

# Kentiçi Ulaşım Uygulamalarında Dönüşüm ve Mekansal Muhayyile

**Doç. Dr. A. Serap TUNÇER**

Ahi Evran Üniversitesi  
İİBF Kamu Yönetimi Bölüm Başkanı  
Bağbaşı Yerleşkesi, 40100, Kırşehir.  
(386)2804907 (539)7686058  
serap@seraptuncer.com

## Öz

Bu çalışma, Harvey'in bir temel öngörüsüne dayanmakta ve toplumsal gelişmeleri mekansal okumayla anlamlandırmanın, olanaklı ve yararlı olduğunu ileri sürmektedir. Harvey bunu "muhayyile" olarak ortaklaştırdığı iki kavramla anlatır. Ona göre: bizim "sosyolojik muhayyile"miz, tarih ve sosyal felsefe tarafından kurgulanır ve dünyayı anlamamıza yarar. Ama bu anlama yetimizi, onun "mekansal bilinç" ya da "coğrafi muhayyile" dediği, bilgilerin mekansal ilişkilerini gözetme yoluyla da pekiştirmemiz gerekmektedir. Giderek tamamen kentsel topraklarda yaşayacak olan insanlık için de bu "coğrafi" irdeleme çabasında, mekanı anlamak ve değerlendirmenin ön koşulu, ulaşım politikalarını irdelemektir. Bu çerçevede çalışma, kentiçi ulaşım konusunu, kentsel sosyolojinin en önemli alanı olarak kısaca değerlendirmekte ve ulaşım süreç ve yöntemlerinde tarih boyunca yaşanan değişimi ele almaktadır.

Çalışmada, toplu taşıma hizmetleri, Avrupa Kentsel Şartı'nın hizmet ilkeleri çerçevesinde ele alınmakta ve hizmetin kentsel ekonomideki işlevi ile kent mekanında ve özellikle metropol kentlerin merkezinde ve çevresinde yarattığı dönüşüm perspektifinden değerlendirilmektedir.

Kent merkezlerin kültürel ve tarihi dokusunun korunması ama aynı zamanda bu merkezlerin, büyüyen kentin genişleyen, canlanan ve dönüşen odakları niteliğinin de gözetilmesi gerektiğinden; bu çelişik iki amacın uyumlaştırılmasında, ulaşım politikalarının rolü değerlendirilecektir. Kentsel yaşam kalitesinin önemli bir unsuru olan bu hizmet alanında, günümüz yerel yönetimlerinin, uygulamaya koydukları yeni sistemler de çalışmanın odaklandığı temel sorunsalı oluşturmaktadır. Öte yandan Avrupa'daki tarihi kentlerden esinlenilerek Türk kentlerinde giderek birörnek hale gelen tramvay vb nostaljik öğelerin canlandırılması boyutuna da vurgu yapılmaktadır.

Çalışma ağırlıklı olarak metin taraması yöntemiyle kurgulanmış olup, özellikle büyük kentlerde gerçekleştirilen bazı yeni uygulamaların değerlendirilmesi ile de çalışmanın güncel boyutu kuramsal bölüme eklenilerek ana çerçeve oluşturulmuştur.

**Anahtar sözcükler:** Ulaşım, Mekansal Muhayyile, Tramvay.

## Giriş

Toplu taşıma sistemleri, genellikle tüm büyük kentler için bir gelişmişlik göstergesidir. Sistemin kurgusu, teknolojik olduğu kadar, ideolojik/sosyal/siyasal boyutlar da içermektedir. Çünkü sağlıklı bir ulaşım ağı kurmak için, birbiriyle ilişkili farklı ulaşım sistemleri de bağlantılı ele alınmalı ve bütüncül bir politika olarak yürütülmelidir. Ulaşım politikasının, kent içerisindeki ağ yapısı oluşturulurken, bu ağın sınıfsal konumlanmalarla nasıl bağlantılandırıldığını çözümlenmek, kentsel biriktirim süreçlerini ve kente dair ekonomik işleyişi de açıklamaya yarar.

### Harvey'e Göre Kent Sorunu ve Coğrafi Muhayyile

#### *Harvey'in "Coğrafi Muhayyile" Kavramı*

Harvey, kentsel mekanın şekillenmesinde, toprağın önemini, Marx'ın, "kullanım ve değişim değerleri" ayrımını kullanarak değerlendirmiştir. Kentin sermaye sınıfının rant beklentisine göre şekillenmesiyle oluşan abartılmış değişim değerlerinin kentliye ödetilmesini adaletsiz bulmakta, bu gelişimin doğal değil, yaratılmış bir gelişim olduğunu ileri sürmektedir. Ona göre, arsaya ve yapı gibi taşınmaz mallara yatırım ile çağdaş kapitalizm, kendi egemenlik alanının genişlemesinin sürekliliğini garantilemektedir. "Eğer kentler kent çeperlerine doğru hızla geliyorsa, yörekentlerde yeni yeni konut siteleri yaratılıyorsa, bunun temel nedeni o yerlerde yatırım yapmanın, anamal sahipleri, bankacılar, taşınmaz mal alım satımı yapan ortaklıklar, taşınmaz mal yatırım ortakları ve her türlü yatırımcılar için çekici ve karlı bir alan olmasıdır." (Keleş, 2013: 132-133)

Harvey'in bu temel yaklaşımı sınıfsal bir okumadır ve onun sınıfları çözümlenme çabasında, "mekan" ögesi önemli yer tutar. "Pek çok sınıf ve sınıfsal yapı kuramı olduğunu; Marx ve Weber tarafından bu kuramların temelinin atıldığını" ifade eden Harvey, Giddens'in ve Poulantzas'ın görüşlerinin de eklenmesiyle, "Sınıf" kavramının, "üretim feodal, kapitalist ya da sosyalist biçimlerinden hangisini ele aldığımıza göre, değişen anlamlara sahip" olduğunu belirtir. (Harvey, 2002: 150)

Kuramın oluşmasında, sınıfların "devingenlik" yeteneği önemli bir yere sahiptir ve bu yetenek, doğrudan ulaşım olanakları ve donanımlarını dayanak alır. Yazar bu durumu şöyle ifade eder: "Üretim, değişimin, iletişimin ve tüketimin örgütlenmesindeki giderek artan değişim hızı, toplumda hatırı sayılır bir uyum yeteneğini gerektirir. Bireylerin donanımlarını, coğrafi yerleşimlerini, tüketim alışkanlıklarını vb değiştirmeye hazırlıklı olmaları gerekir. Bu, toplumda devingenlik olanaklarının her zaman için var olmasını zorunlu kılar. Devingenliğin gerektirdiği kadar açıklığa sahip bir toplum, kaçınılmaz olarak dikkate değer bir değişkenlik yaratır." (Harvey, 2002: 159) Devingenlik yeteneği, mali olanaklara ve bu olanaklarla da beslenen teknolojik ve düşünsel donanımla geliştirilir. Burada söylenmek istenen şudur: Kentsel mekanlarda değişen koşullar ve olanaklara uyum sağlama yetisine sahip olanlar, kentin ekonomisinden daha fazla pay alanlardır. Merkeze uzak ve rant beklentisi yüksek yerlere taşınmak, araç sahipleri için daha kolaydır. Aynı şekilde bu kişiler ileriye görecektir şekilde daha iyi eğitim almış ve genellikle fırsat kollamayı bir tavır olarak benimsemiş kişilerdir.

Devingenlik yeteneği, yine Harvey'in kavramsallaştırmasıyla, "coğrafi muhayyileye" esneklik ve işlerlik kazandırır. Ona göre: bizim "sosyolojik muhayyile"miz, tarih ve sosyal felsefe tarafından kurgulanır ve dünyayı anlamamıza yarar. Ama bu anlama yetimizi, onun

“mekansal bilinç” ya da “coğrafi muhayyile” dediği, bilgilerin mekansal ilişkilerini gözetme yoluyla da pekiştirmemiz gerekmektedir. “Bu muhayyile, bireyin kendi yaşam öyküsündeki mekan ve yerin rolünü anlamasını, etrafında gördüğü mekanlarla ilişkilendirmesini, bireyler ve çeşitli örgütlenmeler arasındaki işlemlerin onları ayıran mekan tarafından nasıl etkilendiğini anlamasını sağlar.” (Harvey, 2006: 28) Bu tanımlama, kent yöneticilerinin plan kararlarını sorgulamayı ve özellikle mekansal değişimlerle ilgili kararlarda coğrafi anlamlılığı dikkatli okumayı önermektedir.

“Kentın mekansal biçiminin, insan davranışının temel bir belirleyicisi olarak görmenin mümkün” olduğunu kabul eden Harvey, bu “mekansal çevresel determinizm”in, “kentın mekansal çevresini değiştirerek yeni bir toplumsal düzen geliştirmeyi hedefleyen fiziksel planlamacıların kullandıkları bir varsayım” olduğunu belirtir. Ancak bu görüşe karşı çıkanlar vardır ve onlar, sadece mekansal bakış açısı geliştirmenin “değişen teknoloji ve değişen sosyal normlar” gibi boyutları ihmal etmekle sonuçlanacağını ifade ederler ki Harvey bu determinizmi de “sosyal determinizm” olarak adlandırır. (Harvey, 2006: 47)

Bu felsefi açıklamanın gerçek hayatta örneklenmesi ise şöyledir: “Her iki yaklaşımın güncel savunucuları, geri beslemenin rolünü de kabul edecekleridir. Mekansal çevreci bilecektir ki, eğer taşıma ve ulaşım ağının mekansal yapısını değiştirirse, toplumsal süreç muhtemelen toprak kullanımında önemli değişiklikler üretecektir. Sosyal determinist ise bilir ki, eğer toplumsal süreç egemen bir norma (diyelim ki otomobille ulaşım) doğru kayarsa, karşılığında bu norma uygun mekansal biçim de oluşacak ve normu destekleyecektir –birçok modern Amerikan kenti yürümeye uygun inşa edilmemekte ve böylece otomobil satışı ve kullanımı desteklenmektedir... ABD’de otomobil satın alıp kullananların bu kadar çok oluşu, bir ölçüde başka seçenekler yerine karayollarına yönelik yatırım politikalarının sonucudur.” (Harvey, 2006: 48, 53)

Harvey’in iddiası günümüz metropol kentlerindeki insan-odaklı olmayan, araç-odaklı kent içi ulaşım politikalarını da değerlendirmeye yaramaktadır. Tıkanan trafik noktalarında “trafiği rahatlatma” gerekçesiyle yapılan alt-üst geçitler, trafiği sürdürme kararlığının bir ifadesi olmaktadır.

Örneğin “ulaşım maliyetleri” konusu, karmaşık bir ilişki ağını değerlendirmeyi gerektirir. “Nicel bir bakış açısıyla, hiç kimse kentsel izdiham maliyetinin ne kadarının sermayenin otomobili kutsaması ve kentsel toplu taşımacılığı ihmal etmesinin sonucu, ne kadarının da insanların kendi yaşadıkları bölgeleri otoyolların ürkütücü yönlerinden (gürültü, egzoz gazları ve benzeri) koruma çabalarının sonucu olduğunu bilemez.” (Orhangazi, Özgür, 2000: 31) Buna karşın Harvey’in önerdiği bilinç çerçevesinden bakıldığında, nicelleştirilebilir ölçütler geliştirmenin de mümkün olduğu ama daha önemlisi, bu düzlemden bakışla sorunu değerlendirmenin çok daha önemli olduğunu kabul etmeyi gerektirir.

Ancak bu yaklaşımla, bir park alanının yapılaşmaya açılmasının, doğrudan etkileri kadar ulaşım ve onun yan sorunlarına olacak katkısını vurgulamaya olanak tanır.

### *Harvey’in Yaklaşımını Destekleyen Diğer Görüşler*

Harvey, temel olarak bu “coğrafi muhayyile” konusundaki farkındalığın artması ve mekan sorunlarının çözümü üzerinden bir sosyal adaletin kurulmasını olanaklı kılabilecek mekanizmaların kullanılabilirliğini sorgulamaktadır.

Kenti tamamen bir “erk ve denetim” sistematığı olarak gören Laborit de “mekan hakkında karar alıcılar ve onların sınıfsal duruşları konusunda Harvey ile aynı görüşleri paylaşmaktadır. Ona göre bugün, “kent merkezi, yazıhanelerin, bankaların, tecimsel (ticari) malların sergilenip satıldığı yer, öte yandan da kentsoylu sınıfın görkemli konutlarının oturtulduğu yer olup çıkmış; İşçi sınıfı yavaş yavaş kentin dış mahallelerine, kenar mahallelerine itilmiş, kent de tecimsel mal tapınağı haline gelmiş”tir. Özetle, “Kent bugün egemen sınıfın, kenar mahalleler de emekçilerindir.” (Laborit, 1990: 138-139)

Kuşkusuz bu gelişimi olanaklı kılan temel unsur “ulaşım”dır. Çünkü mekan üzerindeki bu teknelci uygulamalar nedeniyle, “toplumsal çatışmalar ya da en azından işçi sınıfında hoşnutsuzluk ve kaygı doğurabilecek ciddi konut bunalımı çözmek üzere kentlerin yörelerinde pıtırak gibi yatakhane mahalleler bitmiştir... Geceyi geçirmeye yarayan bu konutlar, ailenin buluşma yeri bile değildir.” (Laborit, 1990: 140) Kenti sürekli büyüten politikalar sonucu, işçi sınıfı hep biraz daha çepere ötelenmekte; günlük yaşam sürelerinden hep biraz daha fazlasını ulaşım sürecine harcamak zorunda kalmaktadırlar. Hem bedenem hem de düşünsel açıdan tükenme getiren bu yaşam tarzı, sınıfsal çatışmalara zaman ve enerji harcamayı da böylece önlemektedir.

Ancak düşünür, işçi sınıfı için ulaşım koşullarının yine de iyileştirilmeye çalışıldığını, çünkü sonuç itibariyle aslolanın “tüketimi artırmak” olduğunu ve işçi sınıfının da tüketici rolünün önemsendiğini düşünmektedir. Şöyle der: “yatakhane mahallesi bu evrimin yalnız bir evresidir. İşçi sınıfı her şeye karşın güçlü bir tüketim kaynağıdır. Tecim merkezinden uzaklaşmak, bunlar kısa erimde kar getirmeyeceği için taşıtlarda görülen yetersizlik...” aşılmaya çalışılır. (Laborit, 1990: 141) Harvey’le ortaklaştığımız saptadığımız bu sınıfsal çözümlene konusunda, Laborit, Lewis Mumford’un da benzer söylemleri bulunduğunu aktarmaktadır. (Laborit, 1990: 117)

Yukarıda Harvey’in, ulaşım politikası konusundaki, otomobil odaklılık tercihi dayatmasının sosyal muhayyilemizi nasıl etkilediği şeklindeki görüşleri, pek çok örnek olayla sınanabilir. Çünkü bu politikalar öylesine kavramlarımızı değiştirir ki, örneğin tarihin bir döneminin “meydan”ları, bugün otomobil odaklı politika için sadece bir “kavşak” anlamını taşımaktadır. Ekinci’nin değindiği gibi, “Evrensel ilkelere hemen hiç aldırılmayan ülkemizde, özellikle otomobil sevdasına dayalı “Amerikan şehirciliği” düşkünlüğümüz, hem tarihin hem de cumhuriyetin armağanı meydanlarımızı “kavşak”laştırdı... Aynı anlayışın son yıllardaki yeni sevdası da “alışveriş merkezleri”. Rant ekonomisi, eline geçirdiği her yere bu “tüketim hangarları”nı sıralıyor.” (Ekinci, 2009: 94) İşte bu nedenle tarihi “Yeşil Bursa”nın “Meydan”ı, bir büyük AVM’den ibarettir. O AVM önünde otobüs durakları vardır, tamamen beton bir buluşma ve gösteri mekanı olan meydan da aynı AVM’nin çıkışı/bahçesi işlevini görmektedir.

Coğrafi muhayyilenin bir yansıması da “kentlilik” davranışlarında açığa çıkmaktadır. Bu konuya da ulaşım” üzerinden bir örnek vermek gerekirse Walter Benjamin’e atıf yapmak mümkündür. Benjamin, kent içi ulaşımın yarattığı “kentlilere özgü” sorunlardan birinin de “tedirginlik” olduğunu Simmel’in görüşlerine dayandırarak söyler. Büyük şehir insanının gözünün, birtakım güvenlik işlevleriyle zorlandığı açıktır. Kentin karmaşası ve yüklü olduğu olası tehditleri göze fazladan işlev yüklemiştir. Ağırlıklı olarak ulaşım araçları kaynaklı gürültü ise, görece rutinleşmiş bir uğultu niteliği kazandığından, hem dikkat çekme işlevinde aşınma doğmuş, hem de bu noksanlık, gözün daha fazla işlev kazanmasına neden olmuştur. Benjamin’in aktarımıyla, Simmel bu durumu şöyle ifade etmektedir:

“İşitmeden gören kişi, ...görmeden işitene oranla çok daha tedirgindir. Büyük şehre... özgü bir şey var burada. Büyük şehirlerde insanlar arasındaki ilişkinin ayırt edici özelliği, gözün kulağa oranla çok daha fazla önem kazanmasıdır. Bunun temel nedeni kamu ulaşım araçlarıdır. 19. yy da otobüslerin, trenlerin, tramvayların gelişmesinden önce insanlar uzun dakikalar, hatta saatler boyunca tek bir kelime etmeden karşılıklı birbirlerine bakmak durumunda kalmamışlardır.” (Benjamin, 2001: 151) Gözün bu işlevinin, Harvey’in deşindiği “muhayyile”yi harekete geğirişini de bu anlamda önemlidir.

Kuşkusuz bu yoğun kullanım zorunluluğu, “bakmak ve görmek” ikilemi konusunda kentliyi yeni bir sorun alanına da taşımaktadır. Kentli, bu sorunun yarattığı boşluğu da oluşturduğu “muhayyile” ile doldurmaya eğilimlidir.

Laborit de bu davranışsal sonucu doğrudan doğruya kent olgusunun kurucu ögesi saydığı “saldırğanlık” tavrı ile bağlantılandırır ve şöyle der: “Saldırğanlık ancak ‘kentleşme’den, başka deyişle daracık bir yere kapatılmadan ötürü insan’da belli bir duyguyla yüklenmiş ve kendisine bugün verilen yaygın anlamı kazanmıştır... İlk çağlarda doğal ortamda yaşamı sürdürme” amacına dayalı “içgüdüsel saldırğanlık, yerini kentleşme ve çalışmanın uzmanlık dallarına ayrılması bireylerin birbirinden kaçmasına olanak tanımadığı, herkesi birbirine bağladığı gün duygusal saldırğanlığa bırakmıştır.” (Laborit, 1990: 60, 81) Duygusal saldırğanlığın en görünür olduğu anlarsa, kısıtlı ulaşım olanakları sürecinde yürütülen yarışmacı tavrılarda belirginleşir. Özellikle günlük çalışma saatlerinin başlama ve bitişlerinde yaşanan büyük kargaşalar, bu uygar çatışmaların açığa çıktığı anlardır. Hem toplu taşıma sistemlerinde hem de bireysel araçlarda, bu saatlerde kentli saldırğanlık doruk seviyeye ulaşır.

### **Ulaşım Konusunda Kentli Hakları**

İşte bu gelişimde, kentlinin haklarının neler olduğu ve bu hakların nasıl korunacağı sorunu üzerine önemli belgelerden biri Avrupa Kentsel Şartı olmuştur. Şart, Avrupa Konseyi Avrupa Yerel Yönetimler Konferansı’nda Mart 1992’de kabul edilmiş; diğer hukuksal süreçlerden farklı olarak, Hükümetlerin değil yerel yönetimlerin imzasına açılmıştır.

Avrupa Kentsel Şartı, kentliler için,

- Her türlü kirlilikten, bozuk çarpık kentsel çevrelerden arınma hakkı (Sürdürülebilir Çevre),
- Yaşadığı kentsel çevreyi demokratik koşullarda denetleyebilme hakkı (Katılımcılık),
- İnsanlık onuruna yaraşır bir konut edinebilme (Konut),
- Sağlık ve kültür hizmetlerinden yararlanma (Sağlık ve kültür),
- Dolaşım özgürlüğü gibi hakları temel kentli hakları olarak kabul etmiştir. (Avrupa Kentsel Şartı, 1996: 5-6) 1992 yılında kabul edilen Şart, 2008 yılında “Yeni Bir Kentlilik İçin Manifesto” adıyla yenilenmiştir. (Keleş, Mengi, 2014: 5-6)

Şartın temel ilkelerinden olan “Ulaşım ve Dolaşım” başlığına bakıldığında, bireysel ulaşımı simgeleyen “otomobil”e açıkça karşı bir duruş vardır ve “kente karşı otomobil” ifadesi kullanılmaktadır. Madde özel araç yoğunluğunun, hava kirliliğinden gürültü kirliliğine kente verdiği çevre zararlarını da önemle vurgulamaktadır. Şöyle denilmektedir:

“Ulaşımındaki her ilerlemeyle, insan yaşamı biraz daha değişmiş, bugünün kentlerinde yaya, at, raylı taşıma, otomobil, otobüs, ticari araçlar gibi ulaşım sistemlerinin çok ötesine erişilmiştir. Bu tür gelişime uğramış dolaşımın çeşitli faydaları vardır. Tercihler, kişinin yaşamak ve çalışmak istediğı çevreye, ilişkide olmak istediğı kişilere göre yapılabilir. Otomobil ilk icat edildiğı 1884’den beri, ulaşım politikalarını yönlendirmiş, hatta etkisiyle toplu taşıma sistemlerini dahi gözden düşürmüştür. Kente karşı otomobil; çok basitleştirilmiş bir ifade

olmakla birlikte; durum buna çok yakındır. Yavaş ama kesin bir biçimde, otomobil kentleri öldürmektedir. Öyle ki 2000'li yıllar, ikisi bir arada olamayacağından, otomobil ya da kentten birini seçmemizi zorunlu kılacaktır. Bugünden bir şey yapılmaz, yeni düzenlemeler getirilmezse, araç trafiği; özellikle de özel araçlar ve kamyonlar, sadece kentleri tahrip etmekle kalmayacak, 'sera etkisiyle' tüm çevrenin zarar görmesine de hatırı sayılır bir katkıda bulunacaktır. Araçlar; kentleri gürültü, rahatsızlık, ruhsal ve fiziksel tehlike, çevre estetiği ve sosyal alanların yok olması, hava kirliliği gibi sorunlarla tehdit ederler." (URL 1)

Şart, "Üst sosyal sınıfların kentten yöre kentlere göçmesiyle oluşan yeni koşulların yarattığı ulaşım sorunlarını" ise "ağır bedeller" olarak nitelemekte ve "bu yöre kentlere toplu taşıma hizmetini verimli ve ekonomik bir biçimde götürmenin genelde olanaksız olduğunu" belirtmektedir. Ayrıca bu gelişimi, "kültürel ve sosyal kayıp" olarak da sorunsallaştırmaktadır.

Sonuç olarak, "Özellikle özel araçlarla, seyahat hacminin azaltılması gerekliliği" vurgulanırken, "Dolaşım, yaşanabilir bir kent oluşturmaya yönelik bir biçimde düzenlenmeli ve çeşitli ulaşım alternatiflerine izin vermeli" önerileri geliştirilmektedir. Burada yaşanabilir kent kavramı, "yaşamın keyif verdiği bir kent" olarak açıklanmaktadır. Bu keyfin yaratılmasında, ulaşım ile ilgili hususlar ise şöyle sıralanmıştır: Toplu taşımaya, bisiklete ve yayalara öncelik vermek, kent merkezlerindeki ağır trafiği kısıtlamak, yol kullanımında zaman dönüşümlü uygulamalar gerçekleştirmek, bisiklet yolları ve iyi düzenlenmiş yaya yolları oluşturmak ve kent dışında otopark yerlerini artırmanın yanı sıra, merkeze ulaşımında düşük maliyetli, sık, güvenli toplu taşıma sistemleri yaratmak." (URL 1)

Şartın, "Sokağın sosyal bir arena olarak algılanması" talebi ise sokağın yaşanabilir sosyal bir mekan olarak kaybının, kentte güvensizliğin artması, trafik akımlarının kontrolünün güçleşmesi, açık alanların düzenlenmesinin önemi gibi çok önemli sorunlara çözüm olarak önerilmektedir. Şart bunun uygulamasında baş faktörü, "Sürekli bir eğitim ve öğretim çabası gerekliliği" olarak vurgulamaktadır. "Seyahat, iletişim ve kamu ulaşımının tüm insanlar için erişilebilir olması" başlığında ise, dolaşım özgürlüğünün güvence altına alınması vurgulanmaktadır. Özellikle değişik engelleri nedeniyle bu haktan yeterince yararlanamayanlar ise özel olarak değerlendirilmektedir. (URL 1)

"Avrupalı Kentli Hakları Deklarasyonu"nda ise ulaşım maddesinde, "dolaşım özgürlüğü" yaklaşımı dile getirilmekte, "Toplu taşıma, özel arabalar, yayalar ve bisikletliler gibi tüm yol kullanıcıları arasında, birbirinin hareket kabiliyetini ve dolaşım özgürlüğünü kısıtlamayan uyumlu bir düzenin sağlanması" önerilmektedir. (URL 2)

"Türkiye'de Ekim-2010 itibariyle anlaşmayı imzalayan bir belediye henüz olmamıştır." (Akgül, Efe, 2010: 30) Kent hakkı dahil olmak üzere tüm temel ve sosyal hakların kökeninde İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi vardır. Ancak Keleş, kent hakkı terimini Lefebvre'in görüşlerine dayandırmakta ve hakkın bu yönüyle tekil bir hak olmayıp, çoğul bir boyut taşıdığına dikkat çekmektedir:

"Lefebvre'in "kent hakkı" teriminin tekilliği içinde, örtülü olarak temel insan hak ve özgürlüklerinin çoğulluğu da vardır. Lefebvre, mekanın yansız bir kavram olmadığını, kapitalist bir toplumda, mekanı sermayenin ve devletin biçimlendirdiğini; ama asıl amacın, denetim erkinin onlardan alınarak kenti asıl sahibi olan kenttaşlara aktarılması gerektiğini vurgulamıştır." (Keleş, 2014: 50)

İşte tam bu noktada, Harvey ve Lefebvre'in, mekan-ekonomik sistem ilişkisini aynı bağlamda değerlendirdiklerini; "mekanı biçimlendiren sermayenin" buna ilişkin bir coğrafi muhayyile yarattığını ve diğer kesimlerin de bu muhayyile kalıpları ile düşünmek zorunda bırakıldıkları sonucunu çıkarabiliyoruz. Bu kalıbı kırmanın yolu da yine her iki düşünürün ortaklaştığı bir görüş olan, "kentlin denetimi erkinin bu sınıflardan alınarak kentin asıl sahibi olan kenttaşlara aktarılması gereğine" ulaşmaktır.

## Ulaşımında Gelişim Süreci

### *Kentiçi Ulaşımında At*

İnsanlık önce hayvanları kullanır ulaşım için. Ve tabii en çok da atlar öne çıkar bu süreçte. Bloch, Normanlar'ın, talan ettikleri yörelerden elde ettikleri atları, savaş aracı olmaktan daha çok ulaşım aracı olarak kullanma alışkanlığını geliştirmelerinden sonra, "sırf at elde edebilmek için 866'da Doğu Anglia'ya bir akin düzenlediklerini" belirtir. (Bloch, 2005: 47) Kır insanı için çok önemli yere sahip olan at, kentlerarası ulaşım için de uzun süre işlevselliğini korur ve zamanla kent içi ulaşımında da rol oynar.

Dickens'in Fransız İhtilali'ni anlattığı ölümsüz eserinde de Paris ve Londra'daki faytonlardan sık sık söz edilir ve varsılık simgesi faytonların, yoksul yayalara karşı üstünlüğü anlatılır: "Kaldırımsız dar sokaklarda azgın soyluların çılgınca araba sürme alışkanlıkları sadece vatandaşları tehlikeye atıyor, onları sakatlanma riskiyle karşı karşıya getiriyordu. Her sürücü kendisinin dikkat etmesi yerine, zavallı halkın bu tehlikelere karşı dikkatli olmaları gerektiğini düşünüyordu." (Dickens, 2005: 139) Bugün motorlu araç sahiplerinin de trafik işaretleri ile kısıtlanmadıkları durumlarda, genellikle benzer "azgınlıkta ve çılgınca" araç kullandıklarını çoğu kez hala görürüz.

Amıcıs, İstanbul'da gördüğü "büyük atlı tramvaylara" değinirken, "arkadaşıyla bu tramvaylara yol verebilmek için zaman zaman kendilerini dükkanlara atmak zorunda kaldıklarını"; sözettığı "tramvayların önünde, ellerindeki değnekle yol açan, belden yukarısı çiplak Türkler'in koştuğunu" anlatır. (Amıcıs, 1981: 64)

Nitekim Sunay Akın, da bu tramvayların uygulamaya konmasını şöyle anlatır: "3 Eylül 1869'da ...ilk atlı tramvay sefere konulmuştur İstanbul'da. Böylelikle tramvay hattına parke taşı döşenerek, kentte ilk kez yolların düzeltilmesi uygulaması da başlatılır... O yıllarda kentte kaldırım olmadığından, atların halkı ezmemesi için bir görevli de onlarla birlikte koşmaya başlar! İstanbul'un serseri ve bıçkınlarının rağbet ettiği bu yeni meslek vardacılıktır. Yollarda "Vardaaa" diye bağırarak ya da boru çalarak insanları uyaran vardacıların işlerine bir süre sonra tasarruf amacıyla son verilir. Onların yerine, tramvayın geldiğini haber vermek üzere çingiraklar bağlanır atların boyunlarına. Ne var ki, bu uygulama da atların ürkererek pek çok kazaya yol açmaları yüzünden kaldırılır." (Akın, 2001: 93)

İstanbul'da "tramvay hattına parke taşı döşenerek, kentte ilk kez yolların düzeltilmesi uygulaması", sonradan cumhuriyetin merkezi rolünü kapan Ankara'ya daha geç gelir. Kutlu'nun kaleminde 1920'lerin Ankarası'nda insanlar, "üstünden insanların ve kağınların geçtikçe biraz basılmış bir tarladan başka bir şey olmayan yol"dan kente girerler ve "istasyondan kente uzanan bu tozlu yolu, yolcular yürüyerek aşmak zorunda"dırlar. (Kutlu, 2005: 138)

Sonra Ankara'da faytonlar "makam faytonu" olarak kullanılmaya başlarlar. Geray da anılarında, bir yakınının anlatımına dayanarak, ülkemizde kullanılan bu "Makam Faytonu"

olgusuna değinir. Yazarın anılarında yer eden diyalogda canlı gücünden makine gücüne geçiş süreciyle, “kar” olgusunun da ulaşım sektöründe kazandığı başat role örnek oluşturur. (Uysal, 2013: 14)<sup>1</sup> Kıbrıs’da da atlı arabalardan, otomobile geçiş sürecinde yaşanan değişim, bu ada ülkesi hakkında bir trafik endişesi yaratır. (Denktaş, 2000: 152)<sup>2</sup>

Gördüğümüz gibi bugün en ilkeli olarak görülse bile, dönemi için bir zenginlik göstergesi olan atla ulaşımdan bugüne, “ulaşılabilirliği” sağlayan tekniğe hakim durumda olan sınıflar, yolları ve ulaşım sistematiğini, kendi öncelik ve tercihlerine göre kurmuşlardır. Mekan üzerindeki bu egemenliklerini de diğer sınıfların algılaması kolay olmamış, sistem değıştikçe geride kalmayı ya da çarkı yakalamayı öncelikli hedef bilmeyi kabullenmişlerdir.

### *Tramvaylar*

Sonra yavaş yavaş çeperlere doğru büyüyen kentlerde daha kalabalık “toplu taşıma” yapabilecek araçlar geliştirilmeye başlanmış, banliyö trenleri ve elektrikli tramvaylar ortaya çıkmıştır.

Gerçekçi edebiyatta hemen yansısını bulan bu gelişim, cumhuriyet döneminin en büyük edebiyatçılarından olan Tanpınar’ın eserlerinde de görünürlük kazanmış; yazarın kahramanı Mümtaz, “tramvayın... peşine takılmış, bilinmeze, talihin haşin cilvelerine doğru yürümüş”tür. (Tanpınar, 2005: 46) Perulu yazar Llosa ise, başkent Lima’nın gençlerini anlattığı eserinde, “Chorillos tramvay hattının” yanındaki mekanlardan söz eder. (Llosa, 1984: 228) Alman Nobelli edebiyatçı Heinrich Böll’ün mizah yüklü eleştirel öykülerinde ise tramvay sürekli kullanılan bir kent içi ulaşım aracıdır. (Böll, 1967: 49-50, 156)<sup>3</sup> Bir diğer Nobel ödüllü yazar olan Cezayir asıllı Albert Camus de Cezayir’de işlenen bir cinayeti anlattığı “Yabancı”sında, geceyi ve tramvayı anlatır. (Camus, 2010: 30)<sup>4</sup>

Tramvaylar yukarıda edebi eserlerden yapılan bazı alıntılarda da görüldüğü üzere, dünyanın hemen tüm coğrafyasında var olmuşlar, özellikle tarihi dokusunun korunması için çaba gösterilen kentlerde Saraybosna’dan Tiran’a, Bremen’den Amsterdam’a kullanılmışlardır. Üstelik Avrupa’da pek çok kentte tramvaylar, nostaljik bir öge olmanın ötesinde toplu taşıma aracı olarak artan bir şekilde kullanılmaktadır. (Örneğin Paris ve Barcelona) Bugün ülkemizde de birçok kentte, özellikle kentsel merkezlere ulaşım konusunda diğer seçeneklere göre daha çevreci ve kent dokusuna özenli bir seçenek olarak tramvayların yeniden işletmeye konulduklarını görüyoruz.

<sup>1</sup> Ülkemiz otomobil sektörünün önemli ismi Koç ile ilgili yazarın anlatımı şöyle: “Talat Eniştemin Vehbi Koç ile ilgili bir anısı şöyle: o zaman otomobiller yok. Sanayi Müsteşarı’nın makam faytonu var. Eniştem tekerlekleri döndükçe elektrik üreten bir dinamo kuruyor, böylece gece far gibi ışık parlıyor. Halbuki o zamanlar en fazla fener kullanılıyor. Bunu görmüş Koç ve ilgilenmiş. “Öbür bakanlara, müsteşarlara da yapabilir miyiz?” diye enişteme sormuş. Eniştem de “yapabiliriz” yanıtını veriyor. “Peki, bu kaç yıl dayanır?” diye soruyor Koç. Eniştem, “çarpma olmadıkça çok dayanır, ömrü uzun olur” diyor. Koç, “bu olmadı işte, bir arıza olacak ki, sık sık bize başvursunlar” diyor. (Uysal, 2013: 14)

<sup>2</sup> “Atatürk meydanında garotaların (atlı araba) konakladığı, 1930-36 aralığında, Kıbrıs’daki otomobil sayısı 500-600 kadardı. 1000 numaralı Ford arabayı 1936’da Girne’de gördüğümüzde herkes dehşetle ayağa fırlamıştı. Ne olacaktı Kıbrıs’ın hali?” (Denktaş, 2000: 152)

<sup>3</sup> “Kara Koyunlar” öyküsünde, “elindeki zimbayla biletindeki günü iptal eden” ve böylece “zamana hükmeden” tramvay biletçisini anlatır; “Dostluk Başka Aklışveriş Başka” öyküsünde ise savaştan dönenlerin sivil yaşama karışmamasını, “bir tramvaydan inememeleri” örneğiyle son derece etkili bir dille canlandırır. (Böll, 1967: 49-50, 156)

<sup>4</sup> Yazar şöyle anlatıyor: “Sokağın fenerleri birden yapıp geceyle birlikte ışıldayan ilk yıldızları solduruverdi... Sokak lambaları yağlı kaldırımları parlatıyordu. Tramvaylar düzenli aralıklarla ışıklarını parlak saçlar, gülümseyen bir çehre ya da gümüş bir bilezik üzerine saçıyordu.” (Camus, 2010: 30)



## *Otobüs ve Metro*

1990'larla birlikte, birçok kentte bazı otobüs hatlarının özelleştirilmesi gerçekleştirildi. Örneğin Ankara Büyükşehir Belediyesi adına toplu taşıma hizmeti yapmakla görevli olan EGO Genel Müdürlüğünün, elindeki araçların yetersiz kalması ve artan toplu taşıma ihtiyacında özel işleticilerden yararlanılması amacıyla 1997 yılı içerisinde açılan ihaleler ile 400 adet Solo tipi otobüs hattı ile 95 adet çift katlı otobüsün çalıştırılmasının özelleştirilmesi yapılarak, 10 yıl süre ile işletme hakkının devri gerçekleştirildi. (Tunçer, 1998: 78-90) Bu işlem daha sonra süre uzatımı yoluyla sürdürülürken, iki başlı hizmet kalıcılığı sağlandı.

Zamanla raylı sistemlerin dayatması, kamuya ek bir harcama alanı açtı. Sonuç, açık bir çelişkiyi işaret ediyordu: “toplu taşıma hizmetlerinde, altyapısı hazır olan ve işleyen ulaşım alanlarının “özelleştirilmesi” gerçekleştirilirken, kuruluş maliyeti çok daha yüksek olan “raylı taşıma” hizmetlerinin yapım ve işletme yükünü kamunun elinde kalmakta ve belediyelerin yetersiz gelirlerine yüklenmekteydi.” (Tunçer, 2003: 173-188)

Otobüs ulaşımındaki yenileşmeler, günümüzde biyoyakıt, doğalgaz, elektrikli ve hidrojen pilli olarak gelişmeye devam etmektedir. Örneğin “Kuzey Avrupa, Amerika ve Çin'de elektrikli otobüs kullanımının yaygın olduğu... Avrupa'da Londra, Köln ve Roma gibi büyük şehirlerde bu araçların yaygınlaştırılması için sıfır emisyon bölgelerinin oluşturulduğu” bildirilirken; “Koç Topluluğu Şirketleri'nden Otogar'ın ürettiği Türkiye'nin ilk elektrikli otobüsü Doruk Electra'nın da İstanbul, İzmir, Samsun ve Antalya büyükşehir belediyeleri tarafından test edildiği” haberler arasında yerini almıştır. (URL 3)

“Brezilya'da da toplu taşıma araçlarında yakıt tasarrufu amacıyla Sao Paulo Belediyesi'nin, Mitsubishi ile anlaşarak daha önce biyoyakıt kullanan filosunu bataryalı araçlara dönüştürmeyi başardığı” bilgisi verilmektedir. (URL 4)

Yaklaşık olarak aynı tarihlerde de gelişen ve derinleşen ulaşım sorunları, kent yönetimlerinin daha teknoloji yoğun alanlara yönelmesini gerektirmiş ve metro yapımı uygulamaları (hafif ve ağır raylı taşımacılık olarak) kentlinin gündemine girmiştir. Söz konusu yatırımların büyük yatırım maliyetleri, kentlerin çağdaş finans modellere olan ilgisi de artırmıştır.

Metro ulaşımı, çağın yeni çözümü olarak diğer ülkelerden ülkemize yansıyan bir gereksinim olmuş, ülkemizden çok önce dünyanın birçok mega kenti metro ağının yaygınlığı ile yarışır duruma gelmişlerdir. Hatta kimi metrolar, kente dair simgesel bir rol kazanmışlardır. Örneğin “dünyanın en modern binalarının bulunduğu New York gibi görkemli kentin metrosu, son derece kirlili ve bakımsız görünümlü, adeta korkutucu bir yapıda iken, Washington metro sistemindeki klimalı, modern dizaynlı istasyonlar eski ve yeniyi adeta sembolize etmektedir.” (Tunçer, 2008: 34-38)<sup>5</sup>

Aynı şekilde bugün büyüyen kentlerdeki ulaşım hizmetlerinin tekel özelliği de ekonomideki etkin güçlerini artırmaktadır. Bazı yatırım türü ya da zaman aralıkları için ticari anlamda karlı olmamaları birincil unsur olarak değerlendirilemez. Çünkü ekonomi dışı boyutları da en az bu

<sup>5</sup> “ABD şehirlerinin çoğu iki tür toplu taşıma sistemine sahiptir: Otobüsler ve trolleybüsler. Toplu taşımacılık oldukça güvenli ve dakiktir, otobüsler zaman çizelgelerinde gösterilen vakitte gelirler. Geniş arazi kaynağı nedeniyle New York gibi birkaç metropolitan kent dışında, yaygın yerleşimli konut yapılanmasıyla, Amerika'da kent içinde otobüs kullanımı kimi zaman diğer ülkelerdeki tempo dikkate alındığında, bıkırtıcı derecede yavaş görünebilmektedir.” (Tunçer, 2008: 34-38) Bu da ulaşımın rahat, itiş kaçış olmaksızın ve konfor içinde yürütülmesi geleneğinden kaynaklanmaktadır.

yönleri kadar önemlidir. Atılğan buna New York'dan bir örnek vermektedir: "Doğal tekellerin ürettiği kamu hizmetlerinin sosyal ve kültürel yararları vardır. Bu alandaki kamu harcamaları beşeri sermayeyi artırmak ve sosyal bütünleşmeyi sağlamak için yapılmaktadır. Bilanço anlamındaki zararlar, makro düzeydeki yararları karşı karşıya koyup değerlendirmek yanlış olur. Hele yerel kamu hizmetlerinin piyasaya bırakılması son derece yanlış bir politikadır. Dünyanın en zengin ülkesi olan Amerika'da, dünya ticaretinin merkezi New York'da, her türlü özel ve toplu ulaşım imkanı var iken, 2005 sonunda yapılan 2 günlük metro grevi günde 1.5 milyar dolar zarar yarattı. Demek ki toplu ulaşımın, taşımacılık gelirlerinden başka yarattığı önemli zenginlikler vardır." (Atılğan, 2006: 27)

Öte yandan toplu ulaşım uygulamaları sadece kentsel ekonomideki rolleri açısından değerli değildir. Aynı zamanda tartışmasız daha "çevreci" modellerdir. "Motorlu taşıt dizgelerinin yerini raylı taşıma dizgelerine bırakması" talebi, raylı dizgelerin aynı zamanda "enerji savurganlığının önlenmesine ve hava kirliliğinin azalmasına" sağladıkları katkılara da dayanmaktadır. (Keleş, 2014: 130) Özellikle yeraltını kullanabilen modeller ise ilk yatırım maliyetleri yüksek olmasına karşın, uzun erimde kent toprağı kullanım maliyetini de azaltmaktadır.

## Sonuç

Bu çalışmada David Harvey'in önerdiği anlamda "coğrafi muhayyile" kullanılarak, kentsel mekan dönüşümleri, ulaşım politikaları üzerinden okunmaya çalışılmıştır. Teknolojinin gelişmesine ve kentin büyümesine paralel olarak değişen, dönüşen ulaşım araçları, kentin sınıfsal paylaşımında da kolaylaştırıcı olarak işlev taşımışlardır.

Bugün kentçi ulaşımdaki tüm dönüşümlere genel olarak bakıldığında, kente yapısal müdahalelerle gerçekleştirilen ekonomik işlevlendirme üzerinden, kentlilerin gereksinimlerinin farklılaştırıldığı saptanmaktadır. Özellikle özel araç odaklı bir şekillendirme tercihinin kullanılması; büyüyen kentlerin merkez-çevre ilişkilerini hem zorlaştırmakta hem de çalışma saatlerine bağlı olarak bağı koparmamayı seçmektedir. Ancak bu tercih, ulaşılabilirlik kanallarını kullanma açısından kentin sınıfsal farkını daha belirgin duruma getirmektedir.

Bu temel görevi nedeniyle, metropollerde toplu ulaşım politikalarının, kendi başına ekonomi yaratan bir araçsallığa sahip bulunduğu söylenebilir. Bütün bir ulaşım uygulama tarihi düşünüldüğünde, ulaşım hizmetlerinin, doğası itibarıyla "tekelci" olan mekan olgusuna, esneklik ve rant artışı getirdiği açıktır. Sorun bu rantın kullanımı konusunda yaratılan algılarda odaklanmaktadır. Harvey'in önerdiği şekilde, "coğrafi muhayyile"nin ve "mekansal bilinç"nin etkin kullanımı halinde, sürece müdahale olanakları da belirecek, sınıfsal talepler mekansal içeriklerini kazanacaklardır.

Konut-ticaret olanakları ile kentsel mekanda ortaya çıkan ekonomik dönüşümler, daha somut ifade edildiklerinde, kent hakkına ilişkin kullanım alanları da işlerlik kazanabilecektir. Hem kentin korunması hem de kentli haklarının korunması adına bu kararlara katılım önem taşımaktadır. Avrupa Kentsel Şartı, kentliler için, -Her türlü kirlilikten, bozuk çarpık kentsel çevrelerden arınma hakkı (Sürdürülebilir Çevre) ve -Yaşadığı kentsel çevreyi demokratik koşullarda denetleyebilme hakkı (Katılımcılık) ilkelerini temel önemde görmektedir.

Bu hakların sadece yazılı metinler olarak kalmaması ve hayata geçmesi için de karar alıcıların kentlinin müdahale hakkına saygı göstermeleri gerekmektedir. Uzlaşma kültürü günümüzde büyük önem taşımaktadır. Uzlaşmaz tavırlar, toplumsal tansiyonun daha kolay yükselmesine neden olmaktadır. Bugün kentsel kalkışmalar olarak açığa çıkan eylemlilikler, Harvey'in aradığı sosyal adalet arayışının bir parçası olarak algılanmalıdır. Çünkü kenti kullanım değeri olarak önemseyen kentli ile kenti sadece değişim değeri üzerinden algılayan rant odaklı bakış, kentin temel çehresini de farklılaştırmaktadır.

Kent insani bir özgürlük ve işbölümü projesi olarak doğmuştur ve böyle kalması, insani boyutunun yaşamasına bağlıdır. Aksi halde, aşırı değerlendirilmiş yapılar mezarlığından başka bir anlamı olmayacaktır. Yapılması gereken şey, kent kararlarına yalın kararlar olarak değil, sonuçları itibariyle coğrafyayı nasıl dönüştürdükleri noktasından bakmayı kural haline getirmek gerekmektedir. Ayrıca kent eğer bir ekonomik düzenleme aracı ise bundan doğrudan zarar gören kesimler adına sosyal adaleti sağlayıcı müdahaleler yapılmalıdır. Ulaşım bu açıdan çok stratejik bir araçtır. Mekan kullanımını konusunda, ulaşımında yaşanan gelişmelerin sağladığı olanaklar için de Avrupa Kentsel Şartı metinleri, yalın ve kesin talep unsurları olarak kullanılmalıdır.

### Kaynakça

- Akgül, B. Efe, M. (2010) Dünyada ve Türkiye'de Bölge Planlama Çalışmaları ve Bunların Karşılaştırılması, Çağdaş Yerel Yönetimler, C.19 S.4, s. 19-45. ([http://www.todaie.gov.tr/resimler/ekler/5b44a8bcb68ce21\\_ek.pdf?dergi=%C7a%F0da%FE%20Yerel%20Y%F6netimler%20Dergisi](http://www.todaie.gov.tr/resimler/ekler/5b44a8bcb68ce21_ek.pdf?dergi=%C7a%F0da%FE%20Yerel%20Y%F6netimler%20Dergisi)) (20.04.2015)
- Akın, S. (2001), İstanbul'da Bir Zürafa, Çınar Yayınları, İstanbul.
- Amıcıs, E. D. (1981), İstanbul (1874), Çev. Beynun Akyavaş, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Atılğan, A. (2006) Özelleştirme Raporu (Yerel Kamu Hizmetlerinde Özelleştirme-Su, Toplu Ulaşım-Cöp), Hizmet-İş Sendikası Yayınları, Ankara.
- Avrupa Kentsel Şartı, (1996) Çev. Zerrin Yener ve Kumru Arapkirlioglu, İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü Yayını, Ankara.
- Benjamin, W. (2001) Son Bakışta Aşk (Metis Seçkileri) Haz. Nurdan Gürbilek, Üçüncü Basım, Metis Yayın, İstanbul.
- Bloch, M., Feodal Toplum, Çev. M. Ali Kılıçbay, Doğu Batı Yayınları, 4. Baskı, Ankara.
- Böll, H. (1967) Cüce İle Bebek, Çev. Kamuran Şipal, Cem Yayınevi, İstanbul.
- Camus, A. (2010) Yabancı, Çev. Vedat Günyol, 33. Basım, Can Yayınları, İstanbul.
- Denktaş, R. R. (2000) Kıbrıs: Elli Yıllık Hikayesi, Hatıralar (Toplayış) 10.Cilt, Boğaziçi Yayınları.
- Dickens, C. (2005) İki Şehrin Hikayesi, Çev. Mehmet Gökhan Topçu, Antik Dünya Klasikleri, İstanbul.
- Ekinci, O. (2009) Uygurlıkların İzinde Kentsever Yazılar, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul.
- Harvey, D. (2002) Sınıfsal Yapı ve Mekansal Farklılaşma Kuramı, 20. Yüzyıl Kenti, Duru, Bülent Ayten Alkan (Der. ve Çev.), İmge Kitabevi, Ankara, ss.147-172.

- Harvey, D. (2006) Sosyal Adalet ve Şehir, Çev.Mehmet Moralı, 2. Basım, Metis Yay., İstanbul.
- Keleş,R. (2013) Kentleşme Politikası, 13. Basım, İmge Kitabevi, Ankara.
- Keleş, R. (2014) 100 Soruda Türkiye’de Kentleşme, Konut ve Gecekondu, Cem Yayınevi, İstanbul.
- Keleş, R. Mengi, A. (2014) İmar Hukuku’na Giriş, 2. Basım, İmge Kitabevi, Ankara.
- Laborit, H. (1990) İnsan ve Kent, Çev. Bertan Onaran, Payel Yayınevi, İstanbul.
- Llosa, M. V. (1984) Kent ve Köpekler, Çev.Sena Volkan, Alan Yayınevi, İstanbul.
- Orhangazi, Ö. – Gökçer Ö. (2000) Küresel Çevre Kirlenmesi ve Türkiye, Marksizm ve Ekoloji, Demirer, G.N. Duran, M., Gökçer, Ö. (Der.) Öteki Yayıncılık, Ankara, s.194-283.
- Tanpınar, A. H. (2005) Huzur, Dergah Yayınları, İstanbul.
- Tunçer (Fırat), A.S. (1998), Belediyelerde Özelleştirme Uygulamaları, TODAYE Çağdaş Yerel Yönetimler, C:7, S:1, Ankara, s.78-90.
- Tunçer (Fırat), A.S. (2003) Kent içi Ulaşım Konusunda Belediyelerce Yürütülen Düzenlemeler ve Yaşanan Sorunlar, 4.Ulaşım ve Trafik Kongresi, Ankara, 26-27 Eylül 2003, s.173-188.
- Tunçer (Fırat), A.S. (2008) “Amerika’da Toplu Ulaşım Üzerine Bazı Notlar”, Belediye Dünyası, C.9, S.5, s. 34-38.
- Uysal, M. (2013) Efsane Dekan (Anılarıyla Cevat Geray), İsim Yayınları, Ankara.
- URL 1- [http://www.cankaya.bel.tr/oku.php?yazi\\_id=470](http://www.cankaya.bel.tr/oku.php?yazi_id=470) (Avrupa Kentsel Şartı) (20.04.2015)
- URL 2- <http://www.ankara.gov.tr/Portal.asp?X=AB28> (Avrupalı Kentli Hakları Deklerasyonu) (20.04.2015)
- URL 3- <http://haber.star.com.tr/otohayat/turkiyenin-elektrikle-calisan-ilk-otobusu/haber-76776> (20.04.2015)
- URL 4- <http://www.bugun.com.tr/son-dakika/dunyanin-elektrikle-calisan-ilk--haberi/1230259> (20.04.2015)