



Mobilite: Mekânsal Hareketlilik, Devingenlik, Akışkanlık



Arda Sürar
Ayşe Uyduranoğlu
Batuhan Ersöz
Burcu Tüm
Burcu Hatiboğlu-Kısat
Caner Özdemir
Çiğdem Çörek Öztaş
Ebru Kamacı Karahan
Eda Beyazıt
Esra Banu Sipahi

Gündüz Aksu Kocatürk
Hatice Gül Önder
Hilye Melis Erdoğan
İlhan Zeynep Karakılıç
İpek Yargıç
İpek Şen
Kırkayak Kültür
Leyla Bektaş Ata
Melike Yüksel
Meral Asker

Murat Ölmez
Mustafa Artar
Oğuzhan Gürsoy
Ruhi Can Alkın
Selin Önen
Sezen Savran Penbecioğlu
Yasemin Bahçekapılı
Zehra Güngördü
Zübeyde Demircioğlu



spektrum

Mobilite: Mekânsal Hareketlilik, Devingenlik, Akışkanlık

Mobilite: Mekânsal Hareketlilik, Devingenlik, Akışkanlık

Sayı. 04

Ocak 2021

Yayına Hazırlayanlar

İnci Olgun, Kumru Çılgın, Serim Dinç

ISBN: 978-605-06463-4-4

Editörler: Kumru Çılgın, Serim Dinç, İnci Olgun

Grafik Tasarım: Serim Dinç

İnfoğrafik Tasarımlar: Gülzade Şentürk

Fotoğraf Editörü: Çetin Ergand

[www.tasarimrehberleri.com](http://tasarimrehberleri.com)

[tasarimrehberleri](https://www.instagram.com/tasarimrehberleri)

© 2021, Tasarım Rehberleri

Bu dijital kitap kültür ve eğitim amaçlı hazırlanmıştır. Yayın hakları Tasarım Rehberleri ekibine aittir. Kitabın tamamı veya bir bölümü hiçbir biçimde ticari amaçlı çoğaltılıp satılamaz.

İçindekiler

Sunuş

Kentsel

- 01 **Ebru Kamacı Karahan**
Kent-içi Hareketlilik: 5N1K
- 05 **Burcu Hatiboğlu-Kısat**
Kentte Hareket Edebilmenin Anlamı Üzerinden
Toplumsal Cinsiyet Eşitliğini Temel Alan Kentsel
Sosyal Hizmetler
- 09 **İpek Yargıç**
Hareketlilik ve İklim
- 13 **Batuhan Ersöz**
İstanbul'da Kent İçi Ulaşımında Entegrasyon, Yerel
Yönetim ve Ulaşım Emeli

Akıllı

- 19 **Oğuzhan Gürsoy**
Pandeminin Kentsel Hareketliliğe Etkisi ve Akıllı
Şehirler İçin Uygulama Fırsatları
- 23 **Ayşe Uyduranoğlu**
Şehirler ve Akıllı Park Sistemleri
- 27 **Murat Ölmez ve Çiğdem Çörek Öztaş**
Sürdürülebilir Ulaşımında Yönetişim: Kavşak Ağı Örneği

Mikro

- 33 **Hatice Gül Önder**
Pandemi Sürecinde Otomobil Odaklı Değişen Ulaşım
Alışkanlıklarına Alternatif Bir Çözüm
Önerisi: Mikromobilité
- 37 **Selin Önen**
Sürdürülebilir Küresel Mobilité ve Bisiklet
- 45 **Mustafa Artar**
Kentte ve Kırdada Şeytan Arabası; Hareketli Yaşama
İki Tekerden Bakmak
- 49 **Burcu Tüm ve Yasemin Bahçekapılı**
Olağan Dışını Olağan Kılmak: Karanlıkta Yürüyen
Kadınlar

Sosyal

- 59 **Caner Özdemir**
Muhteşem Gatsby ve Mobilitenin Sosyal Hâli
- 63 **Eda Beyazıt ve İpek Şen**
Toplumsal Hareketlilik: Kim Hareket Ediyor?
- 67 **Leyla Bektaş Ata**
Gecekonuda Kadın Hareketliliğinin 6N1K'sı
- 71 **Meral Asker**
Mekân ve Erkeklik
- 75 **Gündüz Aksu Kocatürk**
Pandemide Katmerlenen Ev İçi Emek Sömürüsü

Zorunlu

- 81 **Sezen Savran Penbecioğlu**
Üç Adımda Hareketin Göçmencesi: Savaştan Kaçış,
Sürgünvari Mobilité ve Yerinden Edilebilirlik Hâli
- 87 **Zehra Güngördü**
Zorunlu Göçmenlerin Penceresinden Hatay'da
Mekânsal Hareketliliğin İzini Sürmek
- 91 **İlhan Zeynep Karakılıç**
Fener, Balat, Ayvansaray: Haliç'ten Akan
Belleğin İzinde
- 95 **Esra Banu Sipahi ve Ruhi Can Alkın**
Küresel İklim Değişikliği ve Göç İlişkisi Üzerine
Yeniden Düşünmek

Sanal

- 101 **Melike Yüksel**
Pandemide Sanal Mekânlar ve Çevrimiçi Deneyimler
- 105 **Arda Süar**
Pandemi Gözlüğünden Ağ Toplumunun Geleceği
- 111 **Zübeyde Demircioğlu**
Akışkan Dünyada Pandemi
- 115 **Hilye Melis Erdoğan**
Şimdi Her Yere Sadece 'Bir Tık' Uzaklıktayız
- 121 **Kırkayak Kültür**
Kültür Sanatı Sanala Taşıma, Yereli Ulusalda
Yeniden Üretme: Kırkayak Kültür Deneyimi



Fotoğraf. Çapa (İstanbul Tıp Fakültesi). Çetin Ergand, 2020.

Kentte Hareket Edebilmenin Anlamı Üzerinden Toplumsal Cinsiyet Eşitliğini Temel Alan Kentsel Sosyal Hizmetler

Burcu Hatiboğlu-Kısat*

Kentsel hareketliliğe dair literatür, hareketliliğin giderek sosyal ve kültürel boyutta ele alınmaya başlandığını gösteriyor. Böylelikle kentsel hareketlilik insan haklarıyla ilişkilendiriliyor ve bir sosyal politika alanı olarak değerlendirilmeye başlanıyor. Mekân, fiziksel sınırlarının ötesinde ele alınmaya başlanınca hareket edebilmenin ya da edememenin eşitsizliklerle ilişkilendiğini görüyoruz (örn: Kaufmann, Bergman ve Joye, 2004; Moser, 2016). Bu noktada genel olarak insan hakları, sosyal adalet, ortak sorumluluk ve farklılıklara saygı değerlerini temel alan sosyal çalışma disiplini (IFSW, 2014) açısından kentsel alandaki hareketliliğin yeni sosyal hizmetlerle ilişkisini kurmak oldukça önemli. Bu kapsamda kentlilerin çalışma, eğitim, sağlık, sosyalleşme ihtiyaçlarına ilişkin haklara erişimlerinin önündeki eşitsizlikleri görmemizi sağlayacak bir perspektife ihtiyaç var. Böyle bir perspektifle hareketliliğe bakmak, öncelikle hareketliliğin farklı nüfus grupları için anlamını keşfetmeyi gerektiriyor. Bu yazıda, kentsel alanda hareket edememenin ya da edebilmenin kentsel hizmetlere erişime dair daha kapsamlı ve toplumsal cinsiyet eşitliğini temele alan bir anlayışla geliştirilecek sosyal hizmetlerle mümkün olabileceğini, Ankara'nın Çankaya İlçesi özelinde gerçekleştirdiğimiz bir alan araştırması¹ sonuçlarından yola çıkarak tartışıyorum.

Öncelikle sosyal çalışma açısından kentsel hizmetler dediğimde Charlotte'un (2016) kitabında kapsamlı bir şekilde ele aldığı ve kentsel alanda gördüğümüz sosyal sorunların önlenmesini, sosyal sorunlardan olumsuz etkilenen grupların korunmasını ve iyileşmesini sağlayacak hizmetleri kastediyorum. Dolayısıyla bu, hizmetlerin insan haklarını temel alarak geliştirilmesi ve coğrafi olarak sosyal adalet ilkesine göre sunulması, kentin kırsalla ayrıştığını ya da ilişkilendiğini düşündüğümüz noktalarda ortaya çıkan eşitsizliklerin giderilmesini gerektirir. Bu noktada kırsal ile kentsel olanın mekânsal ve uzamsal boyutlarda "hizmetlere erişim" açısından eşitlenmesinden ve bunun için "mekânsal hareketliliğin" bir sosyal fırsat alanı olarak ele alınması gerektiğinden bahsediyorum. Yani **mekânsal hareketlilik, farklı özelliklerdeki insanların sorunlarını, ihtiyaçlarını ve hak taleplerini görünür kılarak bu çerçevede geliştirilmesi gereken çözüm yollarına dair ortak sorumluluk anlayışının gelişimini sağlayacak bir etkileşim alanı yaratıyor**. Bu çerçeveden bakıldığında kimlerin ne kadar, nasıl ve hangi motivasyon ve duygularla hareket edebildiğine ya da edebileceğine dair bilgiler, sosyal fırsatların tespiti ve sosyal sorunların çözümünde de önemli hale geliyor. Böylece bireylerin farklı özellikleri üzerinden hareket edebilirlik kapasitesini ya da koşullarını belirleyen sınırları anlamamız ve bu sınırları esnetmemizi sağlayacak sosyal hizmetleri geliştirmemiz mümkün olabilir. Bu açıdan kentsel hareketliliğe dair çalışmaların kentlilerin kent içerisindeki sosyo- mekânsal hareketliliklerini belirleyen ya da sınırlayan koşulları duygularla bir arada ele alması gerektiğini söyleyebiliriz. Nitekim Ankara'nın Çankaya İlçesi'nde yaşayan farklı özelliklerdeki 37 kentliyle gerçekleştirdiğimiz derinlemesine görüşmelerden şunu

* Sosyolog, Sosyal Hizmet Uzmanı
Hacettepe Üniversitesi,
Sosyal Hizmet Bölümü
Hacettepe Üniversitesi
Sosyal Politikalar Uygulama
ve Araştırma Merkezi
Yönetim Kurulu Üyesi
Yeryüzü Kalkınma
Kooperatifi Kurucu Üyesi
burcuhatiboglu@gmail.com

¹Söz konusu araştırma İnsan Hakları Okulu Bahri Savcı Araştırma Destek Programı bağlamında desteklenmiştir.

söyleyebiliriz: “Zarar görme korkusu”, kentte hareketlilik kapasitesini belirleyen mikro, mezo ve makro düzeydeki birçok eşitsizlik ve ayrımcılık koşuluyla ilişkilenebilir.

[Mikro düzeyde kişilerin toplumsal pozisyonlarına ve içerisinde yer aldıkları sosyo-kültürel normlara göre çevreleriyle giriştikleri pazarlıklar çerçevesinde “zarar görmekten korkma” duygusuyla nasıl başa çıktıkları, bireylerin kentsel alandaki hareketliliklerini belirliyor.](#)

Bu çerçevede araştırma sonuçları Çankaya’da yaşayanların cinsiyetlerine, cinsiyet kimliklerine, cinsel yönelimlerine, yaş ve engel durumlarına bağlı olarak değişebilen toplumsal koşullarının temel olarak iki biçimde kent içerisindeki potansiyel hareketlilik alanlarının sınırını çizdiğini gösteriyor: *Zorunlu/ sorumlu hareketliliğe ve birlikteliğe bağlı hareketlilik*. Araştırma sonuçlarının gösterdiği bu iki hareketlilik biçimi, farklı kentler ve bölgelerde gerçekleştirilecek hareketliliğe ilişkin çalışmalarda dikkat edilmesi gereken noktalara işaret ediyor. Kentsel hareketliliğin sınırlarını genişletme olanak ve motivasyonları olarak da tanımlanabilecek olan *zorunlu/sorumlu hareketlilik*, [daha çok kadınların içerisinde yer aldıkları bakım ilişkileri açısından kendilerinden beklenen ve kabul edilmiş rol ve sorumlulukları çerçevesinde kendilerini “zorunlu/sorumlu” hissettikleri ve genellikle de “sınırlı” olan bir kent içi hareketliliği ifade ediyor](#). Örneğin Çankayalı kadınlar için kent içerisindeki hareketliliğin ağırlıklı olarak işe gitmek, çocukların ya da diğer hane üyelerinin ihtiyaçlarını karşılamak ya da bu süreçte hane üyelerine eşlik etmek (hane için alışveriş yapmak, çocukları okula götürmek, yaşlıları hastaneye götürmek, engelli hane üyesinin eğitim ya da sosyalleşme olanaklarına ulaşmasını sağlamak vb.) olduğunu görüyoruz. Kendisini orta-üst sınıf olarak tanımlayan bu grup için bakım ilişkilerinin kent içi hareketliliğin sınırları açısından bu kadar belirleyici olması, bakımla ilgili hareketliliğin “zorunlu hareketlilik” kapsamında ele alınması gerektiğini vurgulayan çalışmalara (örn: Sánchez de Madariaga, 2013) destek niteliğinde. Daha çok isteğe bağlı olarak ve eğlenmek amaçlı gerçekleştirilen sosyalleşme hareketliliği ise +65 yaş üzerindeki emekli olan ve olmayan kişiler için, ekonomik ve sağlık durumlarının

elverdiği ölçüde geçerli. Genellikle de bakım ilişkileri içerisinde bakım sorumluluklarını üstlenen birileriyle birlikte (genellikle kadın) gerçekleşen bir hareketlilik. Bu noktada engelliler için kent içerisindeki hareketliliğin de daha çok eğitim kurumlarına ve iş yerine gitmek olarak tanımlanırken, engelli olmayan kadın hane üyeleriyle birlikte gerçekleştirilen bir hareketlilik olarak ele alındığını belirtmek gerek. Bu çerçevede *birlikteliğe bağlı hareketlilik*, bir anlamıyla potansiyel ayrımcılık ve eşitsizlik karşısında “zarar görmemek” için geliştirilmiş, olumlu ve olumsuz boyutlarıyla deneyimlenen bir strateji olarak tanımlanabilir. Yaşlı ve engelli kentlilerin ifadelerinde daha örtük olarak anlam bulan bu durum, LGBTİ+’lar için kentteki hareketliliğin sınırlarını belirleyen en önemli motivasyonlardan birisi, belirli bir alanda “birliktelikle” hareket ederek “güvenli/ özgür” alanlar oluşturmak olarak karşımıza çıkıyor. Ancak ayrımcılıkla ve eşitsizliklerle daha yoğun olarak karşılaşan gruplar açısından kentte hareketliliğin sınırlarını genişletmeyi sağlayan bu stratejinin sınırlı kaldığını belirtmek gerek. Nitekim araştırma kapsamında “kentte kaybolabilme hakkından mahrum olma” hâlinin/duygusunun da sıklıkla karşımıza çıktığını söyleyebiliriz.

Dolayısıyla Çankayalıların büyük bir çoğunluğu (genç, yaşlı, engelli, engelsiz, kadın, erkek, LGBTİ+) “zarar görme korkusu” nedeniyle Çankaya sınırları içerisindeki belirli bir coğrafi alanda hareket etmeyi tercih ederken, Ankara kentinin belirli bölgelerine gitmekten özellikle çekinmektedirler. Kentliler için dahil olmaya çekinilen alanlar arttıkça ise “gettolaşma” ortaya çıkmaktadır.

[Araştırma sonuçlarına göre, gettolaşma, mezo düzey olarak ele alabileceğimiz, kentin farklı mekânsal parçalarının birbiriyle ilişkisini kuracak ulaşım sistemlerinin \(bilgi, insan, hizmet ve araçlar\) yetersizliği ile sosyal farklılıklara karşı toleranslı ve ayrımcı olmayan bir kentli bilincinin gelişmemiş olmamasıyla ilişkilidir](#). Özellikle toplumsal cinsiyet eşitsizliklerinin farklı eşitsizliklerle kesiştiği noktalarda daha keskin olmakla birlikte, bireylerin “güvenli” buldukları ulaşım saatleri, ulaşım biçimleri, sistemleri ve mesafeler sınırlanmakta ya da kentlilerin “dışlanmışlık” ve “ait hissedememe” duygularıyla kent içi hareketlilik daralmaktadır. Bu

çerçevede “güvenli ulaşım” tartışmaları kapsamında bir yerden bir yere gitmek için ne tür bilgi, insan, araç/hizmet sistemlerinin kullanıldığı ve yolculuk süresince ne tür duygular hissedildiğini, farklı kentler ve bölgelerde ortaya koyacak kapsamlı araştırmalara ihtiyaç var.

Araştırma sonuçları çerçevesinde, “güvenli ulaşım” bağlamında trafik güzergahlarının, yaya geçitlerinin, üst ve alt geçitlerin, toplu taşımaya ulaşma sürecindeki durakların, sokakların aktarma noktalarının ve toplu taşımaya yolculuk sürecinin bir bütün olarak evrensel tasarımın kurallarına uygun hale getirilmesi gerekliliği açıktır. Örneğin toplu taşımaya ilişkin olarak, gündüz saatlerinde işe, eğitime ve sosyalleşmeye gitmek için daha çok kadınların, orta alt sınıftan yaşlıların ve öğrencilerin kullandıkları bir ulaşım biçimi iken, yaşlılar ve kadınlar bu ulaşım biçiminde yolculuk ederken kendilerini “tehlikede” hissettiklerinden bahsetmektedirler. Bu “tehlikede hissetme” hâli çoğu durumda “ayrımcı ve cinsiyetçi” tavır ve davranışlarla ilişkilendirilmekle birlikte toplu taşıma sistemlerinin “sağlıklı, genç erkek, güçlü ve çevik” kişilere uygun olarak dizayn edilmesi”nin bir sonucu olarak da değerlendirilmektedir. Aynı nedenlerle engelliler, toplu taşıma sistemlerinden yararlanmanın zaman zaman “ölümcül” tehlikeleri göze almak olabildiğinden bahsetmişlerdir. LGBTİ+’ler açısından da heteronormatif kodların hâkim olduğu bir ulaşım biçimi olan “toplu taşıma”yı kullanmak, “rahatsız ve dışlanmış hissettiren” ifadeleri ve davranışları ya da fiziksel şiddete kadar uzanabilen heteroseksüel şiddet biçimlerini göze almak olarak anlam bulabilmektedir.

Son olarak kent içi hareketlilik sadece ulaşım ve trafik ile ilgili bir mesele olarak değil, kentte dolaşım hakkının kimler için ne kadar ve nasıl kullanılabilmediğini gösteren makro düzey bir politika meselesi olarak değerlendirilmelidir. Bu noktada insanların kentte hareket ederken kendisini güvende hissetmesi için, ayrımcılığa uğramayacağını ve dışlanmadığını hissetmesinin ne kadar önemli olduğunu görüyoruz. Dolayısıyla makro düzeyde ele alabileceğimiz kent politikaları ve planları açısından, bireysel düzeyde deneyimlenen “zarar görme korkusu”nun üstesinden

gelecek ayrımcılık karşıtlığını ve toplumsal cinsiyet eşitliğini kentler ölçeğinde geliştirecek stratejik planlara ihtiyaç vardır. Bunun devamı olarak kentlerin özgün yapılarına göre toplumsal cinsiyet eylem planları oluşturmak ve eylem planlarını izleyecek denge ve denetleme mekanizmaları kurmak işe yarayabilir. Bu çerçevede insanların kentte hareket edebilirlik kapasitelerinin geliştirilmesi açısından iki temel sosyal boyuta dikkat çekmek önemlidir:

1. Kentsel mekânın suçu önleme ve şiddetten kaçabilme fırsatları yaratan, farklılıklarla karşılaşmaların hoşgörüyü gelişimini desteklediği sosyal-öğrenme alanları olarak inşa edilmesini sağlayacak şekilde planlanması ve organize edilmesi, ve
2. Kentsel hizmetlerin heteronormatif olmayan sosyal hizmetlerle bütünleştirilmesi.

Kaynaklar

Charlotte, W. (2016) (Ed.). *Social work and the city: Urban themes in 21st-century social work*. UK: Palgrave Macmillan.

Hatiboğlu-Kısat, B. ve Odabaş, A. A. (2020). *Çankaya'nın Sitemli Yurttaşları, Kentsel Hareketlilik ve Kentsel Hizmetlere Erişim Ekseninde Toplumsal Cinsiyet Eşitliğinin İzleri: Ankara, Çankaya Örneği*. Ankara: Yeryüzü Kalkınma Kooperatifi Yayınları 1.

IFSW. (2014, 6 Ağustos). Sosyal Hizmetin Küresel Tanımı. *Uluslararası Sosyal Hizmet Çalışanları Federasyonu*. Erişim: Aralık 2020, <https://www.ifsw.org/global-definition-of-social-work/>

Kaufmann, V., Bergman, M. M. ve Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28 (4), 745-756.

Moser, C. (2016). Gender transformation in a new global urban agenda: Challenges for Habitat III and beyond. *Environment & Urbanisation*, 29 (1), 221-236.

Sánchez de Madariaga, İ. (2013). From women in transport to gender in transport: Challenging conceptual frameworks for improved policy making. *Journal of International Affairs, The Gender Issue: Beyond Exclusion*, 67 (1), 43-65.