). İstanbul: Ayrıntı Yayınları (Eserin orijinali 1961’de yayımlandı).
- Offe, C. (1999). Yeni Sosyal Hareketler: Kurumsal Politikanın Sınırlarının Zorlanması. *Yeni Sosyal Hareketler: Teorik Açılımlar* içinde (53-79). İstanbul: Kaknüs Yayınları.
- Omay, U. (2011). *Sosyal Haklar Kısa ve Eleştirel Bir Bakış*. İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.
- Pirenne, H. (2016) *Ortaçağ Kentleri* (İkinci baskı). (Çev: Karadeniz, Ş.) İstanbul: İletişim Yayınları.

- Polanyi, K. (2014). *Büyük Dönüşüm: Çağımızın Siyasal ve Ekonomik Kökenleri* (On ikinci baskı). (Çev: Buğra, A.). İstanbul: İletişim Yayınları (Eserin orijinali 1944 yılında yayımlandı).
- Ruppert, W. (1996), *Bisiklet, Otomobil, Televizyon Gündelik Eşyaların Kültür Tarihi* (Çev: Tüzel, M.). İstanbul: Kabalcı Yayınevi (Eserin orijinali 1993'te yayımlandı).
- Sadri, H. (2011). "Mekân ve İnsan Hakları", *Mimarlık ve Politika*, Dosya No:25, ss. 15-20.
- Slattery, M. (2011). *Sosyolojide Temel Fikirler* (Dördüncü baskı). (Çev: Balkız, Ö., Demiriz, G., Harlak, H., Özdemir, C., Özkan, Ş., Tatlıcan, Ü.). İstanbul: Sentez Yayıncılık (Eserin orijinali 1991'de yayımlandı).
- Şen, H. (2014). Apolitikliğe Politik Bakmak. *Gezi ve Sosyoloji* içinde. (221-232). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Şenel, A. (2017). *Siyasal Düşünceler Tarihi*, Ankara: Dafne Kitap.
- Şengül, H., Tarık (2001). Sınıf Mücadelesi ve Kent Mekânı. *Praksis Dergisi* 2, 9-31.
- Şengül, H., Tarık. (2009). *Kentsel Çelişki ve Siyaset Kapitalist Kentleşme Süreçlerinin Eleştirisi*, (İkinci baskı). Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.
- Şengül, H., Tarık. (2015). Gezi Başkaldırısı Ertesinde Kent Mekânı ve Siyasal Alanın Yeni Dinamikleri. *METU Journal of the Faculty of Architecture* 32:1, 1-20.
- Şenkal, A. (2007). *Küreselleşme Sürecinde Sosyal Politika* (İkinci baskı). İstanbul: Alfa Basım Yayım Dağıtım.
- Taşkesen, M. (2006), *İnsan Hakları* Ankara: Matus Basımevi Reklam Ve Yayımcılık Tic. Ltd. Şti.
- Tekeli, İ. (1988). Kentleşmeye Kapital Birikim Süreçleri Açısından Bakmanın Sağladığı Açıklama Olanakları. *Değer Dergisi*, 5, 130-132.
- Tekeli, İ. (1994). Kente Karşı İşlenen Suç mu? Yoksa Kentlinin Gasp edilen Hakkı mı?, *Humana: Bozkurt Güvenç'e Armağan* içinde (24-26). Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Tekeli, İ. ve Kuyaş A. (2000) Araba Sevdası, *Cogito*, 24, 96-106.
- Tekeli, İ. (2001) *Modernite Aşılırken Kent Planlaması*, Ankara: İmge Kitabevi.
- Tekeli, İ. (2011), *Kent, Kentli Hakları, Kentleşme ve Kentsel Dönüşüm*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları

- Thorns, David, C. (2010). *Kentlerin Dönüşümü-Kent Teorisi ve Kentsel Yaşam* (İkinci baskı). (Çev. Nal, E., Nal, H.), İstanbul: Soyak Yayınları (Eserin orijinali 2010'da yayımlandı).
- Tilly, C. (2008) *Toplumsal Hareketler* (Çev. Düz, O.), Babil Yayınları: İstanbul.
- Touraine, A. (2002) *Modernliğin Eleştirisi* (Dördüncü baskı). (Çev. Tufan, H.), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları (Eserin orijinali 1992 yılında yayımlandı).
- Tümtaş, M.S., Ergun, A.D., Ergun, C. (Editörler) (2016) *Kente Dair*. İstanbul: Bağlam Yayıncılık.
- Wirth, L. (2012). Bir Yaşam Biçimi Olarak Kentlileşme., B.Duru ve A.Alkan. (Editörler), 20. *Yüzyıl Kenti* içinde (77-106). Ankara: İmge Kitabevi.
- Yener, Z., Arapkırlıoğlu K. (Çev.) (1996) *Avrupa Kentsel Şartı*, İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü Yayını: Ankara.
- Yiğit, E. (2017). Kent ve Ekonomi, Talas, M. ve Yiğit, E. (Editörler)., *Kent Sosyolojisi* içinde (165-193). İstanbul: Lisans Yayıncılık.

7. EKLER

Ek 1. Katılımcı Formu

A.: Merhaba, yaşınızı ve mesleğinizi öğrenebilir miyim?

K1: Merhaba 38 yaşındayım, kontrol teknisyeni olarak çalışıyorum.

A.: Critical Mass eylemlerine ne zamandan beri katılıyorsunuz? Neden bu hareketin içerisinde bulunuyorsunuz?

K1: Critical Mass'e biz İzmir'de 2010 yılında başladık. O zaman Ankara'da bir yol bisikletçisi arkadaşımız vardı Çağatay Avşar diye bir trafik kazasında hayatını kaybetmişti. Biz de Critical Mass'i başlatmak için İzmir'de fırsat kolluyorduk hani şu ay başlayalım şu ay başlayalım diye erteliyorduk. Sonra Çağatay Avşar'ın ölümü bizde biraz şeye yol açtı tabi kızdık tabi arabaların işte bizi fark etmiyor oluşu, antrenman sırasında bir insanın öyle hayatını kaybediyor oluşu, özellikle bisiklet üstünde olması. Bisiklet çünkü hassas noktamız dedik ki hem basın açıklaması hazırlayalım, Çağatay Avşar'ın ölümüyle ilgili hem protesto olsun hem basın açıklaması olsun içinde öyle arkadaşlarla bir araya gelip bir basın açıklaması yazdık ve İzmir'deki bütün bisiklet gruplarına haber verdik birkaç sivil gruba, bisikletsiz gruba da haber verdik. Ve İzmir'de işte 2010 yılında bir cumartesi günü İzmir Saat Kulesi'nin altında toplandık basını çağırdık. Basın açıklaması okuyarak işte bisikletliler ölmesin, cinayete kurban gitmesin diyerek Critical Mass'i başlattık İzmir'de.

A.: Critical Mass eylemleri nerede ve nasıl ortaya çıkmış, bu konuda bilginiz var mı?

K1: Dünyanın birçok şehrinde uzun yıllardır yapılan bir şeydi ve temeli de şuna dayanır, bisikletçilerin kavşakta bir araya gelip ya da işte trafik lambalarında bir araya gelip, çoğalıp bir yoğunluk yaratıp işte o an lambanın kırmızı yanmasına bakmadan -çünkü yoğunluk oluşturdıkları için ve geçerlermiş mesela- o kırmızı ışıktan geçerlermiş. Çünkü kritik yoğunluğu oluşturuyorlar. Arabalar da tabi dururmuş çünkü bir bardağın dolup taşması gibi, doluyor insanlar birikiyor bisikletler birikiyor ve geçiyor tabi bunun içerisinde yayalar da var. Critical Mass bu arada sadece bisikletliler için yapılan bir şey değil. Tüm motorsuz araçlarla Critical Mass'e katılabilirsin. Kaykay olur, paten olur, bisiklet zaten var, yürüyerek de

katılabilirsin, motorsuz herhangi bir şey olur. Ve Critical Mass daha sonra şeye dönüşmüş, bu yaya haklarına, bisiklet haklarına, bu hakları anlatan ve onun için mücadele eden bir hak arayışına dönüşmüş. İşte o ufak tefek lamba duruşlarında başlayan hareket sonra sonra özellikle bisikletlilerin şenliğine dönüşmüş bir nevi. Mesela dünyada genel olarak her ayın son cuma günü yapılır. Saatleri farklılık gösterse de genellikle her ayın son cuma ya da cumartesi günü yapılır. Bir hak arayışına dönüşmüş, bisikletlilerin trafikte biz de varız dediği, işte kimisi iklim için, iklim problemi için orada bulunur. Arabadan in, bisiklete bin felsefesini yaymış bir sosyal sivil bir harekete dönüşmüş, bir sivil itaatsizlik hareketine dönüşmüş Critical Mass.

A.: Critical Mass eylemleri nasıl gerçekleşiyor, biraz anlatır mısınız?

K1: Eylem pratikleri çok geniş aslında. Kimisi döviz yazıyor, kimisi bedenini kullanıyor, çıplak sürüş yapıyor. Bunun yapıldığı şehirler var mesela Amerika’da özellikle. Böyle bir protesto hareketine dönüşmüş. Mesela zil çalarak, korna çalarak ya da slogan atarak insanlar yol alıyor. Tipik hareketi şeydir mesela, bir yerde bir meydanda buluşurlar Critical Mass devam ederken ve bisikletlerini havaya kaldırır. Bu sırada slogan atmaya devam ederler, çünkü barlarda oturanlar, çevrede oturanlar bunu görüp hak vermesi için. Belli zamanlarda belli yerlerde trafiği sekteye uğratarlar, keserler yani araba trafiğini keserler. İşte beş dakika, on dakika bekletirler yani arabaları görsünler diye, protesto ederler yani.

A.: Peki sizce bisiklet yolu olmalı mı, bu CM’de de tartışılan bir konu, bisikletin ayrı bir yolu olmalı mı?

K1: Bisiklet yolu benim de kendi içimde düşündüğüm ve sorguladığım bir şey aslında. Çünkü bizim trafik kanunumuzda der ki bisiklet trafikte bir araçtır ve motorlu araçların uyması gereken kurallara tabidir, yolun en sağındaki şeritten hareket eder, gider der mesela. Burada çok basit bir haktan bahsediyor aslında. Bu aslında bisiklet yoluna ihtiyacımızın olmadığını gösteriyor. Ama bunun tabi trafik kanununda yazmasıyla iş bitmiyor. Burada motorlu taşıtları kullanan sürücülerin eğitilmiş olması gerekiyor mesela. Çünkü bu kanunu ben biliyorum, sağ şerit bu durumda benim yasal hakkım. Ama bir otomobil sürücüsü bunu bilmediği zaman sana arkadan gelip çarpabiliyor, çarpmasa bile taciz edebiliyor, bunları yollarda çok sık yaşıyoruz. Bisiklet yolunda bu risk ortadan kalkmış oluyor. Yani senin yasal hakkın olan şeyi biraz daha somuta indiriyor. Mesela otomobil yolunun bir kısmını bisiklet yolu olarak alıyor, o yolu

maviye boyuyor, araya bariyer çekiyor ve otomobilin o yola girmesini engelliyor. Yani kağıt üzerinde yazan kuralı biraz daha somutlaştırmış oluyor. Kaza riskini azaltıyor. Yani bu alanda eğitimsiz bir toplum olduğumuz için bence bisiklet yoluna ihtiyaç var. Bisiklet yolu çünkü bisikletliye özel olduğunu da hissettiriyor, bunun yanı sıra güvenlik de var, kesintisiz gidiyorsun bu anlamda evet bisiklet yolu gerekiyor.

A.: O halde bisiklet yolu olmasının olumsuz yanı nedir, ya da neden bisiklet yolu olsun ya da olmasın diye bir tartışma var?

K1: Bisiklet yolunun olmasının olumsuz bir yönü yok düşündüğüm zaman. Sadece bisiklet yolu yanlış yere yapıldığında ya da yanlış tasarımlarla yapıldığında olumsuzluk yaratıyor kendi içinde. Avrupa'daki örnekleri gibi doğru bir şekilde yapıldığı zaman bir sorun yaratmıyor. Ama Türkiye'deki örneklerinde özellikle sahil şeridine sahip İzmir, İstanbul, Antalya, Mersin gibi kentlerde yapılan bir yanlış var. Bisiklete bir ulaşım aracı değil de sadece bir spor aleti olarak yaklaşıldığı için buralarda bisiklet yolunu da sadece deniz kenarına yapıyorlar. Ama nasıl yapıyorlar, yaya yolundan çalarak bisiklet yolunu yapıyorlar. Yayaların sıklıkla oturduğu, piknik yaptığı, vakit geçirdiği, çocuklarının oynadığı yerlere yapıyorlar bunları. Bu mesela yanlış bir uygulama, çünkü orası yayaların yolu. Yayaların yolundan almamak gerekiyor hiçbir zaman aksine daha çok yayalaştırma yapılması gerekiyor. Sonrasında da biz yayaları suçluyoruz, insanlar bisiklet yolundan yürünmemesi gerektiğini bilmiyorlar diye. Bisikletliler ve yayalar karşı karşıya geliyor bu durumda. Belediyelerin bunun farkına varması gerekiyor. Orası yayanın yolu aslında, yayanın alanından alınıp bisikletliye verilmiş bir alan, yayanın hakkı gasp edilerek alınmış bir yol. İzmir Kordon'da mesela insanlar çimlerde oturuyor, arada bir tane bisiklet yolu var ve sonrasında deniz var. Orada çimlerde oturan insanlar oturmaktan sıkılıp denizi izlemeye gidiyorlar mesela, o sırada bu yolu kullanıyorlar. Bu tabi ki en doğal hakları. Bisiklet yolu burada zararlı bir şey oluyor. Buradaki yanlış uygulama sonucu zararlı bir şey oluyor tabi. Belediyelerin bisiklet yolunu nasıl yapması gerekiyor peki, yayanın değil de otomobilin alanından çalarak yapması gerekiyor. Çünkü insanlara şunu anlatmak gerekiyor, otomobil zararlı bir şey. Bisiklet yolu bariyerlerle otomobil yolundan iyice ayrıştığı zaman da bisiklet yolu doğru, gerekli hale geliyor. Şehirler için bisiklet yolu zaten mecburi bir hale geldi. Belediyelerin otomobil kullanımını azaltması gerekiyor. Bunu da şehirleri yayalaştırarak ve doğru bir şekilde yapılan bisiklet yollarını ekleyerek yapabilirler.

A.: Şu an için baktığımızda çoğunluk otomobillerde. Otomobil sürücüleri de biz daha çoğuz, daha çok yola ihtiyacımız var, neden bizim yolumuzdan alınıp bisiklete veriliyor diyebilirler mi?

K1: O çok sorulan bir soru zaten. Ama otomobilin daha önce saydığımız zararları var. Mesela insanlar çocukları hasta olduğunda hemen hastaneye götürür, onun iyiliği için ne yapılabilecekse yapmaya çalışır. Özel hastaneye götürür, ne gerekiyorsa yapar kısacası. Ama aynı insanlar çocuğunun iyiliği için araba da alır, çocuğunu okula güvenli bir şekilde bırakayım diye. Ama aynı otomobilin çocuğunun parkta oynadığı havayı kirlettiğinin farkında değiller. İnsan iğnenin kötü bir şey olduğunu eline battığı zaman anlarlar. Ama otomobilin yaydığı gazların verdiği zararı hemen görmediği için -çünkü bu yıllar alan bir süreç-. Aynı sigara içmek gibi bir süreç, sigara içiyorsun ama o an kanser olmadığın için sigaranın zararlı olduğunu unutabiliyorsun, yadsıyabiliyorsun. Bu sigaranın zararlı olduğu gerçeğini değiştirmiyor. Otomobil de böyle. Otomobile biniyorsun, tamam kanser olmuyorsun ya da çocuğun dışarıda kanser olmuyor. Ama uzun vadede elbette insanları kötü etkiliyor bu durum. O yüzden, bisiklet yağ yakar, otomobil yağ yapar. Birisi parandan götürür birisi yağlarından götürür, yani sağlık anlamında söylüyoruz bu sözü. İnsanların bunu düşünmesi gerekiyor ve istememesi gerekiyor bu ulaşım tarzını. Kapalı alanlarda sigara içme yasağından sonra, ben bu alanda sigara içebilmeliyim diyen insanlar da var mesela. Ama aynı mekânı paylaştığı insanların sağlığını kötü etkiliyorlar, otomobil de böyle. Bu yüzen insanların otomobil kullanmayı bir hak gibi görmemeleri gerekiyor.

A.: Peki siz neden Critical Mass inisiyatifine girdiniz? Neden bu eylemliliğe katılıyorsunuz?

K1: Çünkü saydığımız problemleri yaşayan onlarca bisikletliden biriyim ben de. Kamusal güçten ziyade sivil güçten yani insanların bir araya gelip bir eylemliliğe katılmasını daha etkili buluyorum. Neden dilekçe vermek gibi yasal yolları kullanmıyorsunuz diye sordun ya. Ben bunun daha etkili olduğunu düşünüyorum. Bir eylemliliğin daha etkili olduğunu düşünüyorum. Belediyelerin karar almasında bu tip eylemliliklerin daha etkili olduğunu düşünüyorum. Biz bunların örneklerini yaşadık. Dilekçe gönderdiğimizde belediye sadece bunu yanıtlamakla kaldı. Ama bir gün Pasaport'taki bisiklet yolunda eylem yaptık. Çünkü oradaki kafeler bisiklet yolunu ve yaya yolunu işgal ediyorlardı. Yayalar da bisiklet yolunu işgal ediyorlardı. Biz burada bir eylem yaptık mesela, eylemin başlangıcında İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Aziz Kocaoğlu da geldi. Bu durumun böyle devam

etmeyeceğini, değişeceğini söyledi. Sonrasında bir çalışma başlatıp hakikaten o yolu bizim önerilerimiz doğrultusunda düzeltti. Bu kazanım bu eylemler sonucunda elde edildi yani. Yani belediyeye telefonla şikâyet edince olan bir şey değil bu. Ciddi anlamda bu eylemlerin sonucuydu. Bu eylemlerin doğduğu yer de çoğunlukla Critical Mass idi. Çünkü Critical Mass bizim gibi düşünen insanların olduğu bir yer. Yani hakkını barışçıl eylemlerle arayan insanların olduğu bir yer. Tabi kafa dengi insanlar burada buluştuğu zaman yeni bir eylem fikri doğuyor. İnsanlar Critical Mass'te çoğunlukla bisiklet için ne yapabiliriz, hakkımızı nasıl alabiliriz, otomobillerin tacizini nasıl sonlandırabiliriz, işletmelerden nasıl park yeri isteyebiliriz, insanları bisiklete nasıl teşvik edebiliriz gibi şeyler konuşuyor kendi aralarında. Bu konuşmalar benim hoşuma gidiyor. Critical Mass'te atılan “arabadan in, bisiklete bin” ya da “trafiği tıkamıyoruz, trafik biziz” sloganları çok önemli mesela. Güzergahımızda kafelerin birleştiği bir meydan var. O meydanda durduğumuz zaman bisikleti havaya kaldırıyoruz ve “arabadan in, bisiklete bin” sloganını atıyoruz. Bu sloganı attıktan sonra çevredeki kafelerde bulunan insanların beni alkışlaması çok hoşuma gidiyor. Onlara bir örnek teşkil ettiğimizi düşünüyorum. Ulaşımın gerçek anlamda bisikletle yapılabildiğini onlara gösterdiğimizi düşünüyorum. CM bu anlamda çok önemli bir şey. Şehirde başka bisiklet turları da yapıyor. Salı akşamları, perşembe akşamları yapılan turlar var mesela. Ama bunlar Critical Mass'nin aksine çok daha güvenli, liderinin, öncüsünün ve artçısının olduğu turlar. İnsanların sürekli sağdan git, sağ tarafta kal diye uyarıldıkları turlar. Öncüyü geçmeyeceksin, artçının arkasında kalmayacaksın, filanca abinin sözünden çıkmayacaksın gibi uyarıların yapıldığı turlar. Aslında bisiklet özgürlüktür, özgürlüğün ulaşım aracıdır. Ama bu tip engellemeler, söylemler bisikletin doğasına aykırı şeyler. Dur, bekle, şu kadar hızı geçme, kalk, gidiyoruz gibi söylemler bana göre bisikletin ruhuna aykırı. Critical Mass'de bunları duymuyoruz mesela. Critical Mass'de bisikletinle istediğin gibi davranabilirsin, yol alabilirsin. Ön tekerini kaldırarak gidebilirsin mesela, kimse sana neden böyle gidiyorsun demez. Diğer bisiklet turlarına göre daha çok bir özgürlük alanıdır Critical Mass. Özgürlüğün bisiklet üzerinde yaşandığı yerdir. Bazı turlara kasksız gelme denir mesela. Ama Critical Mass'de böyle bir şey yok, istediğin gibi katılabilirsin. İstedığın kıyafetle katılabilirsin. Tabi yavaş gitmeye, birbirimizden kopmamaya dikkat ediyoruz. Ama Critical Mass'de insanlar birbirlerini katı bir şekilde uyarmadan yaparlar. Critical Mass katılımcısı diğer turların katılımcılarına göre hakkını bilen, Critical Mass'nin ne olduğunu bilen, nasıl davranacağını bilen insanlardır. Critical Mass hakkında bir fikre sahip olarak gelmiştir oraya. Bu yüzden kimse kimseyi uyarmak zorunda kalmaz. Critical Mass, bisiklet için gerçek bir özgürlük alanıdır.

A.: Bundan sonra neler olması gerekiyor, beklentilerin neler?

K1: Sadece bisiklet anlamında değil ben daha çok şehirlerin yayalaştırılmasından yanayım. Bisiklet kullanan, yürüyen insanlara teşvik verilmesinden yanayım. Şehrin gerçekten buna ihtiyacı var. Sokağa çıktığında her yerde araba görüyorsun artık. Bir çözümsüzlüğe doğru gidiyor bu durum. Bisiklet park yerlerinin arttığı, bisiklet dostu işletmelerin arttığı bir şehir istiyorum. Şehirler arası otobüslerde seyahat ederken bisikletin alınmaması bir sorun mesela. Trenlerde bile bisikletler için özel vagonlar yok hala. İzmir’de İzban’da bisiklet yasaktı mesela. Sonrasında İzban’da eylemler yapıldı, belediye belirli saatler arasında trenlere bisiklet aldı. Sabahları iki saat, akşam iki saat bisikletler trenlere alınıyordu ilk başta. Ek ücret ödüyorduk ayrıca bisiklet için. Yani bisikletin tırnak içerisinde adam yerine konulduğu yerlerden bir tanesiydi İzban. Normalde belediye gündelik hayatta bisikleti hiç takmıyor ama gişeden geçerken bisiklet için de para istiyor. Yani bu kötü bir şeydi, biz bunları eylemler sonucunda durdurduk. Belediyeye konuşarak, eylemler yaparak bunları durdurduk. Şu anda bisikletliler İzban’a günün istedikleri saatinde, ek bir ücret ödemededen binebiliyorlar. En baştaki ve en sondaki vagonlar kullanılıyor. Buna rağmen eksikler var. İzban duraklarındaki asansörleri ve yürüyen merdivenleri kullanmamıza izin vermiyorlar. İzban’daki vagonlar bisiklete hiç uygun değil. Bisiklet vagonu dediğin yerdeki, koltuklar sökülmüş olmalı, oradaki zemine bisikletin ayakta durabileceği şekilde bisiklet park yerleri yapılmalı ve yaya olarak gelen insan onun gerçekten bir bisiklet vagonu olduğunu bilmeli. O alanın bisikletler için ayrılmış olması lazım. Ama vagonlar uygun olmadığı için, vatandaş da iyi niyetli olarak oradaki koltuklara oturmak istiyor. Biz de bisikletle bindiğimiz zaman diğer yolcularla karşı karşıya geliyoruz. Belediye yok çünkü orada. Kavgalar, tartışmalar oluyor. Bunların aşılması gerekiyor. Belediye tarafından orası gerçek anlamda bisiklet vagonu ilan edilmeli. On beş tane bisiklet park alanı yapamazsın vagonun içine ama üç-beş bisikletlik bile olsa bu yapılmalı. Bunlar bisikletin teşvik yollarıdır.

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı : Gökhan PİRLİ

Doğum Yeri ve Tarihi : Beyoğlu / 10.01.1989

Eğitim Durumu

Lisans Öğrenimi : Uşak Üniversitesi / Eğitim Fakültesi / Sosyal Bilgiler
Öğretmenliği

Anadolu Üniversitesi / Açıköğretim Fakültesi / Sosyoloji

Bildiği Yabancı Diller : İngilizce (YÖKDİL: 87.50)

İş Deneyimi

Yarı Zamanlı Öğretim Görevlisi (2018-Devam etmekte) İzmir Ekonomi Üniversitesi,
Meslek Yüksekokulu, Balçova / İzmir.

İletişim

e-posta Adresi: gokhanpirli@gmail.com

Tarih 22.11.2019