

Şehir Hakkı Çerçevesinde Sokakların İadesini Talep Eden Toplumsal Hareketler

Özgün Dinçer, Ankara Üniversitesi İletişim Fakültesi, e-posta: odincer@media.ankara.edu.tr.

Özet

Kentlerin düzenlenmesinde sermaye mantığının etkisine, kentleşme sürecini Marksist bir yaklaşımla ele alan birçok yazar tarafından işaret edilmektedir. 1990'lı yıllardan başlayarak, kent mekânında egemen olan sermaye mantığını eleştiren ve bu yöndeki düzenlemelere karşı çıkan çeşitli kentsel hareketlerin ortaya çıktığı görülmektedir. Sokakların iadesini talep eden ve 'Reclaim The Streets' adıyla anılan bu hareketler kentlerin otomobillerin hâkimiyetinden kurtarılmasını ve sokakların yayalara iadesini talep etmektedir. Temelde kentlerdeki otomobil ağırlıklı ulaşım politikalarını ve bu politikaların kentlerde ve kent yaşamında neden olduğu olumsuz sonuçları eleştirmekte ve sokağı sosyal yaşamın alanı olarak yeniden kurmayı istemektedir. Çalışmada bu hareketler Henri Lefebvre ve David Harvey tarafından geliştirilen şehir hakkı kavramı bağlamında tartışılacaktır. Kavram, yazarlar tarafından kapitalist kentleşme süreçlerine karşı kentlilerin kentte yaşamaktan doğan haklarını ön plana çıkarmakta ve bu anlamda da anti-kapitalist bir nitelik taşımaktadır. Kavram, kentsel kaynaklara bireysel ve kolektif erişim hakkının yanında kentte yaşayanların kenti kendi ihtiyaçları doğrultusunda dönüştürme ve yeniden kurma, dolayısıyla kentsel mekânların nasıl düzenleneceği ve kullanılacağı konusundaki kararlara katılma hakkı olarak tanımlanmakta ve yazarlar tarafından nasıl bir kent istiyoruz sorusu ile bağlantılı olarak tartışılmaktadır. Çalışmanın amacı, bu hareketleri sadece şehir hakkı kavramı bağlamında ele almak değil aynı zamanda şehir hakkını talep eden bir toplumsal hareket olarak bunu anti-kapitalist bir mücadele içinden gerçekleştirmesinin önemini ortaya koymaktır. Hareket, otomobil ağırlıklı ulaşım politikalarını ekonomik, ekolojik ve toplumsal açıdan ele almakta ve kapitalizmle ilişkilendirerek geniş bir çerçeve içinde tartışmaktadır. Otomobil ağırlıklı ulaşım ve kent politikaları ile kapitalizmin kent mekânını metalaştırdığını ve ortak kullanım alanlarını özelleştirdiğini ortaya koymakta bu nedenle de sokakları geri kazanma mücadelesini anti-kapitalist bir mücadeleye dayandırmaktadır. Otomobilin kitlesel tüketimini ve otomobil ağırlıklı ulaşım sistemini teşvik ederek kentleri bizden çalan ve aynı zamanda sokak yaşamını ve buradaki kamusal etkileşimi yok edenin aynı iktidar olduğunun altını çizmekte dolayısıyla da sokakların sadece otomobiller değil her türlü baskı ve tahakkümden kurtarılması gerektiğini ileri sürmektedir. Hareketin diğer önemli özelliği sokakların gerçek sahibi olan yayaları sokağa yine sokağı kullanarak çağırmasıdır. Kentin kentliler açısından kullanım değerini ön plana çıkartarak sokağın ve sokak yaşamının kendisini dert edinmektedir. Hareket, farklı bir kent yaşamının mümkün olduğunu ileri sürmekte bu doğrultuda sokak işgalleri ve sokak partileri benzeri çeşitli eylemler düzenlemektedir. Sokaktaki egemen yaşam pratiğini eleştiren ve karşı çıkan bu hareketler, düzenledikleri etkinliklerle aktif bir sokak yaşamını teşvik

ederek bir alternatif de sunmaktadır. Ortak kullanıma ait olan kentsel mekânların özelleştirilmiş kullanımına ve zaten kentlilere ait olması gereken bu mekânların vergi, benzin ve benzeri ücretler karşılığında kentlilere geri satılmasına itiraz eden hareket, ortak kamusal mekânları sahiplenerek, bu mekânların katılımcı ve kolektif kullanımını önermektedir. Böylece sokaklar sadece muhalefetin ve direnişin değil yeni olanın ve talep edilenin kurulmasının da alanı haline gelmektedir. Sokaklar sadece mücadelenin konusu ve eylemin bir sahnesi değil, farklı bir toplumsal yaşamın gerçekleştirildiği bir alana da dönüştürülmektedir.

Anahtar Sözcükler: Şehir hakkı, sokakların iadesi talebi hareketleri, kent, kentsel hareketler, otomobil.

Reclaim the Streets Movements within the Framework of Right to the City

Abstract

In the organization of urban areas, effect of capitalism is specified by many writers who deal with urbanization process from Marxist point of view. On and after 1990s, it has seen that various urban movements which are against the regulations have appeared. These movements named reclaim the streets claim that streets should be liberated from the dominance of automobiles and should return back to pedestrians. It mainly criticizes transport and urban policies and the results of these policies in urban life. In the study we are going to discuss these movements within the context of concept of right to the city developed by Henri Lefebvre and David Harvey. The concept of right to the city of is discussed by authors through the question of what a kind of city we demand. Therefore, it is the right to the participation in making decision about how urban areas are organized, and how these areas are used. Lefebvre described the concept as transformed and renewed right to urban life. It is dwellers' right to the urban in accordance with their benefits as well as their right of personal and collective access to urban sources. In this respect, the aim of this study is to present the importance of reclaim the street movements as an anti capitalist struggle. Reclaim the streets movements discuss the automobile and transportation policies with economic, ecologic, and social aspects and deals with in a broad framework by associating it with capitalism. By asserting that capitalism commodifies urban areas and privatizes the use of public spaces through cars and transportation policies, they attached their struggle against car to anti-capitalist struggle. The power which steals streets from dwellers by encouraging mass consumption of automobiles and car dominant transportation system is the same with the power which suppresses the streets and public life. For this reason it is not only about creating car free spaces it is also about recreating streets as the spaces of social life and inviting more dweller to take more responsibility for themselves and to take part in the action. The most important feature of this movement is that reclaiming the pedestrians as actual owner of the streets. Reclaim the streets suggest that it is possible to have different city life therefore they organize such events like occupying streets or street parties. These movements which criticize dominant life

practice in the streets offer an alternative by encouraging an active street life with organized activities. They are against the privatized use of these public urban areas which actually should be owned by the citizens and objects to its selling-back in return of petrol payment, taxes and similar payments. Instead they suggest participated and collective use of these areas by dwellers. Therefore, the streets would be areas not only for opposition and resistance but also for reconstruction of new and demanded one. The streets are not only subject and area of struggle, but they are also the goal of them.

Keywords: Right to the city, reclaim the streets, city, urban movements, automobile.

Giriş

Sosyal etkileşimin en önemli mekânlarından olan sokağın, gündelik hayatın ve kamusal yaşamın önemli bir parçasını oluşturduğunu söylemek giderek güçleşmektedir. Kapitalist üretim biçimi kent mekânını da bir metaya dönüştürmekte ve bu da kentsel mekânların sermayenin çıkarları doğrultusunda örgütlenmesine neden olmaktadır. Kentler kamusal yaşama ve sosyal etkileşime sınırlı imkânlar bırakacak şekilde örgütlenmekte ve bunun sonucu olarak sokak yaşamı giderek ortadan kalkmaktadır. Bununla birlikte, 1990'lardan itibaren kent mekânının bu şekilde düzenlenmesine karşı çıkan ve sokağı kamusal yaşamın alanı olarak yeniden kurmaya çalışan hareketlerin ve eylemlerin de örgütlendiği görülmektedir. Bu çalışmanın konusunu da sokağı talep eden ve temel hedefi sokağı ve sokak yaşamını yeniden kazanmak, onu dönüştürmek ve orada yeniden bir kamusal yaşam kurmak olan bu hareketler oluşturmaktadır. Çeşitli ülkelerdeki birçok kentte farklı isimlerle bu doğrultuda eylemler gerçekleştirilmekte ve bunlar Sokakların İadesi Talebi¹ (*Reclaim The Streets – yazının bundan sonrasında RTS kısaltması ile ifade edilecektir*) adıyla nitelenmektedir. RTS hareketi, temelde özel otomobillere ağırlık veren ulaşım sistemini, bunu destekleyen politikaları ve bununla bağlantılı kent düzenlemelerini eleştirerek sokakların gerçek sahibi olan yayalara iadesini talep etmektedir. Hareket, otomobil ağırlıklı ulaşım ve kent politikalarını ekonomik, ekolojik ve toplumsal bir çok açıdan ele alarak kapitalist sistemle ilişkili olarak tartışmaktadır. Dolayısıyla sorunu genel resmin bir parçası olarak tanımlamakta ve anti-kapitalist bir zeminden hareket etmektedir. Buna ilaveten RTS hareketi kent mekânındaki bu düzenlemelerin toplumsal ve gündelik hayattaki çeşitli olumsuz sonuçlarına işaret ederek çevreyle daha uyumlu ve daha sosyal bir kent yaşamının mümkün olduğunu ileri sürmektedir. Bu hareketlerin en temel özelliği ise, doğrudan sokağın kendisini dert edinmeleri ve sokağı sadece politik mücadelenin bir aracı ve sahnesi olarak değil aynı zamanda amacı olarak görmeleridir.

Çalışmada bu hareketler David Harvey'in Lefebvre'den ödünç aldığı ve geliştirdiği 'şehir hakkı' kavramı çerçevesinde ele alınacaktır. Şehir hakkı

kavramının hem Lefebvre'deki hem de Harvey'deki tanımını birbiriyle ilişkili olan iki nokta üzerinde yoğunlaşmaktadır. Kavram öncelikle yazarlar tarafından kapitalist kentleşme süreçleriyle ilişkili olarak ele alınmakta ve kentlilerin yaşadıkları kentteki kaynaklara bireysel ve kolektif erişim hakkını ifade eden bir zemine oturtulmaktadır. Bununla ilişkili olan ikinci nokta ise, her iki yazarın da altını çizdiği gibi şehir hakkının kentsel kaynaklara erişim sorunu temel olmakla birlikte bundan daha fazlasını ifade etmesidir. Şehir hakkı kavramı nasıl bir kent istediğimiz ile ilişkili olarak bu kente dair kararlar üzerinde kentlilerin söz hakkıdır. Çalışmanın amacı, RTS hareketlerini sadece şehir hakkı kavramı bağlamında ele almak değil aynı zamanda şehir hakkını talep eden bir toplumsal hareket olarak mücadelesini antikapitalist bir zeminde kurmasının önemini ortaya koymaktır. Bu doğrultuda öncelikle şehir hakkı kavramı çerçevesinde kapitalist kentleşme süreci ile RTS hareketlerinin eleştirilerinin temelini oluşturan otomobil ağırlıklı ulaşım sistemi arasındaki ilişki tartışılacaktır. İkinci olarak, Harvey'in kentleşme yoluyla gelirin nasıl yeniden dağıtıldığı yönündeki yaklaşımı izlenerek, özellikle otomobil ağırlıklı ulaşım sistemine göre kent mekânının düzenlenmesi ve kentlilerin kentsel kaynaklarına erişimi arasındaki ilişki üzerinde durulacak ve RTS hareketlerinin otomobil ağırlıklı kent düzenine yönelttiği eleştiriler bu açıdan ele alınacaktır. Üçüncü olarak, RTS hareketlerinin odağında yer alan otomobilin kitlesel tüketimini ve otomobil ağırlıklı ulaşım sistemini destekleyen politikaların kent mekânı ve kent hayatı üzerindeki olumsuz sonuçlarına değinilerek, kentlilerin yaşadıkları kent üzerindeki haklardan nasıl mahrum bırakıldıkları gösterilmeye çalışılacak ve RTS hareketlerinin talep ve eylemleri bu bağlamda kentlilerin kent üzerinde sahip oldukları hakkı, yani şehir hakkını talep eden bir toplumsal hareket olarak değerlendirilecektir. Hareketin kent mekânının nasıl düzenleneceği ve kullanılacağına dair sorunu anti-kapitalist bir çerçeve içinden nasıl ifade ettiği ve bu nedenle de anti-kapitalist mücadeleyi kendi mücadelelerinin zemini olarak görmekte oldukları ortaya konmaya çalışılacaktır.

Kapitalist Kentleşme Süreci ve Şehir Hakkı Kavramı

Lefebvre, şehir hakkı kavramını, ilk olarak 1968 tarihli *Le Droit à la ville* adlı çalışmasında tartışmış, kavram daha sonra Harvey tarafından da geliştirilmiştir. Lefebvre'in (1996:147-159) ve Harvey'in (2008b, 2013) tartıştığı haliyle kavramın temeli kapitalist kentleşme sürecinin Marksist analizine dayanmaktadır. Kent mekânının örgütlenmesi ve düzenlenmesinde kapitalist üretim biçiminin etkisi, başta Lefebvre (1991), Harvey (2006, 2008a) ve Castells (1997) olmak üzere kentli Marksist bir yaklaşımla ele alan birçok yazar tarafından tartışılmıştır. Bu tartışmalarda modern kent ve kentsel mekânlar, kapitalizm ile ilişkili olarak değerlendirilmekte ve temelde kapitalizmin kentsel çevrenin üretilmesindeki rolünün altı çizilmektedir. Lefebvre (1991:9-10) kapitalizmin, binaların inşasından

yatırımın dağılımına ve emeğin dünya çapında bölünmesine kadar mekânla ilgili uygulamalı sorunların tümünü etkilediğine işaret ederken, Castells (1997) kenti kapitalizmin gerektirdiği işgücünün yeniden üretiminin mekânsal birimi olarak ele almakta, Harvey (2006, 2008a, 2013) ise kenti sermaye birikim süreçleri çerçevesinde kavramsallaştırarak, sermayenin dolaşımında kentsel çevrenin oynadığı rolün önemini vurgulamaktadır. Harvey, kentsel süreci üretim, dolaşım, değişim ve tüketim için maddi altyapının oluşturulması olarak tanımlamakta ve bu nedenle sermaye birikiminin mantığının kentsel gelişimin temel üreticisi olduğunu ifade etmektedir. Kapitalizm, krizlerini ve içsel çelişkilerini aşmak için 'uzamsal çözümler'e başvurmakta, coğrafi yayılma, uzamsal düzenlemeler, eşitsiz coğrafi gelişim gibi imkânlardan yararlanmaktadır. Bu şekilde 'kapitalizm kendi birikim sürecinin belirli bir tarihsel andaki dinamiklerine uygun olan bir coğrafya' diğer bir deyişle uzamsal ilişkiler, mekânsal düzenlemeler, örgütlenmeler ve yerler ağı üreterek kendi devamını sağlamaktadır. (2008a; 40, 74-75, 80-81). Harvey (2006, 2013) kentin kapitalist toplumsal ilişkilerin temel unsuru olarak görülmesi gerektiğinin altını çizmektedir. Lefebvre (1991) de benzer şekilde, kapitalizmin kentsel mekânı örgütleyerek kendi devamını sağlayan toplumsal ilişkileri yeniden ürettiğine işaret etmektedir. Kentlerde mekânın örgütlenmesi aracılığıyla kapitalizmin toplumsal ilişkilerinin yeniden üretildiğini ve kapitalizmin kentsel mekânın düzenlenmesi yoluyla ayakta kalıp gelişebildiğini belirten yazara göre bu haliyle kent kapitalist gelişmenin sadece nesnesi değil öznesi haline de gelmektedir. Dolayısıyla kapitalizmin kent mekânını metalaştırdığı, mekânı işgal ederek ve mekânı üreterek varlığını sürdürdüğü hem Lefebvre hem de Harvey tarafından ifade edilmektedir. Şehir hakkı kavramını tartışırken her iki yazar da bu noktadan hareket etmekte ve kapitalist kentleşme süreci karşısında kentlilerin haklarını bu bağlamda tartışmaktadır.

Şehir hakkı kavramı tartışmalarında hem Lefebvre hem de Harvey, kentleşme sürecinde etkili olan sermaye mantığı karşısında kentlilerin kent üzerindeki haklarını ön plana çıkartmaktadır. Lefebvre (1991, 1996) şehir hakkını kent mekânının üretimine dair görüşlerine paralel olarak tartışmakta ve bu süreçteki ilişkilerde önemli bir değişimi önermektedir. Şehir hakkı, değişim değerine göre örgütlenen kent mekânı yerine kullanım değerine göre belirlenen bir kent yaşamını temel almaktadır. Bu anlamda şehir hakkı, kentte yaşayanların kenti kendi ihtiyaçları doğrultusunda değiştirme ve yeniden üretebilme hakkıdır. Nitekim, kenti artı ürünün toplumsal ve coğrafi olarak yoğunlaşması olarak tanımlayan Harvey (2013:45,65)'e göre de şehir hakkı, kentli kitleleri yaşadıkları kentten mahrum bırakma pahasına gerçekleşen kentleşme süreci üzerinde kentlilerin belirleyici bir güç olmayı talep etme hakkıdır. Kent içinde

yaşayanların kentsel süreçlere müdahil olmasını talep etmek ise kent mekânının üretimindeki ekonomik, politik ve sosyal süreçleri ve ilişkileri etkileyecek önemli bir müdahaledir. Mekânın üretimi sermaye yatırımlarından vergilere, yerel yönetim kararlarından çevresel kararlara kadar birçok unsurun etkileşimini içermektedir. Dolayısıyla kavram mekânın üretimindeki güç ilişkilerinde önemli bir yeniden yapılandırmanın, sermaye ve devletten kentlilere kayan güç değişiminin gerekliliğini öngörmektedir. Bu anlamda da bireysel değil kolektif bir hak olarak şehir hakkı kapitalist kentleşme süreçlerine ve ilişkilerine bir müdahale anlamına gelmekte ve dolayısıyla da anti-kapitalist bir nitelik taşımaktadır.

RTS hareketleri de benzer bir çerçeveden yola çıkarak, kapitalizmin kent mekânını metalaştırdığına ve bu şekilde kentlileri yaşadıkları kente ve çevreye yabancılaştırdığına dikkat çekmeye çalışmaktadır. RTS hareketine göre kapitalist kâr mantığı kenti, dolayısıyla kentlilerin yaşam alanlarını satılabilir metaya indirgemekte, kapitalist kentleşme ise kentli kitleleri yaşadıkları kentten mahrum bırakma pahasına gerçekleşmektedir. Bunun sonucu olarak ortak kullanıma ait olması gereken kamusal mekânlar özelleştirilmiş kullanımlara ayrılmakta ve giderek artan ücretler karşılığında, zaten bu mekânların sahibi olan kentlilere geri satılmaktadır. RTS hareketinin bu eleştirisinin temelinde ise otomobil ağırlıklı ulaşım sistemi bulunmaktadır.

Otomobil Ağırlıklı Ulaşım Sistemi ve Kent

20. yy'dan itibaren otomobilin kitlesel olarak üretilmesi ile birlikte artan kullanımı başta kent mekânının düzenlenmesi olmak üzere toplumsal yaşamda birçok değişikliğe yol açmıştır. Otomobil'in kitlesel tüketimi meselesi Castells'in (1997: 30-35) de işaret ettiği gibi sermaye çıkarlarının ulaşım gibi kitlesel tüketime konu olan mevzular üzerindeki egemenliğiyle ilişkilidir. Günümüzde kentleşme politikalarını önemli derecede etkileyen ulaşım politikaları üzerinde otomobil sınai kompleksinin büyük bir rolü olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Nitekim otomobilin kitlesel üretimi ve tüketimi sadece bir metanın satışı ve pazarlanması meselesi değildir. Petrol şirketleri, otomobil sanayii (ve yan sanayileri) ile yol yapım ve bakım çalışmalarını içeren inşaat sektörünü de içine alan 'otomobil sınai kompleksi' ciddi bir ekonomik güç oluşturmakta (Freund ve Martin, 1996) ve kentlerdeki arsa, konut ve ulaşım politikaları başta olmak üzere çeşitli kamu politikaları üzerinde önemli etkilerde bulunmaktadır. Bu durum her açıdan çoğunluğun zararına olmakla birlikte, sermayenin çıkarlarının toplumsal çıkarların önüne geçtiği ve kamu politikalarının ağırlıklı olarak bu doğrultuda belirlendiğini ortaya koymaya fırsat vermekte ve sermayenin çıkarları doğrultusunda örgütlenen bir kentin ve kent yaşamının sonuçlarını geniş ve birbiriyle ilişkili bir çerçeve içinden tartışmaya imkân veren bir örnek oluşturmaktadır.²

RTS hareketlerinin işaret ettiği gibi otomobil ağırlıklı ulaşım sisteminin kent fiziksel düzenlenmesinde önemli etkileri bulunmaktadır. Özel otomobillerin ağırlıklı olduğu ulaşım sistemi sadece otoyol altyapısının oluşturulması gereği sebebiyle bile kent mekânının düzenlenmesinde ağırlıklı bir yere sahiptir. Bireyselleşmiş taşıt kullanımı, öncelikle bu araçların hareket edebileceği yol ağları ve park alanları gibi mekânsal düzenlemeleri zorunlu kılmaktadır. Bu nedenle kent planlamaları ve yapılan düzenlemeler otomobil alt yapısını temel alacak şekilde belirlenmektedir. Bu şekilde gerçekleşen mekân örgütlenmesi ise kentlerin büyümesine, çarpık bir planlama ile gelişmesine, dağılmasına ve kent içinde anlamsız boş alanların oluşmasına yol açmaktadır. Kent içindeki mesafelerin artması, konut alanları ile iş yerlerinin, alışveriş ve sosyal yaşam ile eğitim ve sağlık gibi hizmetler arasındaki mesafeleri artırmakta ve gündelik pratiklerin parçalanıp dağılması sonucunu doğurmaktadır. Kent merkezinin yoğunlaşan trafiği kaldıramaması sonucu giderek kent dışına yayılan konut alanları ile iş ve alışveriş merkezleri bu sorunu daha da arttırmaktadır. Bu durum yetersiz olan toplu ulaşım hizmeti ve yerleşim politikası ile birlikte düşünüldüğünde kentlileri otomobile daha fazla bağımlı hale getirmekte ve araç kullanımını artırmaktadır. Freund ve Martin, (1996: 38) bu nedenle ailelerin işe gidip gelme, alışveriş, çocukların okula götürülüp getirilmesi gibi günlük aktiviteler için incelikli ulaşım programları yapmak zorunda kaldıklarına ve kimi durumda da ulaşımın neden olduğu zorunluluklar nedeniyle bir ailede birden fazla arabaya sahip olma gereği duymakta olduklarına işaret eder. Daha da önemlisi, bu durum kendi içinde döngüsel bir nitelik taşımakta, kendini tekrarlamaktadır. Otomobil kullanımı arttıkça, otoyollar ve park alanları yetersiz kalmakta, trafik sıkışıklığı büyük bir sorun haline gelmektedir. Artan trafik sıkışıklığı ve yetersiz toplu ulaşım ciddi zaman kayıplarına neden olmaktadır. Bu sorunu aşmak için yeni yollar yapılmakta, kent giderek daha da genişlemekte ve dağılmaktadır. Bu da otomobile bağımlılığı daha fazla artırmakta ve otomobil kullanımının artışı ise aynı sorunları yeniden üretmektedir.³ RTS hareketinin de temel eleştirilerinden biri, otomobil altyapısına göre örgütlenen kent mekânı nedeniyle sokaklar, parklar, meydanlar gibi kamusal alanların giderek otoyollara diğer bir deyişle kamusal mekânların giderek özelleşmiş bir kullanıma ayrılmasıdır. Kentlilere ait olan ortak kullanım alanları otoyollarla işgal edilerek, otomobil ücreti, yakıt, yol bakım masrafları ve çeşitli vergilerle tekrar insanlara satılmakta ve bu giderek artan maliyetlerle gerçekleşmektedir.

Günlük faaliyetlerimizin önemli mekânları olan ev, iş, alışveriş alanlarının kent içindeki dağılımı ile yetersiz düzeyde kalan toplu taşıma hizmeti birlikte düşünüldüğünde, toplumsal mekânların otomobil kullanımını gerekli hale getirecek şekilde nasıl düzenlendiğini görmek mümkündür. Bu noktada

Castells'in (1997: 30-32) de işaret ettiği gibi halkın çıkarları ile çelişmesine rağmen sermayenin çıkarlarının desteklendiği politikaların izlendiği görülmektedir. Yazara göre, (Castells,1997: 30-32) sosyal konut, otoyol altyapısı, kentsel yenileme uygulamaları gibi alanlardaki devlet müdahalesi daima özel sermayeye eklenmiş bir şekilde gerçekleşmektedir. Bu süreç özellikle reklamlarla, çeşitli alanlara yapılan yatırımlarla, kimi tüketim alanlarında boşluklar bırakılmasıyla ve de insanların yaşam tarzını belirleyerek tüketimin koşullanması gibi araçlarla gerçekleştirilir ki bu durum özellikle konut, toplu taşımacılık ve sosyo-kültürel hizmetler ve benzeri alanlarda kendini göstermektedir. Castells (1997: 30) neo-kapitalist ekonomilerde, ulaşım sisteminin birkaç milyon işçiyi zamanında işlerine ulaştırabilecek düzeyde bir insan gücü hareketliliğini garanti etmesinin oldukça önemli olduğuna, bununla birlikte bu hizmetin ekonomik ve toplumsal olarak olanaklı olduğu en alt düzeyde sağlandığına işaret eder. Büyük kalabalıkların işe gidiş dönüş saatlerinde yaşadığı sıkışıklık, rahatsızlık, zamanlama kaygısı gibi nedenlerle insanlar bağımsızlaşmayı, 'sınırlanmamış kişisel hareketlilik kabiliyetini' ister ve 'kişisel özgürlük için araba' bu nedenle önemli bir hale gelir ki böylece de otomobil ihtiyacı yaratılmış olur (1997: 30-32). Bu durum da kentlerdeki trafik sıkışıklığını, genişlemeyi ve diğer problemleri arttırmaya devam eder. Konut ve kentleşme alanındaki diğer politikalarla birlikte düşünüldüğünde otomobil lüks olmaktan çıkarak zorunlu bir ihtiyaç haline getirilmiş olur. Üstelik otomobil kullanımının artması, reklamlarda öne sürüldüğü gibi zaman sorununu çözmekte, giderek artan trafik sıkışıklığı hem otomobil sahiplerinin hem de toplu taşıma kullananların zamanını çalmakta ve giderek geniş alanlara yayılan kent mekânı da bu durumu içinden çıkılmaz hale getirmektedir.

RTS hareketleri, otomobile göre düzenlenmiş kent mekânının yayalardan çalındığını söylerken tam da bu sorunlara işaret etmektedir. Kentlerin araç trafiğine göre düzenlenmesi, yolların genişletilerek kaldırımların daralmasına, yeşil alanların ve kamusal mekânların yok edilmesine neden olmakta, sokaklar insanlar yerine motorlu araç trafiğine tahsis edilecek şekilde düzenlenmektedir. Otomobil kullanımının artması kentlerde ortaya çıkan sorunları çözmekte, üstelik daha da arttırmaktadır. Bununla rağmen sermaye çıkarları gereği özel otomobilin kullanımını teşvik eden politikaların ve uygulamaların desteklenmesine devam edilmektedir. Kentlerde yolların yapımından konut ve ulaşım politikalarına, alışveriş merkezlerinden toplu taşıma kadar birçok unsur bu doğrultuda belirlenmekte ve düzenlenmektedir. RTS hareketi sokakların otomobiller gibi kapitalizm ile dolu olduğunu söylerken tam da kent mekânında egemen olan bu sermaye mantığına dikkat çekmekte ve buna karşı çıkmaktadır. Ulaşım ve kent politikaları, otomobil kültürünü destekleyen ve tüketimi daha da arttırmaya yönelik ekonomik ve politik güçlerle ilişkilidir ve bunu destekleyen politikalar ve sermaye çıkarlarından ayrı düşünülemez. Otomobil, kapitalist

sistemin neden olduğu sorunların sadece bir parçasını oluşturmaktadır. Bu nedenle de RTS hareketinin otomobil karşıtlığı kapitalizm karşıtlığından ayrılamaz.

Gelirin Yeniden Dağıtımında Kent ve Otomobil

Otomobil ve kent arasındaki ilişki sadece arazi kullanımına ilişkin bir sorun değildir. Kentsel mekânın nasıl düzenlendiği meselesi toplumsal hayat açısından da çeşitli sorunlara neden olmaktadır. Castells'in de işaret ettiği gibi (1997: 14) "kent sorunu esas olarak bütün toplumsal grupların günlük yaşamının temelinde yer alan ortak tüketim araçlarının örgütlenmesi" ile ilişkilidir. Kapitalizmin kentleşme yoluyla kolektif mal ve hizmetleri nasıl düzenlediğine Castells işaret ederken, Harvey'de bu düzenleme yoluyla gelirin eşitsiz dağıtımının nasıl yeniden düzenlendiğini ortaya koyar. Castells (1997) sermaye birikiminin coğrafi boyutlarının burjuva iktidarını devam ettirmede oynadığı rolü, özellikle ortak tüketim araçlarının örgütlenmesi ile emeğin yeniden üretimi üzerinden, Harvey (2006) ise, bu yolla gelirin yeniden eşitsiz dağıtımını meselesi üzerinden göstermeye çalışmaktadır. Castells (1997) kenti kapitalist sistemin gerektirdiği işgücünün yeniden üretimindeki rolü açısından ele almakta ve bu doğrultuda kent sorununun temelinde kolektif tüketime konu olan konut, ulaşım, açık alanlar, kamu hizmetleri, yaşam kalitesi gibi günlük yaşamın örgütlenmesinin temelinde yer alan ortak tüketim araçlarıyla ilgili olduğunu belirtmektedir. Yazara göre, "kentsel örgütlenme yalnızca mekânsal formların basit bir şekilde düzene sokulması anlamına gelmez; bu formlar daha çok hane halklarının günlük tüketim biçimlerinin ortak olarak ele alınması sürecinin bir ifadesidir." (Castells, 1997: 28) Bu durumu, Harvey'i (2006) izleyerek, kolektif tüketime konu olan ortak mal ve hizmetlerin kent içinde nasıl dağıldığı sorunu gelirin yeniden dağıtımını meselesine içkindir şeklinde ifade edebiliriz. Diğer bir deyişle kent kolektif tüketim araçlarının düzenlenmesi ile hem emeği yeniden üreterek hem de geliri yeniden dağıtarak kapitalizmin devamını sağlar. Harvey (2006) kenti, sermaye sahiplerinin kendi avantajlı konumlarını sürdürdükleri kapitalist ekonomi politikalarının tam da kalbine yerleştirir ve kapitalizmin mekânsal organizasyonunun eşitsiz gelir dağılımını pekiştirdiğini ileri sürer. Yazar (Harvey, 2006: 58-64) bu amaçla çalışmasında kentsel sistemde gelirin nasıl yeniden dağıtıldığı ve bunların nasıl daha büyük eşitsizliklere neden olduğunu ortaya koymaya çalışır. Kentin mekânsal düzenleme biçimini, yani konutların yerlerini, bunlara bağlı olan taşıma ve ulaşım güzergâhlarını, iş olanaklarını ve benzeri kentsel unsurları yerlerini değiştirerek yeniden yerleştirdiğimiz takdirde herhangi bir aile için bu kentsel araçlara erişilebilirliğin fiyatı ve yakınlığın maliyeti de değiştirilebilecektir. Çünkü bir kentteki ekonomik faaliyetlerin konumunun değişmesi, iş fırsatlarının konumunun değişmesi demektir ki bu

da mesken faaliyetlerin konumunun değişmesi anlamına gelmektedir ve tüm bu değişiklikler ulaşım hizmetinin elde edilebilirliğindeki ve harcamalarındaki değişikliklerle de ilişkili olacaktır. Yazara göre, kentin mekânsal biçimindeki farklılaştırıcı dengesizlik böylece geliri yeniden dağıtabilecektir. Zukin (2006: 102) bu durumu 'sosyal eşitsizliğin mekânsal örgütlenmesi' olarak tanımlar. Eşitsiz coğrafi örgütlenme gelir dağılımındaki eşitsizliği pekiştiren bir süreç haline gelir ve böylece kent gerçekliğinde, yazarın ifadesiyle, kazananlar ve kaybedenler ortaya çıkar: Zenginler daha da zenginleşirken fakirler daha da fakirleşir. Kısacası kapitalist toplumsal örgütlenme, mekânsal düzenlemeler yoluyla geliri yeniden dağıtmakta ve sonunda da kendisini yeniden üretecek mekânı üretmektedir.

Kentte her şey birbiriyle ilişkilidir. Kent mekânının nasıl örgütlendiği ve ortak tüketim araçlarının kent içindeki dağılımı birbirlerini de etkilemektedir. Ulaşımın örgütlenmesi, konut, sağlık, eğitim ve diğer sosyal faaliyet alanlarının konumu ile birlikte düşünüldüğünde otomobil kullanımı ve ona uygun kent düzeni, gelir dağılımındaki adaletsizliği pekiştiren bir unsur olarak ortaya çıkmaktadır. Öncelikle kentin büyümesi ve dağılması sorunu ulaşım sorunu ile birlikte erişim sorununu da beraberinde getirmektedir ki şehir hakkı kavramının temelinde yer alan kentsel kaynaklara erişim meselesinde önemli bir etkidir. Kent içindeki mesafeler arttıkça, konut, iş, sosyal yaşam gibi faaliyet alanları arasındaki mesafeler artmakta "kendi zamanlarını ve mekânlarını düzenleme olanağı olmayan çok sayıda ücretli" (Castells, 1997: 30) açısından ulaşım daha masraflı ve sıkıntılı bir hale gelmektedir. Buna ek olarak Harvey, (2006: 64) kentin belli bölgelerinde yaşayanların aldıkları hizmetin kalitesinin de düşük olduğuna dikkat çeker. Eğitim, sağlık, sosyal alanlar ve faaliyetler kentin belli bölgelerinde yoğunlaşmakta ve her bölgede farklı nitelikte ve kalitede sağlanmaktadır. Kentin belli bölgelerinde oturanların çevresel düzenlemeler, sağlık, eğitim, ulaşım gibi kamu hizmetlerine erişim düzeyi ve kalitesi düşüktür. Genelde, varlıklılar ve görece fazla kaynağa erişenler daha çok yarar elde ederken, yoksul ve hareket özgürlüğü kısıtlı olanlar sadece sınırlı kaynaklara erişebilmektedir. Bu şekilde de gelir dağılımındaki adaletsizlik kentteki kaynakların dağılımı ve kalitesi ile yeniden üretilmiş olmaktadır. Harvey, (2013: 69) kolektif bir hak olarak şehir hakkı talebinin "kentleşme ile artı değer üretimi ve kullanımı arasındaki içsel bağ üzerinde kimin söz sahibi olacağı" meselesi ile ilişkili olduğunu söylerken tam da bu duruma işaret etmektedir. Buna ek olarak yazar, (2006) çevre kirliliği, yaşam kalitesi gibi unsurlarla birlikte ve de bunlar aracılığıyla gelirin yeniden dağıtıldığı ve bu şekilde de sosyal eşitsizliğin ve adaletsizliğin yeniden üretildiğinin altını çizer. Dolayısıyla örneğin kent içinde yeşil alanların ya da parkların bulunduğu bölgelerin sembolik değeri daha yüksek iken kirlilik

kaynaklarına yakın bölgelerin daha düşük olması gibi unsurlarla bu sürecin nasıl işlediğine dikkat çeker. Kısacası sağlık, yaşam kalitesi gibi çeşitli unsurlar ile birlikte ve bunlar aracılığıyla gelir dağıtımındaki adaletsizlik ve sosyal eşitsizlik yeniden üretilmektedir. Dolayısıyla kapitalist kentleşme süreci içinde mekânın sermaye çıkarları doğrultusunda örgütlenmesi, kentlilerin kentteki ortak tüketim araçlarına bireysel ve kolektif olarak erişimlerini ve bu kaynaklardan eşit bir ölçüde yararlanmalarını engellemektedir. Bu nedenle de şehir hakkı kavramı kapitalist kentleşme süreci karşısında kentlilerin yaşadıkları kentteki kaynaklara erişim hakkını temel alması ve değişim değeri ile örgütlenen kent mekânının karşısına kentlilerin haklarını koyması açısından anti-kapitalist bir zemine oturmaktadır.

RTS hareketi de kentlerin otomobil ağırlıklı ulaşım sistemine göre düzenlenmesinin sorunun nasıl yeniden ürettiğine dikkat çekmektedir. Artan araç kullanımı ve kentin buna göre örgütlenmesi, yollara ve park yerlerine ayrılan ve araç trafiğine göre düzenlenen kent mekânı nedeniyle bir yandan kamusal mekânları yok etmekte, diğer yandan da kentin insanlar için yaşanması zor bir mekân haline gelmesine neden olmaktadır. Dolayısıyla özellikle çocuklar, yaşlılar ve engelliler açısından kentin bu düzeni erişim sorununu da beraberinde getirmektedir. Otomobil ağırlıklı ulaşım sistemine göre planlanmış kent düzeninde sokaklar trafiği ayrılarak tehlikeli yerler haline gelmekte bu kesimlerin hareket kabiliyeti oldukça sınırlı olmaktadır. Mesafeler arttıkça ve toplu taşıma olması gerekenin altında bir düzeyde karşılandığından bir yerden bir yere gitmek zorlaşmakta ve bu kişiler evde kalmaya zorlanmakta dolayısıyla bu kesimlerin ulaşım ve kent yaşamı hakkı gasp edilmektedir. Kentlerin motorlu araçlara ağırlık verecek şekilde düzenlenmesi ile çocukların oyun alanı sınırlanmakta, engelliler ve yaşlılar için uygun kent düzeni sağlanamamakta, kaza, ölüm ve yaralanma ihtimalleri artmaktadır. Kentlilerin sosyal yaşam alanlarına ve sosyal faaliyetlere erişim imkânı sınırlanmaktadır. Buna ek olarak kent içindeki mesafelerin artması ve trafik sıkışıklığı sırasında yaşanan vakit kayıpları çalışan kesimin iş dışında kalan özel zamanından çalmaktadır. Böylece örneğin bir emekçinin günlük yaşamı kendi düzenlemediği kent mekânındaki düzene katı bir şekilde bağımlı hale gelmektedir. Zaman ve uzaklık sorunu, bu kişileri çeşitli serbest zaman faaliyetlerinden ve sosyal aktivitelerden mahrum bırakmaktadır. Kentin dağılan ve parçalanmış yapısı hem gündelik yaşamı hem de sosyal yaşamı bölüp parçalamakta, “emek zamanı ile yaşam zamanı arasındaki bölünmeler giderek silikleşmektedir” (Hardt ve Negri, 2012: 20). Dolayısıyla sadece alışveriş gibi zorunlu ihtiyaçların karşılandığı tüketime yönelik bir yaşam biçimine neden olmaktadır. Ayrıca trafik kazaları sonucu oluşan kayıplar, sakatlanmalar, yaralanmalar ve bunlar nedeniyle oluşan hastane ve

bakım giderleri, sağlık sorunları ve maddi hasarlar hem yaşam kalitesi hem de gelir açısından gelir düzeyi düşük olanları daha ağır etkilemekte böylece gelir eşitsizliğini katlamaktadır.

Otomobile sahip olmanın bizzat kendisi de gelir dağılımındaki eşitsizliği pekiştiren önemli bir araçtır. Öncelikle, otomobile sahip olabilmek onu satın alma gücüne sahip olmak demektir. Bunun yanında yakıt, vergi ve bakım masrafları gibi ek mali yükler de getirdiğinden bunları karşılayabilecek bir yıllık gelire sahip olmak önemlidir. Dolayısıyla otomobil tüketimini teşvik eden uygulamaların, reklam ve kampanyaların sıkça ifade ettiği sosyal statü, prestij, imaj, hareket özgürlüğü ancak bu mali satın alabilecek belirli kesimlerin ulaşabileceği ayrıcalıklardır. Bunun yanında bu ek mali yüklerin, gelir düzeyi düşük olan hanelerin bütçesinde oluşturacağı yük gelir düzeyi yüksek olanlardan çok daha fazladır ve bu durum da dezavantajlı kesimlerin durumlarını pekiştiren bir eşitsizlik kaynağı olarak ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla zorunluluk haline gelen otomobil sahipliği çelişkinin ve eşitsizliğin de yeni bir kaynağı haline gelmektedir. Üstelik çevre düzenlemeleri, yol yapım masrafları, motorlu araçların çevreye verdiği kimi zararlar, zehirli gazlar, enerji kaynaklarının aşırı tüketimi, katı atıklar, ağır ya da hafif metaller gibi zararlar ve atıklarla yaratılan çevre sorunları, kazalar ve hava kirliliği nedeniyle oluşan sağlık sorunları ve bakım giderleri gibi sorunlar sade otomobil sahiplerini değil otomobil sahibi olmayanları da olumsuz etkilemekte daha da önemlisi bunlara ilişkin harcamalar sadece araç sahiplerinden değil çoğunlukla toplumun tümünden alınan vergilerle karşılanmaktadır. Dolayısıyla otomobile sahip olmayanlar da bu harcamalara ortak olmakta, bu durum özellikle gelir düzeyi düşük olan kesim üzerinde yeni mali yükler getirerek onların durumunu zorlaştırmaktadır. Kısacası sermayenin çıkarları doğrultusunda, motorlu araç trafiğine öncelik verecek şekilde örgütlenen kent mekânının düzeni gelir seviyesi daha düşük kesimlerin aleyhine işlemekte, çevreye verdiği zararın dışında kişilerin yaşam kalitesini düşürmekte ve böylece Harvey'in de (2006) işaret ettiği anlamda adaletsiz gelir dağılımını bir kez daha pekiştirmektedir.

Kent Yaşamının Yeniden Düzenlenmesi Hakkı

Harvey'in (2013) de işaret ettiği gibi kentleşme, kentlileri yaşadıkları kent üzerindeki hemen hertürlü haktan mahrum bırakıp ahasınagerçekleşmektedir. Şehir hakkı kavramı da bu anlamda kentsel kaynaklara erişime dayanmakla birlikte bundan çok daha fazlasına işaret etmektedir. Lefebvre'in (1996: 147-159) tanımladığı haliyle şehir hakkı, yenilenmiş ve dönüştürülmüş bir kent yaşamını kurabilme hakkıdır ve nasıl bir yaşam istediğimiz ile doğrudan ilişkilidir. Kent, kapitalizmin ihtiyaç duyduğu işgücünü yeniden üretecek şekilde örgütlenmiş, barınma, ulaşım, çalışma ve sosyal faaliyetlere yönelik

alanlar kent içinde bu doğrultuda düzenlenmiştir. Bununla birlikte Lefebvre açısından kent sadece emeğin yeniden üretildiği, barınma ve çalışma alanları ile sınırlı bir mekân değildir. Kent hayatı çeşitliliğin, farklı olanla karşılaşmanın dolayısıyla çatışmanın ve uzlaşmanın mekânıdır. Sosyal etkileşim ve paylaşımın, bireyselliğin, özgürlüğün, sınırların ve aynı zamanda mücadelenin de mekânıdır. Kişinin kendini geliştirdiği ve sosyal hayatı deneyimlediği bir yerdir. Bu nedenle de şehir hakkı sadece kentin barındırdığı kaynaklara ulaşma hakkı olarak değil, bu kaynakların arzulan yaşam tarzı doğrultusunda düzenlenmesi hakkı olarak tanımlanır. Yaşanabilir bir kent mekânı konutlardan yeşil alanlara, sosyal faaliyetlerden kentteki her türlü baskı ve ayrımcılığın kaldırılmasına kadar çeşitli düzenlemeleri kapsar. Dolayısıyla kentte yaşayanların istedikleri yaşam tarzına uygun şekilde kenti ve kent hayatını yeniden düzenleme hakkıdır. Lefebvre gibi Harvey (2008, 2013) de şehir hakkını sadece kentteki kaynaklara ulaşma hakkı olarak tanımlamaz. Bunu temel almakla birlikte yazara göre şehir hakkı bundan çok daha fazlasıdır. Kenti kurarak kendimizi kurma hakkıdır. Nasıl bir yaşam tarzı, toplumsal ilişkiler ve estetik değerler istediğimiz ile ilişkilidir. Kentte yaşama ve varolma hakkı kenti de bu doğrultuda yeniden kurma hakkıdır. Dolayısıyla da kentlilerin kenti kendi ihtiyaçları doğrultusunda yeniden kurma ve onu değiştirme hakkıdır ve bu anlamda da kentin nasıl şekilleneceği üzerinde belirleyici bir güç olmayı talep etmektir.

Kent farklı toplumsal kesimlerden insanların bir arada bulunduğu, karşılaştığı, etkileşime girdiği yer olarak farklı toplumsal pratiklerin potansiyelini de barındırmaktadır. Mahalleler, sokaklar, bulvarlar, parklar, meydanlar gibi çeşitli kentsel mekânlar fiziksel düzenlemelerine ve kullanımlarına bağlı olarak farklı ölçeklerde bu karşılaşmalara ve etkileşimlere imkân tanımakta, çeşitli kamusalılıkların olduğu mekânlar haline gelmektedir. Gündelik hayat ve mekânsal pratikler içinde oluşan bu kamusalılıklar çeşitli toplumsal ve politik etkinliklerin de nüvesini oluşturmaktadır. Kent sermayenin çıkarları doğrultusunda değişim değerine göre örgütlenirken kentliler açısından gündelik hayatlarını sürdürdükleri mekânların kullanım değeri söz konusudur. RTS hareketi de kentsel mekânların nasıl kullanılacağı meselesini dert etmekte ve kentlerde sosyal etkileşimi azaltacak mekânsal düzenlemelere dikkat çekerek durumu bu açıdan da eleştirmektedir. Bu nedenle de şehir hakkı bağlamında daha insanca yaşamın olduğu ve insanların kendilerini gerçekleştirebildiği bir kent yaşamını talep etmektedir.

RTS hareketi kentteki düzenlemelere sokakların kentliler açısından kullanım değerini göz önünde bulundurarak yaklaşmaktadır. Kentlerin bizi sokaktan uzak tutacak şekilde nasıl düzenlendiğine dikkat çekerek kentlilerin kentten ve sosyal yaşamdan nasıl mahrum bırakıldığına işaret eder. Meydanların kavşağa

dönüştürülmesi, bu meydanların çevresinde bulunan açık alanlar ya da parklar gibi alanların trafiğe ayrılması ya da alışveriş merkezleri gibi özel ya da ticari kullanımlara ayrılarak sadece belli koşulları karşılayanların girebildiği yerler haline getirilmesi gibi uygulamalar ile insanlar sokaklardan uzaklaştırılarak iç mekânlara hapsedilmektedir. İçinde sinemaları ve çeşitli etkinlikleri bulunan alışveriş merkezleri, kafeler ve benzeri mekânlar ile sadece tüketim ve benzeri etkinliklerle sınırlandırılmış bir yaşam biçimine yönlendirilmektedir. Kentin dış çeperlerinde yer alan ve içinde spor ve alışveriş merkezleri gibi alanları da bulundurarak steril alanlar yaratan özel güvenli sitelerin yaygınlaşması ve televizyon, bilgisayar, internet ve ev oyunları gibi uygulamalar ile insanlar ayrıştırılmakta, sokaklar ve sokak yaşamı ortadan kaldırılmakta bireysel/yalnız bir yaşam biçimi en iyi seçenekmiş gibi sunulmaktadır. RTS hareketi, kamusal mekânların, sokakların kentlilerden çalındığını ve onlara çeşitli ücretler karşılığında geri satıldığını ileri sürer kent tam da böyle bir duruma işaret etmektedir. Harvey'in de (2008b, 2013) belirttiği gibi kentleşme insanları kentten mahrum bırakarak gerçekleşmekte, kapitalizm mekânı işgal ederek ve metalaştırarak kentlilerden çalmaktadır. Kentteki bu düzenlemeler insanları eve hapsederek kent yaşamını, kamusalılığı ve sosyal etkileşimi öldürmekte, sokakların yaşam alanı olduğunu unutturmaktadır ve tek ya da en iyi yaşam biçimi buymuş gibi gösterilerek pazarlanmaktadır. Sokaklar ise iktidarın senaryosuna uygun şekilde steril olarak düzenlenmektedir. Tüm mahalleler birbirine benzetilmekte, konut, alışveriş ve çalışma alanlarından, park yerlerinden ve araç yoğun caddelerden oluşan düzenlemelerle farklılıklar, yerellikler yok edilmektedir. Otomobillerin hâkim olduğu kent düzeninde sokaklar motorlu araçların çizgisel ve hızlı hareketine uygun bir şekilde sadece düz bir ilerlemeye imkân verecek şekilde düzenlenmektedir. Sokak bir yere varmak için geçip gidilen bir yer olarak vardır bu senaryoda, içinde yaşanan, var olunan bir yer olarak değil. RTS hareketinin işaret ettiği yol ve sokak ayrımı da buradan gelmektedir. Yollar motorlu araçların hareketine uygun olarak düzenlenen mekânlardır; sokaklar ise yayaların ve sosyal yaşamın alanıdır. Otomobiller ve kapitalizm insanlara ait olması gereken sokakları yola dönüştürerek kentlilerden çalmaktadır. Hareket, çevreye de zarar veren ve kent yaşamını bizden çalan otoyollara bu nedenle karşı çıkarak sokakların tekrar insanlara iadesini talep etmektedir.

Sokakları ve sokak yaşamını talep eden bir hareket olarak RTS için sokaklar simgesel bir öneme sahiptir. Sokaklar, toplumsal ve kültürel deneyimlerimiz birçoğunun kurulduğu ve yeniden üretildiği önemli mekânlardır. Sokaklar ve meydanlar birliktelik, etkileşim, muhalefetin dilinin oluşması ve aktarılması açılardan çok önemli bir ortam sağlamaktadır. Bu nedenle de iktidar tarafından kamusal yaşam iç mekânlara hapsedilmekte ve sadece tüketime yönlendirecek şekilde düzenlenmektedir. İktidar ortak alanları yok etmeye çalışır; çünkü ortak

bir alan olmadan gerçek bir birliktelik ve ortaklaşalık sağlanamaz. Ortak dili kuran şey bu ortak yaşam alanları olduğundan egemenin kırmaya, ortadan kaldırmaya çalıştığı şeydir. Bu nedenle RTS hareketinin iktidara meydan okuduğu, karşı durduğu yer olarak sokakları seçmesi simgesel bir önem taşımaktadır. Sokaklar, insan hareketinin, sosyal etkileşiminin, özgürlüğün ve kendiliğindenliğin yaşam alanı haline geldiğinde sadece otomobillere değil her türlü tahakküme ve baskıya meydan okunabilecek yerler haline gelecektir. Gündelik hayatın sürdüğü, katlanıldığı ve tüketildiği ve iktidarla karşı karşıya gelinen ve çatışılan yer olan sokakların aynı zamanda gündelik hayatın yaratıldığı, büyütüldüğü ve tadının çıkarıldığı/keyfine varıldığı yerlere dönüştürülmesi gerektiğini savunur ve eylemlerini bu doğrultuda gerçekleştirir. Bu açıdan RTS eylemlerinin en önemli özelliği, insanları sokağa yine sokağı kullanarak çağırmasıdır. Bu amaçla sokakların işgali ve işgal edilen sokaklarda düzenlenen partiler, festivaller eylem stratejisi olarak benimsenmiştir.⁴ Genelde belirli bir bölgenin bir anda kalabalık bir kitle tarafından işgal edilmesi, trafiğin akışının zorunlu olarak kesilerek, işgal edilen alanda sokak partileri düzenlenmesi şeklinde gerçekleşmektedir.⁵ Müzik, yemek, içki, danslar, oyunlar, çeşitli etkinlik ve eğlencelerle normalde motorlu araç trafiğine ait olan sokak gerçek sahibi olan insanların birlikte eğlendiği, ürettiği bir yaşam alanına çevrilmektedir. Bu anlamda sadece eylemlerin değil toplumsal yaşamın da kendini var etme yeri olarak sokaklar kamusal yaşamın alanı haline de getirilmektedir.

Sokak işgalleri de sokak partileri de bir çağrı ile başlar ve dileyen herkesin katılımına açıktır. Bu eylemler ile böylece sokakların araçlara değil insanlara ve kolektif kullanıma açıklığı da vurgulamaktadır. Hareket, sokağı ele geçirmek için yine sokağı kullanmakta, bu eylemlerle daha aktif bir sokak yaşamını teşvik etmektedir. Bu imkânı veren ise hareketin sokakta gerçekleşen ve gündelik hayatın içine sızan bir eylem şekli benimsemiş olmasıdır. Tesadüfen oradan geçiyor olmak ya da evden dışarı çıkmak bile bu eylemin bir parçası olmak için yeterlidir. Bu anlamda sokak partileri gündelik hayatın mekânlarını yeniden kuran, kamusal alanı yeniden sahiplenen, sokakları ve onların özgürleştirme potansiyelini yeniden keşfeden bir etkinliktir. Kapitalizmin parçalara ayırdığı toplumu yeniden bir araya getirmenin bir yoludur. Konserler, festivaller, yarışmalar ve eğlenceler ile beraber üretmeye yönelten bir eylemlilik hali, kolektif bir pratiktir. Muhalefetin hem kendisinin hem dilinin hem de pratiklerinin oluştuğu yerlerdir. RTS hareketi, eylemi sokakta gerçekleştirerek sadece sokağın anlamı içinde bir yere oturtmakla kalmamakta fakat aynı zamanda sokakta egemen olan yaşam pratiğine de bir eleştiri oluşturmaktadır böylelikle. Daha katılımcı daha aktif bir sokak yaşamının olabileceği iddiasında olan bu hareketler bu nedenle doğrudan bunu gerçekleştirmeye yönelik bir eylem stratejisini

benimsemektedir. Lefebvre'in (1991, 1996) işaret ettiği özgürlükle, yaratıcılıkla ve festivallerle dolu kent yaşamını hayata geçirmektedirler. Bu anlamda RTS hareketinin eğlence, festival ve karnavalesk öğeleri bir politik ifade biçimi olarak kullanmakta olduğu söylenebilir.

RTS hareketi seçtiği eylem stratejisi ile politikayı da dar anlamıyla kavramayıp, geleneksel kurumların dışına çıkarmakta, sokağın ve gündelik yaşamın içine taşımaktadır. Politikanın gündelik ve toplumsal yaşamın her alanını kapsadığına işaret etmekte ve düzenledikleri eylemler ile politikayı sokağa taşıyarak, gündelik hayatın akışına dâhil etmekte ve sokaktan geçen herkesin katılabileceği bir pratik haline getirmektedir. Bu tarz eylemler siyasetin ve katılımın geleneksel yollarını da değiştirmektedir. Gündelik yaşam deneyiminin içine sızmakta ve gündelik yaşamın deneyimlendiği mekân olarak sokağı ele geçirmektedir. Eylemin üretiminin kendisinin kolektif ve katılımcı nitelikte olması beraberinde, katılan herkesin, sokaktan geçen sıradan bir insanın dahi politik bir aktör haline gelmesini de sağlamaktadır. Herhangi bir politik örgütlenme içinde olmayan ya da çok farklı sosyal sınıf ve kesimlerden insanları kent yaşamından doğan bir ortaklıkla birleştirmektedir. Eylemlerde katılımcılar homojen bir topluluk oluşturmamaktadır. Sokak, kentteki her kesimden insanı kapsamakta ve aynı kentte yaşıyor olmak bu insanların tek ortak paydalarını oluşturmaktadır. Bu şekilde de sokağın kullanımının sınırlarının genişletilmekte bu da aynı zamanda politikanın ve katılımın da sınırlarını genişletmekte, sadece örgütlü insanları değil her kesimden insanı siyasal aktör olarak eylemin içine çekmektedir. İnsanlar, talep eden, eyleme geçen özneler olmakta ve bunu gündelik hayatlarının, sokaktaki toplumsal yaşamın bir parçası olarak gerçekleştirmektedirler.

Sokağı ele geçirirken, siyaset yapmanın yerleşik biçimlerine de itiraz edilmektedir. RTS hareketleri, değişimin bireysel ya da kolektif doğrudan eylem ile gerçekleştirilebileceğini ileri sürerek yaşamın her alanında doğrudan eylemi (*non-violent direct action*)⁶ savunmakta ve bu nedenle savundukları sokak yaşamını hayata geçirecek bir eylem stratejisini tercih etmektedir. Bunun nedenlerinin başında ise geleneksel yöntemler ile kent sorunlarını siyasetçilerin gündemine dâhil edilememesi ve bir sonuca ulaşılamaması gelmektedir. Otoyolların ekonomi için daha iyi olduğu ve böylece daha kısa sürelerde yolculuk yapılacağı yönünde reklam ve propagandalarla otoyollar ve üretilen otomobiller gelişmişliğin bir ölçütü olarak sunulmaktadır. Bu şekilde bir yandan otomobilin kitlesel üretimi ve tüketimi diğer yandan da çevreye zarar verecek yol ağlarının yapımı ve yerleşim politikaları desteklenmektedir. Kısa vadeli kazançlar ve çıkarlar uzun vadeli sonuçların önüne geçmekte, ekolojik ve toplumsal sonuçlar göz ardı edilmektedir. Buna ilaveten doğrudan eylem sadece tepkiye değil yeni olanın kurulmasına yönelik de bir taktiktir. Hareket de

zaten sokak partilerinin sadece protesto olarak değil, yeni olanın kurulması için bir başlangıç olarak görmektedir.

Sokak eylemlerinin kolektif olması, katılıma açık olması, insanlar arasındaki etkileşime ve birlikteliğe izin vermesi gibi özellikleri sokakta gerçekleşen eylemlerin toplumsal etkisini de artırmaktadır. Böylece sokak, muhalif bir kamusal alanın mekânı haline gelerek onu dönüştürmektedir. Gündelik yaşamın ritmi içinde diğer insanlarla karşılaşmaya, etkileşime girmeye ve farklı deneyimlere imkân veren sokakta örgütlenen bu hareketlerin yarattığı deneyimler ortaklaşan ya da çatışan kimi duygulanımlara da imkân vermektedir. Eylem hayata geçtiği sırada sokak politik, kültürel, ekonomik, sosyal tüm bölünmeleri eriten ütopyik bir ifade alanına dönüşmektedir. Kentsel mekânda bir yandan kamusal etkileşime izin veren bir yandan da kamu için üretilen bu eylemler kamusal mekânın yeni kullanım biçimlerini üretmekte ve bu mekânların karşıt bir kamusal alanın nüvesinin oluşmasına imkân veren potansiyel alanlar haline gelmektedir. Gündelik hayatın içinde karşılaşılan yeni deneyimlere imkân vererek, sokağın algısını ve tanımını değiştirmekte, burayı kullananlara yeni özgürlük alanları açmaktadır. Parçalanmış mekân, parçalanmış yaşam ve parçalanmış gündelik hayat içinde sokakların kamusal alanını hatırlatan ve kentlilerin bunu yeniden ele geçirmesine yönelik bir eylemdir. Ortak mekânlar ortak amaç haline getirilmekte ve siyasetin geleneksel kurumlarından bir şey beklemek yerine kendi eylemleriyle kenti değiştirmeleri istenmektedir.

Sonuç

Şehir hakkı kavramı bir yandan kentsel kaynaklara bireysel ve kolektif erişim gibi temel bir hakka işaret ederken diğer yandan kentlilerin kenti kendi arzularınca yeniden düzenleyebilme hakkına da işaret etmektedir. Kentsel mekânların nasıl düzenleneceğine ilişkin karar mekanizmalarına katılma hakkını talep etmek ise kentselleşme sürecindeki ekonomik, toplumsal ve politik ilişkilerde önemli bir değişimi öngörmektedir. Kent mekânının üretimini temelindeki ilişkilerin yeniden yapılandırılması olarak da bu hak bu nedenle antikapitalist bir nitelik taşımaktadır. RTS hareketinin otomobil ağırlıklı ulaşım sisteminin kent mekânında ve kent yaşamında neden olduğu olumsuzlukları tartışırken benzer bir çerçeveden hareket ettiği görülmektedir. RTS hareketleri eleştirileri ve talep ettikleri hususlar itibarıyla bu tanım ile yakından ilişkilidir. Öncelikle RTS hareketleri, karşı çıktığı otomobil ağırlıklı ulaşım sisteminin kentlerde neden olduğu düzenin kentlileri yaşadıkları kent ve kentsel kaynaklardan nasıl mahrum bıraktığına yoğunlaşmaktadır. Yeniden üretimin alanı olan kentlerin nasıl kullanılacağı ve düzenleneceği konularındaki eleştirileri ve talepleri ile hem kentsel sürecin çeşitli alanlarını mücadele konusunu haline getirmekte hem de tam bu nedenle antikapitalist bir nitelik kazanmaktadır.

İkinci olarak da daha yaşanabilir bir kentin mümkün olduğunu öne sürerek bu doğrultuda taleplerde bulunurlar. Hareket, sokakları otomobillerin işgalinden kurtararak kamusal yaşamın alanı olarak yeniden düzenlenmesini talep etmektedir. Hareket, sokakların ve sokak yaşamının yeniden ele geçirilmesi hedefine yönelmektedir. Bu bağlamda hareket kentlilere ait olan ortak alanların kamusal kullanımı yanında bu mekânların sosyal etkileşime izin veren özgür bir kamusal alan olarak yeniden inşası ve bu yönde bir kent yaşamının kurulmasını amaçlamaktadır. Bu da sadece sokakların otomobillerin hâkimiyetinden değil her türlü baskı ve tahakkümden kurtarılmasını gerektiren bir mücadeledir. Bu nedenle sokaklar RTS hareketinin sadece eylemlerinin sahnesi değil konusunu ve amacını da oluşturmaktadır. Sokakların insanların kolektif kullanımına açık olması gerektiği temeline dayanan yaklaşımları nedeniyle sokak yaşamını eylemlerinin temeline koymakta ve bunu özendirmeye çalışmaktadırlar. Kentlerdeki ortak mekânların özelleştirilmiş kullanımına işaret ederek bu mekânların kamusal kullanımını mümkün kılan düzenlemeleri talep ederler. Kamusal mekânların nasıl kullanılması gerektiğine ilişkin tasavvurlarını ise yine bu mekânlarda düzenledikleri etkinliklerle göstermeye çalışırlar. Düzenledikleri eylemlerle somut anlamda kamusal mekânın kullanımının nasıl olması gerektiğini ortaya koyarlar. Stratejileri ile herkesin katılımına imkân veren eylemler ile kent mekânının kamusal yaşamın bir alanı olarak kullanılması gerektiği hedefine yönelmekte ve bu anlamda kent mekânını yeniden inşa edecek eylemleri strateji olarak benimsemektedirler. Gündelik hayatın içine sızacak eylemleri tercih etmekte, böylece sokakta farklı bir deneyimi sağlayarak sokağın kullanımını ve anlamını değiştirmektedirler. Politik eylemi sokağa çıkarmakta, gündelik hayatın bir parçası haline getirmekte böylece politikanın ve katılımın sınırlarını da genişletmektedirler. İnsanlar gündelik yaşamın akışı içinde talep eden, eyleme geçen politik öznelerle dönüşmektedir. Ortak mekânlar ortak amaç haline gelmekte ve ortak yaşam alanına dönüşmektedir.

Sonnotlar

¹ RTS hareketi başlığı altında değerlendirdiğimiz aslında birçok hareket türü bulunmaktadır. Car Free Movement, Road Protests, In Town Without My Car, Car Free Days, Car Free Cities, Good Road Movements gibi isimlerle anılan hareketler dünyanın birçok şehrinde gerçekleştirilmektedir. Bununla birlikte tüm bu hareketler Reclaim The Streets adıyla anılmaktadır. İsimlerinden de anlaşıldığı üzere tüm bu hareketler temelde otomobil ağırlıklı ulaşım sistemine karşıdır ve bu yönde eylemler düzenlemektedir. 'Critical Mass', bisikletli sürücülerin ya da yayaların belirli bir yoğunluğa ulaştığında motorlu araç trafiğini durdurarak sokağı ele geçirmesini ifade eden bir terim olarak harekete adını vermiştir. İlk olarak 25 Eylül 1992'de San Francisco'da gerçekleşen eylem günümüzde her ayın son cuması dünyada yaklaşık 300 şehirde gerçekleştirilmektedir.

Harekete katılan kişi sayısı 25 ile 80.000 gibi geniş bir aralıkta değişmektedir. Kentlerin bisikletlere uygun olmayan düzenine dikkat çekmeyi amaçlamaktadır. 'Car Free Movement', Kentlerdeki otomobil hâkimiyetine karşı gerçekleştirilen bir harekettir. Otomobilsiz yaşamın imkânsız hale geldiği bir kent formu ve yaşam modeline karşı çıkarak taşıt yolu ve park alanlarının kamusal alanlara çevrilmesini eleştirerek toplu taşıma, bisiklet ve yaya trafiğine imkân veren bir kent düzeninin olması gerektiğini savunur. 'In Town Without My Car' ya da 'European Car Free Day' Avrupa Birliğinin gerçekleştirdiği beri süren bir kampanyadır ve her sonbaharda (22 Eylül), 40'a yakın ülkede ve iki binin üzerinde şehirde gerçekleşen ve yaklaşık 200 milyon kişinin katıldığı bir eylem düzenlenir. Amaç otomobilin risk ve zararlarına dikkat çekerek otomobil dışındaki alternatif taşıtların kullanımının artırılmasının desteklenmesidir. Otomobillerin yarattığı çevre kirliliği, gürültü ve diğer sağlık problemlerine ek olarak yayaların ve bisikletlilerin de şehirdeki haklarına ve alternatif taşıt kullanımı sayesinde sokakların daha verimli bir kullanımının mümkün olduğuna da dikkat çekmeyi amaçlamaktadır. Bu amaçla belirli alanlar motorlu araç trafiğine kapatılır, canlı müzik, atölye ve çeşitli etkinlikler düzenlenir. 'Road Protests' 1990'dan beri sürmekte olan bir harekettir. Hem kentlerdeki hem de kırsal alanlardaki büyük yol inşalarına tepki olarak ortaya çıkmıştır. Bu hareketlere ilişkin bilgiler için şu internet sitelerinden yararlanılmıştır:

Reclaim The Streets <http://rts.gn.apc.org> Son erişim tarihi, Haziran 2012.

Reclaim The Streets <http://www.urban75.com/Action/index.html> Son erişim tarihi, 30 Nisan 2013.

Case Study: Reclaim the Streets <http://beautifultrouble.org/case/reclaim-the-streets/> Son erişim tarihi, 30 Nisan 2013.

Critical Mass <http://www.urban75.com/Action/critical.html> Son erişim tarihi, 30 Nisan 2013.

Moxham, Natalie, Reclaim the Streets Because Cars Can't Dance <http://www.culturechange.org/issue8/reclaim%20the%20streets.htm> Son erişim tarihi, 30 Nisan 2013.

Do or Die <http://www.eco-action.org/dod/no6/rts.htm> Son erişim tarihi, 30 Nisan 2013.

World Carfree Day (WCD) <http://www.worldcarfree.net/wcfd/> Son erişim tarihi, 30 Nisan 2013.

Car Free Day, <https://www.eta.co.uk/campaigns/car-free-day/> Son erişim tarihi, 30 Nisan 2013.

In Town Without My Car http://www.amt.qc.ca/corp_template.aspx?id=100385&LangType=1033 Son erişim tarihi, 30 Nisan 2013.

<http://www.thegreenfuse.org/protest/> Son erişim tarihi, 30 Nisan 2013.

² Otomobil ve motorlu taşıt sisteminin ekonomik, ekolojik ve toplumsal sonuçlarına ilişkin ayrıntılı bir analiz için bkz: Freund ve Martin, 1996: 42.

³ Trafik sıkışıklığı sorununu aşmak için açılan yeni yolların sorunu gidermediği de iddia edilmektedir. Braess paradoksu, trafik tıkanıklığı olan bölgeye yeni bir cadde eklenmesi halinde trafiğin daha da yavaşlayacağını öne süren bir istatistik ve olasılık hesabıdır. Rapoport, A. vd. (2009). Choices of Routes in Congested Traffic Networks: Experimental Tests of The Braess Paradox. *Games and Economic Behaviour*, 65(2009) 538-571.

⁴ Bu eylem stratejisinin esin kaynağı olarak 'Stop The City' hareketi gösterilmektedir. 1983-84 yıllarında 'The City' olarak adlandırılan askeri finansal merkezde izin alınmadan gerçekleştirilen eylemlerden oluşmaktadır. Metro duraklarında toplanan insanların bir anda sokağı işgal etmesiyle başlayan eylem RTS ve benzeri hareketlere de ilham kaynağı olmuş, occupy wall street ve %99 benzeri hareketlerde de benzer bir eylem stratejisi uygulanmıştır. The Stop The City Demonstrations 1983-1984 (t.y.). <http://libcom.org/library/stop-city-demonstrations-1983-1984>. Son Erişim Tarihi, 17 Nisan 2013, The Original Occupy Wall Street: Stop The City, 1984(t.y.).http://dangerousminds.net/comments/the_original_occupy_wall_street_stop_the_city_1984. Son Erişim Tarihi, 17 Nisan 2013, History is Made at Night The Politics Of Dancing And Musicking. (t.y.) <http://history-is-made-at-night.blogspot.com/2011/10/stop-city-1984.html> Son Erişim Tarihi, 17 Nisan 2013.

⁵ Sokakları işgal ederek yapılan çeşitli eylemler bulunmakla birlikte RTS olarak bilinen ilk eylem 1991 yılında İngiltere'de gerçekleşmiştir. RTS hareketi ilk olarak Londra'da, 1991 sonbaharında ortaya çıkmış ve Twyford Down adlı bir bölgedeki karayolu yapım çalışmasını protesto amacıyla bölgede bir kamp kurulmasıyla ilk eylem gerçekleştirilmiş, daha sonra sokak partileri (street party) adıyla düzenlenen eylemlerle devam etmiştir. Özellikle İngiltere'de yoğunlaşan bu eylemler, insanların bir anda sokakları işgal ederek trafiği durdurması ve festival havasında geçen kutlamaları içermektedir. Sokak partilerinin ilki 14 Mayıs 1995'te Camden High Street'te düzenlenmiştir. Yol ortasında iki arabanın çarpışması sonrası sürücüleri kavga etmeye başlamış ve trafik tıkanmıştır. Tam bu sırada çevreden ve metro durağından çıkan insanlar sokağı işgal ederek bir sokak partisi yapılmıştır. Bundan sonra İngiltere başta olmak üzere birçok ülkede benzeri eylemler düzenlenerek sokaklar yayalar tarafından işgal edilerek eğlenceler düzenlenmektedir. Moxham, Natalie. Reclaim the Streets: Because Cars Can't Dance. (t.y.). <http://www.culturechange.org/issue8/reclaim%20the%20streets.htm>. Son erişim tarihi: 30 Nisan 2013, Reclaim the Streets. (t.y.). <http://www.eco-action.org/dod/no6/rts.htm>. Son erişim tarihi: 30 Nisan 2013.

⁶ RTS ve benzeri hareketlerin doğrudan eyleme ve belirli bir bölgenin işgaline dayanan eylemleri T.A.Z. olarak adlandırılan Geçici Otonom Bölge (Temporary Autonomous Zone) kavramlaştırması içinde de değerlendirilebilir. Hâkim Bey'in tanımladığı şekliyle

T.A.Z. hem bir taktik hem de kendinde bir amaçtır. Belli bir bölgenin geçici olarak özgürleştirilmesi anlamında bir gerilla mücadelesidir. Strateji olarak devlet güçleriyle doğrudan karşı karşıya gelmemekte, dağılarak başka bir yer ve zamanda yeniden ortaya çıkmaktadır. İktidarın geçici olarak zayıfladığı ya da gözünden kaçan bir yer ya da anı yakalayıp işgal etmekte ve 'şenlikli' amaçlar için kullanılmaktadır. Dolayısıyla egemenin düzenli akışı geçici bir dönem bozulmakta ve böylece bir özgürleşme anı ve mekânı yaratılmış olmaktadır. Hakim Bey'e göre, bu tam da "İktidarın her yerde ve her zaman hazır ve her şeye gücü yeten olduğu ve aynı zamanda boşluklarla delik deşik edildiği bir çağda mükemmel bir taktiktir." Hakim Bey (2002). T.A.Z. Geçici Otonom Bölgeler. Çev. Rahmi G. Ögdül, Stüdyo İmge, İstanbul.

Kaynakça

- Castells, M (1997). Kent, Sınıf, İktidar. Çev. Asuman Erendil, Ankara: Bilim ve Sanat Yayınları.
- Freund, P ve Geoge M (1996). Otomobilin Ekolojisi. Çev. Gürol Koca, İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Hakim Bey (2002). T.A.Z. Geçici Otonom Bölgeler. Çev. Rahmi G. Ögdül, İstanbul: Stüdyo İmge.
- Hardt, M. Ve Negri, A. (2012). Duyuru. Çev:Abdullah Yılmaz, İstanbul: ayrıntı Yayınları.
- Harvey, David (2006). Sosyal Adalet ve Şehir. 2. Basım. Çev. Mehmet Morali. İstanbul: Metis Yayınları.
- Harvey, David (2008a). Umut Mekânları. Çev. Zeynep Gambetti. İstanbul: Metis Yayınları.
- Harvey, David (2008b). The Right to the City, *New Left Review*. 53, Eylül-Ekim, s. 23-40.
- Harvey, David (2013). Asi Şehirler: Şehir Hakkından Kentsel Devrime Doğru. Çev. Ayşe Deniz Temiz, İstanbul: Metis Yayınları.
- Lefebvre, Henri (1991). The Production of Space, Çev: Donald Nicholman-Smith, Blackwell, Great Britain.
- Lefebvre, Henri (1996). The Right To The City. İçinde: Kofman E. ve Lebas E. (Çev. ve ed.) Writings on Cities, Blackwell, 147-159.
- Rapoport, A. vd. (2009). Choices of Routes in Congested Traffic Networks: Experimental Tests of The Braess Paradox. *Games and Economic Behaviour*, 65(2009) 538-571.
- Zukin, Sharon (2006). David Harvey on Cities. İçinde: Castree N ve Gregory D (ed). A Critical Reader: David Harvey. Blackwell Publishing, 102-120.

