

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SOSYOLOJİ BİLİM DALI

**YENİ BİR KENTSEL HAREKETLİLİK MODU VE NEOLİBERAL
ÖZNEİN KENDİSİNE YATIRIM ARACI OLARAK PAYLAŞIMLI E-
SCOOTER SİSTEMLERİ: İSTANBUL ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Tezi

İLYAS SEYREK

İSTANBUL, 2022

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SOSYOLOJİ BİLİM DALI

**YENİ BİR KENTSEL HAREKETLİLİK MODU VE NEOLİBERAL
ÖZNEİN KENDİSİNE YATIRIM ARACI OLARAK PAYLAŞIMLI E-
SCOOTER SİSTEMLERİ: İSTANBUL ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Tezi

İLYAS SEYREK

Danışman: DOÇ. DR. BAHAR AYKAN BENTA HAR

İSTANBUL, 2022

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TEZ ONAY BELGESİ

Sosyoloji Anabilim Dalı Sosyoloji Bilim Dalı Yüksek Lisans öğrencisi İlyas Seyrek'in Yeni Bir Kentsel Hareketlilik Modu ve Neoliberal Öznenin Kendisine Yatırım Aracı Olarak Paylaşımlı E-Scooter Sistemleri: İstanbul Örneği adlı tez çalışması, Enstitümüz Yönetim Kurulu'nun tarih ve sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından oy birliği/ oy çokluğu ile Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Savunma Tarihi:/...../.....

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

İmzası

1	Tez Danışmanı		
2	Jüri Üyesi		
3	Jüri Üyesi		

ÖZET

YENİ BİR KENTSEL HAREKETLİLİK MODU VE NEOLİBERAL ÖZNEİNİN KENDİSİNE YATIRIM ARACI OLARAK PAYLAŞIMLI E-SCOOTER SİSTEMLERİ: İSTANBUL ÖRNEĞİ

Paylaşımli e-scooter hizmetleri ilk kez 2017’de, ABD’de, Şikago’da, Türkiye özelinde ise ilk kez 2019’da, İstanbul’da kullanılmaya başlanmıştır. Paylaşımli e-scooterlar özellikle büyük şehir ve metropollerde, trafik sorunlarının çözümü için ve yüksek karbon salınımına sebep olan ulaşım modlarına alternatif olarak ortaya çıkmıştır. Paylaşım ekonomisinin ve mikro mobilite araçlarının bir arada kullanılması ile ortaya çıkan bu sistemler yeni bir kentsel hareketlilik modu ve sektörü olarak ekonomik ve toplumsal alanda yer bulmuştur. Paylaşımli e-scooter hizmetlerinin sahip olduğu teknik/teknolojik altyapı, şirketlerin/platformların uyguladığı ücret tarifesi ve kentsel ulaşım altyapısının yetersizliği paylaşımli hizmetlerin kimler tarafından, nasıl kullanıldığı ve nasıl yaygınlaştığı hakkında araştırmalara yol açmıştır. Bu tez çalışması da paylaşımli mobilite hizmetlerinin yaygınlaşmasını ve toplumsal izdüşümünü hareketlilik ve neoliberalleşme tartışmaları bağlamında değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Bu amaçla tez çalışması kapsamında İstanbul’da 4 farklı alanda, 120 e-scooter kullanıcısıyla saha araştırması yapılmıştır. Saha araştırması verileri hareketliliğin bu yeni biçiminin neoliberal ekonomik politikalar ve neoliberal yönetimsellikle ilgili olarak yaygınlaştığına işaret etmektedir. Özellikle kısa mesafe ulaşım aracı olarak tercih edilen e-scooterlar, öncelikli olarak gelir seviyesi ve teknolojik okuryazarlığı ortalamadan yüksek kesimlerin hareketliliğini artırmakta ve onların bir zaman girişimcisi olarak kendilerine yaptıkları bir yatırım biçimi olarak ortaya çıkmaktadır. Tez çalışması bu bağlamda hareketlilik sistemlerinin -kullanıcıları ve kullanım biçimleri üzerinden- var olan eşitsizlikleri sürdürme ve yeni eşitsizlikler yaratma potansiyelini tartışmaya açmayı hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler: Hareketlilik, Neoliberal ekonomi, Neoliberal yönetimsellik, Paylaşımli e-scooter sistemleri, Teknolojik okuryazarlık

ABSTRACT

SHARED E-SCOOTER SYSTEMS AS A NEW URBAN MOBILITY MODE AND AS AN INVESTMENT FOR THE NEOLIBERAL SUBJECT: THE CASE OF ISTANBUL

Shared e-scooter services started to be used for the first time in 2017, in Chicago in the USA, and in Istanbul for the first time in Turkey in 2019. Shared e-scooters have emerged, especially in big cities and metropolises, as an alternative to transportation modes that cause high carbon emissions, and as a solution of traffic problems. Shared e-scooter systems, which emerged with the use of sharing economy and micro-mobility vehicles together, have found a place in the economic and social field as a new sector and as a new urban mobility mode. The technical/technological infrastructure of shared e-scooter services, the fee schedule applied by companies/platforms, and the inadequacy of the urban transportation infrastructure have led to research on how shared services are used by whom and how they become widespread. This thesis aims to discuss the spread of shared mobility services and its social projection in the context of mobility and neoliberalization. For this purpose, this thesis draws on a field research that was conducted with 120 e-scooter users in four different areas in Istanbul. Field research data indicate that this new form of mobility has become widespread in relation to neoliberal economic policies and neoliberal governmentality. E-scooters, which are especially preferred as a short-distance transportation vehicle, primarily increase the mobility of those with higher than average income levels and technological literacy, and emerge as a form of investment they make in themselves as a time entrepreneur. Neoliberal subject who tries to save time, prefers to use shared e-scooter as a time entrepreneur. In this context, the thesis aims to discuss the potential of the mobility systems to maintain existing inequalities and create new inequalities -through their users and usage patterns-.

Keywords: Mobility, Neoliberal economy, Neoliberal governmentality, Shared e-scooters systems, Technological literacy

ÖNSÖZ

Yeni Bir Kentsel Hareketlilik Modu ve Neoliberal Öznenin Kendisine Yatırım Aracı Olarak Paylaşımlı E-Scooter Sistemleri: İstanbul Örneği isimli bu tez çalışması kentin bu yeni ulaşım aracının ortaya çıkıp yaygınlaştığı sosyo-ekonomik bağlamı anlamak ve bu hizmetin toplumsal etkisini ortaya koymak amacıyla gerçekleştirilmiştir. Bireysel özgünlükler ve yaratımlarıyla birlikte düşünsel ve maddi alanda gerçekleştirilen üretimlerin hepsi kolektif niteliklere sahiptir. Bu çalışmanın da başından sonuna birçok kişinin maddi, manevi desteği ve düşünsel katkıları sayesinde tamamlandığını belirtmek isterim. Öncelikle zor, zahmetli ve uzun süren tez sürecim boyunca ilgisini, katkı ve eleştirilerini eksik etmeyen değerli danışman hocam Bahar AYKAN BENTAHAR'a çok teşekkür ederim. Diğer yandan yüksek lisans dönemim boyunca derslerini aldığım, jürime katılan Melih ÇOBAN hocama teşekkürü borç bilirim. Ayrıca tez konusu seçme dönemimde bana yol göstericilik yapan ve jürime katılan Besime ŞEN hocama da teşekkür ederim.

Yaşadığı tüm sorunlarla güçlü bir şekilde mücadele ederken sevgisini ve öğrenim hayatıma desteğini hiç bir şekilde esirgemeyen sevgili annem Sebahat SEYREK'e ve öğrenim hayatımda hep yanımda olan ağabeyim Harun SEYREK'e çok teşekkür ederim. Ayrıca her ne kadar yüksek lisans dönemimde hayatta değilse de yaşamının her döneminde öğrenim hayatıma destek olan sevgili babam Mehmet SEYREK'i saygıyla anıyorum.

Son olarak burada isimlerini tek tek anamadığım, bu zor ve meşakkatli süreçte sundukları maddi ve manevi desteklerle, gösterdikleri dayanışmalarla yanımda olan tüm arkadaşlarıma ve yoldaşılarıma çok teşekkür ediyorum.

İlyas SEYREK, 2022

İÇİNDEKİLER

ÖZET	i
ABSTRACT.....	ii
ÖNSÖZ	iii
TABLolar LİSTESİ.....	v
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	vi
KISALTMALAR	vii
1. GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı.....	4
1.2. Çalışmanın Sınırlılıkları.....	5
1.3. Çalışmanın Yöntemi	6
2. LİTERATÜR VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE.....	10
2.1. Hareketlilik ve Kentsel Hareketlilik.....	10
2.1.1. Hareketlilik /Mobilite	10
2.1.2. Kentsel Hareketlilik.....	14
2.1.3. Ulaşım Teknolojilerindeki Gelişmeler ve Hizmet Olarak Hareketlilik.....	16
2.2. Kent, Hareketlilik ve Neoliberalleşme	18
2.2.1. Neoliberal Kentin Gelişimi.....	19
2.2.2. Neoliberal Özne ve Homo Economicus	21
2.2.3. Bir Yatırım Olarak Hareketlilik.....	25
3. MİKRO MOBİLİTE VE PAYLAŞIMLI E-SCOOTER SİSTEMLERİ	28
3. 1. Mikro Mobilite Kavramı ve Araçları.....	28
3.2. Paylaşımli E-Scooter Sistemlerinin Ortaya Çıkışı ve Dünyada Kullanımı.....	31
3. 3. Türkiye ve İstanbul'da Paylaşımli E-Scooter Sistemleri.....	34
3.3.1. Türkiye ve İstanbul'da Paylaşımli E-Scooter Sistemlerinin Ortaya Çıkışı.....	34
3.3.2. Türkiye ve İstanbul'da Paylaşımli E-Scooter Sistemlerinin Bağlı Olduğu Yasal Mevzuatlar	37
3.3.3. Yasal Mevzuatlar Sonrasında İstanbul.....	40
4. BULGULAR: İSTANBUL'DA PAYLAŞIMLI E-SCOOTER SİSTEMLERİ VE KULLANIMI.....	44
4.1. Kimler Kullanıyor?.....	44
4. 2. Eğlence ve Oyundan Daha Fazlası	50
4. 3. Kendi Başının Çaresine Bakanların Aracı	55
4. 4. Ulaşımında Yarattığı Fırsatlar ve Riskler.....	56
4. SONUÇ	66
KAYNAKLAR	70
EKLER	82

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1: İstanbul'da Faaliyet Yürütme İzni Almış Şirketler/Platformlar	40
EK 1: Tablo 2: Derinlemesine Görüşme Yapılabilen Kullanıcılar Hakkında Demografik Bilgiler	82

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Saha Araştırması Yapılan Konumları Gösteren İstanbul Haritası	7
Şekil 2: İlk Autoped Örneklerinden, Bir Gazete Haberinde Kullanılan Görsel	30
Şekil 3: TC Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Hazırladığı Mikro Mobilite Destek Afişi	35
Şekil 4: İstanbul'da Bir Metrobüs Durağı Çıkışında Demirliklere Kilitlenerek Park Edilmiş E-Scooter Yoğunluğunu Gösteren Bir Fotoğraf	36
Şekil 5: İki Farklı Platformun Akıllı Cep Telefon Uygulamalarından Alınan, Aynı Konumdaki E-Scooterları Çevrimiçi Gösteren İki Harita	37

KISALTMALAR

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
IMF	The International Monetary Fund / Uluslararası Para Fonu
ITDP	Institute for Transportation and Development Policy / Ulaşım ve Kalkınma Politikaları Enstitüsü
ITF	International Transportation Forum / Uluslararası Ulaştırma Forumu
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
MaaS	Bir Hizmet Olarak Mobilite
NACTO	National Association of City Transportation Officials / Ulusal Şehir Taşımacıları Yetkilileri Birliği
PBOT	Portland Bureau of Transportation / Portland Ulaştırma Bürosu
TC	Türkiye Cumhuriyeti
UAB	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
UKOME	Ulaşım Koordinasyon Merkezi

1. GİRİŞ

Bilgi, nesne ve insanların yer değiştirmesi, hareket etme potansiyeli olarak hareketlilik kent mekanının önemli bir unsurudur. Yürüyen, şiparişini teslim etmek için motosiklet kullanan, toplantısına/dersine yetişmek için acele eden, araba süren ve sıkışık otobüslerde yolculuk eden insanlarla birlikte kent sürekli bir akış içerisinde. Sadece insan değil bir yerden bir yere akış içerisinde olan (kargo, market/inşaat ürünü vs.) her şey bu hareketliliğin konusudur. Hareketlilik kentteki toplumsal ilişkileri ve yapıları görünür kılar (Urry, 2000; Cresswell, 2006; Kaufmann, 2021). Kentlerdeki hareketlilik düzeyleri de teknolojik gelişmelerle, kentlerin nüfusuyla, altyapısıyla ve kentlerdeki sosyo-ekonomik ilişkiler/yapılarla bağlantılı olarak değişkenlik gösterir (Tekeli, 2021). Örneğin 20. yüzyılda kent planlamasının ve kentsel hizmetlerin sermaye birikimi odaklı gelişimi -hareketlilik alanında- kent içi ulaşımında trafik sıkışıklığı sorununa neden olmuştur (Özbay, 2014). Bu soruna otomobil sektörüne yönelik yatırımın ve bu sektör odaklı hareketlilik politikalarının da katkısı oldukça fazladır (Sheller & Urry, 2000; Sheller & Urry, 2006; Tekeli, 2010; Stout, 2016).

Günümüzün metropolleri ve büyükşehirleri için trafik sorunu hala büyük önem arz etmektedir. Çünkü neoliberal küreselleşmeyle birlikte bilgi, nesne ve insanların akışı (birbiri arasındaki fiziksel ve/veya sanal mesafelerin kapatılması) sosyal ve ekonomik alanda temel bir yaklaşım ve işleyiş halini almıştır (Urry, 2007; Castells, 2007). Daha fazla hareketlilik isteği yeni sektörlerin oluşmasına sebep olmuştur. Küreselleşme döneminin karakteristik özelliklerini taşıyarak bilgi/ulaşım teknolojileri temelinde gelişen ve bireylerin (çoğunlukla bir platform yardımıyla) sahip oldukları mülk ve becerileri piyasaya sunarak birbiriyle alışverişini kolaylaştıran “paylaşım ekonomileri” de yine bu dönemde ortaya çıkmıştır (Botsman, 2013; Uzgören, 2018). Bu ekonomi ayrıca kentlerdeki pek çok gündelik faaliyetin alınıp satılan bir hizmet haline dönüştürülmesini sağlamıştır.

Teknolojik gelişmelerle bağlantılı biçimde kentlerdeki mobilite hizmetleri ve hareketlilik araçları giderek çeşitlenmiştir (ITF, 2019). Bilgi, nesne ve insanların yer değiştirmesinin yanı sıra toplumsal ilişkilerin/yapıların gelişimi ve dönüşümü olarak hareketlilik dünya genelinde, özellikle metropollerde ve büyük şehirlerde yemek, barınma, malzeme temini ve ulaşım hizmetlerinde bilgi teknolojileri tabanlı inovatif araçların, yeni sektörlerin zemini niteliğinde olmuştur (ITF, 2019).

Hareketlilik tartışmalarının bağlamını kent içi ulaşım olarak belirlediğimizde de hareketliliğin nasıl sürekli hale getirileceği yani -kent içi ulaşım için- trafik sıkışıklığına çözümün nasıl sağlanacağı sorusunun kentsel hizmetlerin parçalanması ve özelleştirilmesi çerçevesinde cevaplandırılmaya çalışıldığı görülmektedir. İşte bu bağlamda kentlerdeki trafik sıkışıklığını çözmek için özellikle -

soylulaşmış ve yeniden yapılandırmaya maruz kalmış- kent merkezlerinde mikro mobilite araçları ve paylaşım sistemleri çözüm olarak ortaya çıkmıştır. Mikro mobilite kavramı bisiklet, elektrikli bisiklet, elektrikli kayak ve elektrikli scooter gibi araçları kapsamaktadır. Genellikle düşük hızlarda ve kısa mesafe yolculuklar için tasarlanmış, insan gücüyle veya elektrikli bataryayla çalışan, özel veya paylaşımli hareketlilik biçimlerinin tamamı olarak tanımlanabilen mikro mobilite araçları özellikle fiziksel yapısı nedeniyle trafiğe çözüm olarak sunulmuştur. Bu araçlardan en yenisi (ve en çok kullanılanlardan biri) olan paylaşımli e-scooterlar ise ilk kez 2017 yılı ile birlikte Kuzey Amerika kentlerinde ortaya çıkarken Türkiye'deki kullanımı ilk olarak 2019 yılının bahar aylarında İstanbul'da, Kadıköy ilçesinde başlamıştır. Paylaşımli, çevrimiçi ulaşım platformlarının/hizmetlerinin yaygınlaşmasıyla birlikte de hareketlilik tartışmaları (kent planlaması ve sosyolojisi gibi) kent çalışmalarında giderek önem kazanmıştır.

Paylaşımli e-scooterların kent içindeki bu gelişimi eleştirel coğrafya yaklaşımı tarafından neoliberal küreselleşme politikaları çerçevesinde ele alınmıştır. Bu tez çalışmasının hareketlilik araçlarının gelişimini açıklarken odağına aldığı yaklaşımlardan biri eleştirel coğrafya yaklaşımı olmuştur. Eleştirel coğrafya yaklaşımı neoliberal küreselleşme politikalarının kentlerdeki hareketlilik araçlarının ve hizmetlerinin artışında etkili olduğunu ve neoliberal politikalarla birlikte ulaşım hizmetlerinin sağlanma biçiminde yaşanan değişimi vurgulamıştır. Burada hareketliliğin kentsel yaşamın doğal sonucu değil toplumsal ve ekonomik ilişkilerin uzantısı olduğu fikri temel noktadadır (Harvey, 1982; Kaufmann, Kesselring, Manderscheid & Sager, 2007). Kentin, özellikle de kent merkezlerinin neoliberal politikalarla dönüştürüldüğü süreç içerisinde artan hareketlilik neoliberal kentsel politikalar ve kentsel altyapı sistemleri tarafından karşılanamayınca trafik sıkışıklığı daha da artmış ve ulaşım hizmetlerine eşitsiz erişim gittikçe derinleşmiştir (Norcliffe, 2011; Özbay, 2014). Kentsel mekanların ve kentsel hizmetlerin -neoliberal ekonomik politikalar yoluyla- sermayenin yeniden yatırıma sokulması ve birikimi için kullanıldığı bu dönemde toplumsal ihtiyaçlar ve sorumluluklar göz önünde bulundurulmamıştır (Brenner & Theodore, 2005; Bayat, 2016). Neoliberal kent, sakinlerinin ihtiyaçlarından çok piyasanın ihtiyaçlarını göz önünde bulundurmuştur. Kentte yapıli bulunan hareketlilik sistemleri de bu anlayış ve politikadan payını almış, ulaşım hizmetleri/sorunları piyasa aklıyla karşılanmaya çalışılmıştır (Özbay, 2014). Kentsel mekan ve hizmetler piyasanın ihtiyaçları çerçevesinde (giderek daha fazla biçimde) alınıp satılabilen veya kullanıma göre ücretlendirilen birer meta olarak piyasa ilişkilerine dahil olmuştur. Kent yönetiminin de isteğiyle kentsel kamusal altyapılar, alanlar olarak yollar özel şirketlerin inovasyonlarının hizmet verdiği alanlar haline gelmiş; hızlı ve trafikten azade bir ulaşım ise satın alınan bir hizmet olmuştur (Özbay, 2014).

Neoliberal politikalarla birlikte toplumsal sorunlara toplumsal değil bireysel çözümler getirme/sunma yaklaşımı bu yeni hareketlilik sistemlerinin -kullanım maliyetleri gibi özelliklerini de

düşündüğümüzde- kentte var olan eşitsizlikleri derinleştirme potansiyelini tartışmaya açmıştır. Toplumsal ilişkileri ve dönüşümü etkileyen bir olgu olarak hareketliliğin “kimler tarafından ve nasıl kullanılıyor” olduğu soruları hareketliliğin sosyal eşitsizliklerle ilişkisinin daha net bir şekilde görünür olmasına neden olmuştur. Toplumsal bir olgu olarak hareketliliğin ekonomik, sosyal, kültürel sermaye türleri gibi bir sermaye türü olduğu (Kaufmann, Bergman & Joye, 2004) yönündeki yaklaşımla birlikte eşitsizliği üretici ve/veya sürdürücü potansiyeli ayrıca vurgulanmıştır. Hareketlilik ve eşitsizlik ilişkisi tartışılırken bu yeni hareketlilik hizmetlerinin sıklıkla yeni orta sınıf olarak da adlandırılabilir; (bu yeni hizmetin maliyetini ödeme gücü yüksek) ortalamanın üstünde gelire sahip olan ve (yeniliklere hızlı adapte olabilen) teknolojik okuryazarlığı, kültürel sermayesi yüksek olan kişiler tarafından kullanımına dikkat çekilmiştir (Kaufmann, Kesselring, Manderscheid & Sager, 2007). Ayrıca bu kişiler arasında da gençlerin ve erkeklerin¹ çoğunluğu oluşturduğu vurgulanmıştır. İşte bu kesimlerin hareketliliği ve hareketlilik potansiyelerini nasıl inşa ettikleri sosyal eşitsizliğin hareketlilik bağlamında da yeniden yaratıldığını göstermiştir.

Eleştirel coğrafya yaklaşımının neoliberal ekonomik politikaları hedefine alan perspektifinin yanında hareketliliği neoliberal yönetimsellik ve neoliberal özne çerçevesinde ele alan Foucaultcu düşünce de e-scooterların gelişimini anlamaya çalışan tezin odağını oluşturmaktadır (Spinney, 2016: 452). İki düşüncenin birlikte ele alınmasıyla hareketlilik araçlarının kentteki konumu ve etkileri daha net anlaşılabilir. Çünkü Foucaultcu düşünce piyasacı, neoliberal akıl çerçevesinde uygulanan bir yönetimsellik yoluyla ekonomik alanın ve ekonomik ilişkilerin yanı sıra bireyin ve davranışlarının da yeniden kurulduğunu ifade etmiştir. Neoliberal yönetimselliğin eleştirisini yapan bu yaklaşıma göre neoliberal kent içerisinde (yeni hareketlilik modlarının ortaya çıkışı ve yaygınlaşması gibi) ortaya çıkan, kente yerleşen ilişkiler, olgular sadece neoliberal ekonomik politikalar kaynaklı değildir. Neoliberal düşünce sadece ekonomik ve politik alanda yapılan değişiklikler yoluyla değil aynı zamanda insanların düşünce ve davranışlarında gerçekleşen değişiklikler yoluyla da normalleştirilmiş ve yerleşmiştir (Brown, 2018; Coşkun, 2019). Bu amaçla kurulan neoliberal özneler kendilerini düşünen, kendilerine yatırım yapan bireylerdir. Kısacası neoliberal yönetimselliğin ulaşım ihtiyacına, trafik sorununa kamusal, bütünsel değil bireysel çözümler önermesi neoliberal yönetimsellik, rasyonalite ve özne tartışmalarının hareketlilik tartışmalarına eklenmesi sonucunu beraberinde getirmiştir. Neoliberal yönetimselliğin etkisiyle kamusal hizmetlerin parçalanması ve sorunların bireylere devredilmesi yani bireylerin sorumlulaştırması pratikleri neoliberal öznenin oluşumunda etkili olmuştur. Kentsel hizmetler gibi toplumsal alanlarda ortaya çıkan ihtiyaçları kendisinin sorumluluğunda hisseden bireyler yani neoliberal özneler kendi çözümlerini bulmaya, bireysel ve kullanıma göre ücretlendirmeyi esas

¹ Çalışma paylaşımlı e-scooter sistemlerini ve hareketliliği toplumsal cinsiyet tartışmaları bağlamında ele alması da saha araştırması sonucunda ortaya çıkan erkek yoğunluklu kullanım bu konuda daha sonra yapılacak çalışmalara zemin hazırlayabilir.

olan hizmetleri satın almaya başlamıştır (Brown, 2018: 51). Hareketlilik alanındaki ihtiyaçları ve hareketlilik sorunlarının çözümünü kent mekanında ortaya çıkan yeni sektörlerden karşılayan bireyler kendilerine yatırım yapmışlar, kendi (beşeri) insan sermayelerini düşünmüşlerdir.

Kentsel ihtiyaçların karşılanması ve kentsel sorunların çözümü amacıyla neoliberal ekonomik politikalar çerçevesinde ortaya çıkan mobilite hizmetler, neoliberal yönetimselliğin araçlarından olan sorumlulaştırma pratiklerinin sonucu olarak benimsenmiş ve yaygınlaşmıştır.

1.1. Çalışmanın Amacı

Bu tez çalışması ulaşım ihtiyacının ya da ulaşım sistemleriyle ilgili olarak yaşanan trafik sorunlarının çözümünde etkili olacağı ifade edilen paylaşımlı e-scooter sistemlerinin hangi sosyo-ekonomik ilişkiler/bağlam çerçevesinde ortaya çıktığını ve hangi yöntemlerle rasyonelleştirildiğini, yaygınlaştığını yukarıda anlatılan iki literatürden hareketle anlamaya çalışmaktadır. Tez, paylaşımlı mobilite hizmetlerinin yaygınlaşmasını ve toplumsal etkisini hareketlilik ve neoliberalleşme tartışmaları bağlamında, İstanbul örneği üzerinden incelemeyi amaçlamaktadır. Tez çalışması - İstanbul'da 120 e-scooter kullanıcısı ile yapılan saha araştırması verileriyle- paylaşımlı e-scooterları neoliberal özenin kendisine yaptığı bireysel bir yatırım olarak tartışmayı hedeflemektedir. Tez, ayrıca hareketlilik sistemlerinin/ulaşım hizmetlerinin -neoliberal akılsallık ve neoliberal politikalarla ilgili olarak- var olan eşitsizlikleri sürdürme ve yeni eşitsizlikler yaratma potansiyelini de açığa çıkarmayı hedeflemektedir.

Çalışma bu araç ve hizmetlerin insanların kentsel mekanda -eğlence, üretim gibi bireysel ve/veya toplumsal faaliyetleri amacıyla- yer değiştirmesinin, hareket etmesinin yeni bir biçimi olduğu için hareketlilik kavramını ele almaktadır. Hareketlilik olgusunun ekonomik, sosyal, kültürel sermaye gibi insanların toplumsal hiyerarşide konumlanmasında etkili olan "bir sermaye türü" olduğuna (Kaufmann, Bergman & Joye, 2004) yönelik tartışmalara yer vermekte ve kentlerdeki önemini vurgulamaktadır. Bu çalışma, toplumsal alanın her halini ekonomikleştirerek her alana yayılan bir sistem olan neoliberalizmin kentsel hizmetlere etkilerini; küreselleşme ve neoliberal kentleşme olgusunu; neoliberal kent politikaları, teknolojik gelişmeler ve yeni hareketlilik modlarının birbirleri arasındaki ilişkiyi ve kent mekanında ortaya çıkan veya giderek büyüyen toplumsal sorunların bireyselleştirilerek sorumlulaştırma yöntemiyle çözümlenmeye çalışılmasını tartışarak paylaşımlı e-scooter sistemlerini mercek altına almaktadır.

1.2. Çalışmanın Sınırlılıkları

Bu tez çalışmasında -hareketlilik ve neoliberalizm ilişkisinin daha iyi yorumlanıp tartışabileceği düşüncesiyle- paylaşım ekonomisi biçimlerinden ve mikro mobilite araç ve sistemlerinden olan paylaşımlı e-scooter hizmetleri ele alınmıştır. Bu hizmetler hareketlilik, sosyal hareketlilik, sermaye olarak hareketlilik, bir hizmet olarak hareketlilik ve neoliberalizm/neoliberal yönetimsellik/neoliberal özne kavramları ekseninde tartışılmıştır. Saha araştırması Türkiye’de en çok paylaşımlı e-scooter aracı bulunan (şehirlerin nüfusuyla paralel olarak belirlendiği için) İstanbul’da gerçekleştirilmiştir. Araştırma sahası İstanbul içerisinde paylaşımlı e-scooterların yoğun bulunduğu toplu taşıma merkezlerine yakın bölgeler ve sürüşün en rahat olduğu (park, sahil kesimleri gibi) alanlar olarak belirlenmiştir. Bu alanlarda toplam 120 paylaşımlı e-scooter kullanıcısı ile görüşülmüştür.

Her tez çalışmasının, özellikle de saha araştırması içeren tezlerin ayrı zorlukları vardır. Türkiye’de ilk kez 2019’da kullanılmaya başlanan paylaşımlı e-scooterları konu edinen bu tez çalışması da 2020 yılının Mart ayında etkili olmaya başlayan COVID-19 pandemisi sürecinde yapılmış olması sebebiyle bazı zorluklarla karşılaşmıştır. Bu dönemde özellikle yürümekten ulaşım sistemlerini kullanmaya geniş çerçevede tanımlanan -ve tam da tezin konusunu oluşturan- hareketliliğin sokağa çıkma kısıtlamaları ve kapanmalarla sınırlandırılması saha araştırmasının planlanandan daha uzun sürmesine neden olmuştur.

Teknik bir konu olmanın ötesinde toplumsal ilişkilere ve yapılara olan etkilerinin de ele alınmasıyla sosyal bilimler literatüründe önemli tartışmalara konu olan hareketlilik ve mikro mobilite/mikro hareketlilik kavramları Türkçe literatürde çok az çalışılmıştır. Daha önce Türkiye’de paylaşımlı e-scooter sistemlerini konu edinen bir yüksek lisans tezi bulunmaktadır. 2021 yılında tamamlanan tez, 248 kişiyle çevrimiçi anket araştırması yoluyla nicel araştırma yöntemlerini kullanarak kullanıcıların demografik özelliklerine ve e-scooter kullanırken yaşadıkları zorluklara odaklanmıştır (Yavuz, 2021). Bu tez çalışmasından farklı olarak yaptığım çalışmada ise nitel araştırma yöntemleri kullanılmış ve paylaşımlı e-scooter sistemleri sosyolojik bağlamda ele alınmıştır. Bu araçların hangi sosyo-ekonomik bağlamlarda ortaya çıktığı ve kullanıcılarının sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel özellikleri yüzyüze görüşmeler üzerinden derinlemesine analiz edilmeye çalışılmıştır. Kullanıcıların ifadeleri üzerinden mikro mobilite, hareketlilik ve eşitsizlik ilişkisine değinen çalışma, özel olarak hareketlilik ve neoliberalleşme ilişkisine odaklanmaktadır. Çalışma sosyoloji ve kent sosyolojisi alanlarında hareketliliği konu edinse de hareketlilik/mikro mobilite eksenli ekonomi, kent planlaması ve ekoloji alanlarında yapılacak çalışmalara ve tartışmalara zemin hazırlayacaktır.

1.3. Çalışmanın Yöntemi

Bu tez çalışması amacı ve sınırlılıklarına uygun bir biçimde birincil ve ikincil kaynakların kullanımı ile gerçekleştirilmiştir. İkincil kaynak olarak kanun, yönetmelik, yönerge, makale, rapor, tez, kitap ve dergilerin yanı sıra internet haberlerini de kullanılmıştır. Birincil kaynak olarak ise “*sosyal dünyadaki ‘görünür’ birçok olgu, süreç, ilişkinin görünümünden çok özüne inmeyi, bunların ayrıntularını kavramayı ve bütüncül bir biçimde anlamayı mümkün kılan bir veri oluşturma aracı*” (Kümbetoğlu, 2005) olan nitel araştırma yöntemi kullanılmıştır.

Bu bağlamda hareketlilik olgusunu ve açığa çıkardığı toplumsal ilişkileri yorumlamak ve anlamlandırmak için saha araştırılması yapılmıştır. Sahada kullanıcıların yaş, meslek, aylık gelir durumu, eğitim durumu gibi bilgilerini, yani onların sosyo-ekonomik, sosyo-kültürel konumlarını ve e-scooterları neden/ne zaman kullandıklarını, e-scooterların olumlu ve olumsuz yönleri hakkındaki düşüncelerini öğrenmek için sorular sorulmuştur. Bu çalışmada yarı yapılandırılmış derinlemesine görüşme yöntemi kullanılmıştır. Lune ve Berg’in (2017) ifade ettiği gibi yarı yapılandırılmış görüşmelerde tüm sorular önceden belirlenmemiştir. Bu sorular tipik olarak her bir görüşülen kişiye sistematik ve tutarlı olarak sorulur ancak görüşmecilerin konu dışına çıkmalarına izin verilir. Böylece standartlaşmış soruların çok ötesinde araştırma yapılabilir. Araştırmayı daha derinlemesine ve belli düzeyde esneklikle ele alabildiği için bu çalışmada yarı yapılandırılmış derinlemesine görüşme türü kullanılmıştır.

Araştırma Türkiye’de kullanıcıların, (e-scooter) cihazların ve hizmet sağlayıcı şirketlerin sayısının en fazla olduğu şehir olan İstanbul’da gerçekleştirilmiştir. Kullanıcılarla görüşme yapmak üzere araştırma alanı olarak -araştırma evreninin özelliklerini en doğru yansıtılabilmesi için- İstanbul’da bu araçlara dair kullanıcı sirkülasyonunun en fazla olduğu noktalar; yani hem iş merkezleri hem sahil alanları hem de toplu ulaşım aksları çevresinde, İstanbul’un iki yakasında toplam dört farklı alan belirlenmiştir. Araştırma bu alanlarda rastlantısal olarak bulunan toplam 120 kişiyle; 2021 yılı Temmuz, Ağustos, Eylül ve Ekim aylarında yapılmıştır. Görüşmeler sahil alanlarında, kullanımın yoğunlaştığı hafta sonlarında 18.00 – 19.30 saatleri arasında; toplu ulaşım aksları çevresindeki alanlarda ise hafta içi iş çıkış saatlerinde gerçekleştirilmiştir. Araştırma Anadolu yakasında “Moda 1” olarak bilinen, Kadıköy metro ve vapur istasyonları çevresindeki sahil kesiminde ve Söğütluçeşme metrobüs, Marmaray durağı çevresinde yapılmışken Avrupa yakasında iş merkezlerine yakınlık gösteren Zincirlikuyu metrobüs durağı çevresinde ve uzun bir sahil hattı üzerinde yer alan Bebek- Kuruçeşme sahilleri arasında gerçekleştirilmiştir (Şekil 1).



Şekil 1: Saha araştırması yapılan konumları gösteren İstanbul haritası.

Çevrimiçi anket çalışmasındaki kadar çok sayıda insanla görüşülmesine imkan vermese de bu saha araştırması kullanıcıların araçları kullanma/kiralama deneyimleri tazeyken onlardan daha doğrudan veriler elde edilmesini sağlamıştır. Ancak saha araştırması süresince birçok zorlukla da karşılaşmıştır. Kullanıcılarla araçlardan indiklerinde ya da araçlara binmeden öncesinde görüşüldüğü için hepsiyle uzun süreler görüşmek mümkün olmamış, bazılarıyla derinlemesine görüşmeler yapılamamış, onlardan kısa cevaplar alınmıştır.

Yukarıda bahsedilen pandemi koşullarının yanı sıra ele alınan araştırma konusunun yani paylaşımlı e-scooterların yeni bir araç/pratik olmasının, hizmet veren şirketlerin ticari kaygılarının ve hizmeti düzenleyen kurumların neoliberal yönetimsellik anlayışına uygun yaklaşımlarının araştırma yöntemine ve seyrine doğrudan etkileri olmuştur. Örneğin paylaşımlı e-scooter hizmetlerinin rekabete açık yeni bir sektör olmasının etkisiyle hizmet veren şirketlerin ticari kaygı gözeterek kamu yararına

olacak bilgileri saklamaları ve/veya konuşmaktan/görüşme yapmaktan çekinmeleri konunun çok daha kapsamlı araştırılmasının önünde engel olmuştur. Paylaşımlı e-scooterları nasıl değerlendirdiklerini öğrenmek ve kentteki e-scooter kullanımları hakkında bilgiler edinmek amacıyla yaptığım görüşme talebi ilk başta tüm şirketler tarafından cevapsız bırakılmıştır. Sadece bir paylaşımlı e-scooter şirketiyle (BinBin) 10 Aralık 2021 tarihinde görüşme gerçekleştirilmiştir. Bu görüşme de önceden şirketle haberleşme ve randevulaşma sonucu gerçekleşmemiş; 09-12 Aralık 2021 tarihleri arasında İstanbul Yenikapı’da Dr. Mimar Kadir Topbaş Gösteri ve Sanat Merkezi’nde düzenlenen “e-drive Turkey” isimli elektromobilité fuarında şirketin açtığı tanıtım standında talep etmem üzerine yapılmıştır. Yine de şirket yetkilisi sorulan soruların pek çoğuna ticari sır ve gizlilik politikaları bahanesiyle yanıt vermemiştir.

Paylaşımlı e-scooter kullanıcıları ve hizmet sağlayıcı bir şirketten bir yetkilinin düşüncelerinin yanısıra paylaşımlı e-scooterların kent içerisindeki/kent içi ulaşımdaki konumu, kullanımı ve yerel yönetim tarafından nasıl karşılandığı hakkında bilgi elde edebilmenin de gerekli olduğu görülmüştür. Bu amaçla konu hakkında yetkili birim olan İBB Ulaşım Planlama Müdürlüğü’ne telefon ve email yoluyla yapılan görüşme talebi de olumlu karşılanmış ve İBB’nin Bakırköy’deki Ek Hizmet Binası’nda, İBB Ulaşım Planlama Müdürlüğü Bisiklet Şefliğinden bir yetkili ile 16 Aralık 2021 tarihinde yüzyüze görüşme gerçekleştirilebilmiştir. Görüşmede İBB’nin e-scooterları nasıl değerlendirdiği, e-scooter mevzuatı, şehirdeki e-scooter kullanımı ve şehrin altyapısına dair toplam 9 soru yetkili tarafından cevaplanmıştır.

Yukarıda değinilen amaç, sınırlılıklar ve yöntem çerçevesinde tez çalışması -sonuç bölümü haricinde- dört bölümden oluşmaktadır. Tez çalışmasının ikinci bölümünde kavramsal çerçeve ve literatür ayrıntılı biçimde ortaya konmuştur. Kavramsal çerçeve bölümünde ilk olarak mekanda fiziksel olarak yer değiştirmenin -bir yerden başka bir yere ulaşmak amacıyla yolculuk etmenin- toplumsal bir eylem olduğu yönündeki hareketlilik tartışmalarına yer verilmiş, hareketliliğin toplumsal değişimle bağlantısı üzerinde durulmuştur. Hareketliliğin *bir sermaye türü* olduğu yönündeki literatürle birlikte sosyal eşitsizlikleri derinleştirme ve yeniden üretmedeki rolü belirtilmiştir. Ardından *kentsel hareketlilik* tartışmalarıyla hareketliliğin kentsel boyutlarına odaklanılmış, kentsel fonksiyonlara dair ortaya çıkan yeni bir yaklaşım olan *bir hizmet olarak hareketlilik* kavramıyla kentsel hareketlilik tartışmaları genişletilmiştir. Bölümde neoliberal ekonomik politikalar çerçevesinde kent mekanının dönüşümü ve (ulaşım gibi) kentsel hizmetlerin karşılanması hakkında yaygın bakış açısının değişimi de ele alınmıştır. Neoliberal yönetimselliğin etkisiyle neoliberal sistemin sadece ekonomik bir dönüşüme değil bireylerin tercihlerinde ve davranışlarında da dönüşüme kaynaklık ettiği tartışılmıştır. Bu bölüm hareketlilik sistemlerinin neoliberal ekonomik politikalarla ilişkili olarak geliştiğini ortaya koyduğu gibi, hareketlilik sorunlarının bireysel çözümlerle giderilmeye çalışmasına yönelik (eleştirel coğrafyacıların değinmediği) neoliberal yönetimsellik ve sorumlulaştırma pratiklerini de ele almıştır.

Üçüncü bölümde paylaşımlı e-scooter sistemlerinin nasıl ortaya çıktığı anlatılmıştır. E-scooterlar mikro mobilite araçlarından biri olduğu için ilk olarak mikro mobilitenin ne olduğu ve nasıl evrildiği üzerinde durulmuştur. Mikro mobilite araçlarının nasıl bir tarihsel süreç içerisinde elektrikli ve paylaşımlı ulaşım araçları haline geldiğinin anlatımından sonra e-scooterların kentlerde hangi yasal ve teknik düzenlemelere tabi olduğu incelenmiştir.

Tezin dördüncü bölümünde dünyada ve Türkiye’de (özellikle de İstanbul’da) paylaşımlı e-scooter kullanıcılarıyla daha önce yapılmış anketlerin sonuçlarına yer verilmiş ve tez çalışması kapsamında yapılan saha çalışmasının verileri ortaya konmuştur. Saha çalışmasında ortaya çıkan düşünce ve ifadelerden hareketle e-scooter kullanıcı profilleri, kişilerin kullanım amaç ve motivasyonları, paylaşımlı e-scooter sistemlerinin ve kentlerdeki yeni hareketlilik modlarının özellikleri hakkında değerlendirmeler yapılmış, hareketliliğin toplumsal ilişki ve yapılarıdaki yansımalarına işaret edilmiştir.

Sonuç bölümünde ise e-scooterların teknik özellikleri, kullanımı ve hukuki düzenlemelerinin gelişimi ile saha araştırması verilerinin birlikte ele alınmasıyla paylaşımlı e-scooter hizmetleri hakkında genel bir değerlendirme yapılmıştır. Tezin amacına uygun olarak paylaşımlı e-scooter hizmetlerini sık kullanan kesimlerin sosyo-ekonomik özelliklerine ve böylece bu hizmetlerin toplumsal etkisine vurgu yapıldığı gibi bu hizmetleri sık kullananların hangi amaçla kullandığı analiz edilmiştir.

2. LİTERATÜR VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE

2.1. Hareketlilik ve Kentsel Hareketlilik

Hareket, günlük yaşamın önemli bir parçasıdır. Dinamik bir canlı olarak insan sürekli hareket halindedir (Mumford, 2013; Schiller & Kenworthy, 2018: 74-77) ve geçmişten günümüze insanın hareketliliği - üretim biçimleri, kullandığı teknikler, oluşturduğu kurumlar ve yaşadığı mekanlar bağlamında- toplumsal gelişimiyle ilişkili olarak artmıştır (Tekeli, 2021: 1030). İnsan fiziksel olarak, dinlenmek, tatil yapmak, alışveriş yapmak, çalışmak, eğitim görmek, ziyaret etmek, sosyalleşmek, ibadet etmek, gezmek, keşfetmek gibi pek çok nedenle hareket eder ve onun bu hareketlerinin mekanda ve toplumsal yaşamda birçok anlamı bulunur (Cresswell, 2006: 5). Ayrıca insanın hareketlerinin fiziksel anlamın dışında pek çok niteliği, boyutu vardır.

2.1.1. Hareketlilik /Mobilité

Hareketlilik kavramı bilgi, nesne ve insanların değişimi/yer değiştirmesi olarak tanımlanır (Cresswell, 2006: 2). Dictionnaire de l'Académie Française (Fransız Akademisi'nin resmi sözlüğü) bu terimi geniş bir biçimde, değişim olanağı; yüzün, ışığın, karakterin, hayal gücünün, duyguların, fikirlerin hareketliliği; bir eğilimden diğerine, bir nesneden diğerine hızlı hareket etme yeteneği olarak açıklamıştır (Kaufmann, 2021: 1). Kavram sadece fiziksel yer değiştirmeyi sağlayan hareketli olma durumunu tariflememiş; maddi olmayan, soyut alanda yaşanan gelişmeleri (gelişim potansiyelini) de içermiştir. Fakat zamanla bu geniş tanımın da yetersiz olduğu düşünülmüş ve kavram aynı zamanda toplumsal değişimi ve toplumsal değişimi etkileyecek (sosyo) mekansal hareketi/dönüşümleri içeren bir biçimde tanımlanmıştır (Kaufmann, Bergman & Joye, 2004: 754; Cresswell, 2006; Kaufmann, 2021). Böylece kavram sadece coğrafyanın ve ulaşım biliminin değil sosyal bilimlerin de önemli bir araştırma alanını oluşturmuştur.

Kent tarihçisi Lewis Mumford da *Teknik ve Uygarlık* kitabında hareketin toplum için kazandığı önemi belirtmiş, uygarlığın yeni mottosu olan hareketin sosyo-kültürel değişimlere, teknik gelişmelere neden olduğunu aktarmıştır (Mumford, 2017: 31-33). Ona göre yeni bakış açılarının, tekniğin gelişimi ve insan ihtiyaçlarının genişlemesi, -genişleyen ihtiyaçları karşılamak için- başka araçlara ve yöntemlere olan gereksinimi yaratmıştır: “*Hareket yeni bir değer kaynağı haline gelmiştir. Hareket için hareket doğmuştur.*” (Mumford, 2017: 31-33) Tekniğin gelişimi uygarlıkların yaşayışına etkiye bulunmuştur ve “*modern kültür adeta harekete teslim olmuş durumdadır*” (Mumford, 2017: 31-33).

Bir yerden bir yere gitme, yer değiştirme, seyahat etme ve yolda olma halleri olarak hareketlilik, beden kat ettiği uzaklığı, kullandığı ulaşım araçlarını (gemi, araba, otobüs, uçak, vb.), hareketin beden üzerindeki etkisini/bedende uyandırdığı hisleri (maceraperestlik, heyecan vb.) ve seyahat etmenin kazandığı anlamları (özgürlük, zenginlik vb.) ifade eder (Özby, 2014: 167). Hareketlilik kavramı özgürlük, zenginlik gibi kazandığı anlamları, getirileri sebebiyle toplumsal alanda daha net anlaşılabilir. “Bir ıkış noktası ile bir varış noktası arasındaki bir boşluk veya erişim hali olmayan” hareketlilik toplumsal yaşamın yapılandırıcı bir boyutudur (Kaufmann, Bergman & Joye, 2004: 754) ve sosyal konumu etkileyebilmesi sebebiyle sosyal hareketlilik kavramıyla ilişkilidir.

Aslında hareketlilik olgusunun toplumsal boyutlarını ele almamızı sağlayacak çalışmalar 1920'lere uzanır (Kaufmann, 2021: 2). “Hareketlilik” teriminin, sosyal bilimlerin terminolojisinde ortaya ıkışı ABD'ye göç eden Rus sosyolog Pitirim Sorokin'in ve kent sosyolojisi alanındaki araştırmalarıyla bilinen Chicago Okulu'nun çalışmaları sayesinde. Sorokin 1927'de yayımladığı *Sosyal Hareketlilik* kitabı ile sosyolojinin klasik araştırma alanlarından biri haline gelen sosyal hareketlilik kavramının temellerini atmıştır (Karakaya, 2016; Kaufmann, 2021). Hareketliliği profesyonel meslekte bir değişiklik olarak tanımlayan Sorokin iki tür hareketten bahsetmiştir: (1) yukarı veya aşağı olabilen bir hareketle birlikte toplumsal hiyerarşide bir konum değişikliği anlamına gelen dikey hareketlilik (örneğin işçinin kendi kendisinin patronu olması, sınıf atlaması); (2) toplumsal hiyerarşide herhangi bir görel konum değişikliği içermeyen ancak statü değişikliğine atıfta bulunan yatay hareketlilik (örneğin, aynı nitelik ve ücret düzeyindeki bir işten diğerine geçilmesi). Sorokin'in geliştirdiği bu yaklaşıma göre, hareketlilik mekanı içerebilir, fakat coğrafî mekandaki hareket ancak toplumsal alanda bir statü değişikliğini ortaya çıkardığı veya ima ettiği sürece önemlidir (Kaufmann, 2021: 2). Toplumsal alanı oluşturan inanç, üretim biçimi gibi anlam ve değerler sistemini içermeyen, onları etkilemeyen fiziksel hareket etkisizdir (Erkilet, 2015: 43). Fiziksel mekanda hareket etmek toplumsal değişmeyi etkileyebilir ama fiziksel hareketi değerli kılan toplumsal oluşudur.

Chicago Okulu'nun çalışmalarında da hareketlilik kavramı toplumsal değişim ve sosyal hareketlilik kavramlarıyla bağlantılı bir şekilde ele alınmıştır. Örneğin Robert Park'a göre şehir bağlamı içerisinde gerçekleşen toplumsal değişim fiziksel yer değişimleri meydana getirdiği için mekansal hareketlilik ve toplumsal değişim birbiriyle ilişkilidir: “*Hareketlilik, toplumsal değişimi ve toplumsal düzensizliği ölçer, çünkü toplumsal değişim hemen hemen her zaman uzaydaki bazı tesadüfi konum değişikliklerini içerir ve tüm toplumsal değişim, hatta ilerleme olarak tanımladığımız şey bile, bir miktar toplumsal düzensizliği içerir*” (Park'tan aktaran Kaufmann, 2021: 2).

Chicago Okulu'ndan sonra hareketlilik alanında yapılan çalışmalarla Chicago Okulu'nun eksik bıraktığı hareketlilik ve eşitsizlik bağlantısı üzerinde durulmuş; mekanda akışın, fiziksel yer değiştirmenin kendi başına bir amaç olmadığı, hareketin genellikle bir hedefe ulaşmak için bir yol olduğu vurgulanmıştır (Kaufmann, Bergman & Joye, 2004; Mignot & Rosales-Montano, 2006; Cresswell 2006; Kellerman 2006; Urry 2007; Kaufmann, 2008). Özellikle John Urry için hareketlilik, 2000'li yılların başında oluşturduğu -“hareketlilik dönüşü” adını verdiği- yeni hareketlilik paradigmasıyla sosyolojinin temel nesnesi konumuna yerleştirilmiştir (Urry, 2000; Urry 2007). Urry, hareketlerin toplumsal ilişkilerin örgütlenmesinde oynadığı role dikkat çekerek toplumları analiz etmenin en önemli yolu haline geldiğini düşünür. Toplumsal bir olgu olarak hareketlilik mesafelerin kapatılmasıyla ilgilidir. İnsan fiziksel ve zihinsel ihtiyaçlarını gidermek, hayal ve zevklerini gerçekleştirmek ve sosyal ilişkiler kurmak amacıyla farklı uzaklıklardaki mesafelerin aşılmasıyla ilgilenmiştir. Bu sebeple hareketlilik aynı zamanda mekansaldır. Ancak hareketlilik iletişimi ve fikirleri de içerir ve küreselleşmeyle birlikte (Urry, 2007) fiziksel mekandan bağımsız olarak da gelişmiştir. Küreselleşme döneminde internet ile gelişen teknoloji ulaşımın fiziksel boyutlarını geliştirdiği gibi sanal hareketlerin de ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Böylece farklı iletişim ve etkileşim biçimleri de hareketliliğin içerisinde yer bulmaya başlamıştır (Akgün, 2019: 25). Ayrıca hareketlilik neredeyse tüm yaşam tarzlarının önemli bir parçasını oluşturduğu için bireylerin hareketlilik derecesinin sahip oldukları gelir/servet düzeyini artıracak (Urry, 2000), “iyi yaşam” inşa etmelerini sağlayacak ve daha fazla hareketliliğin daha fazla özgürlük getireceği (Freudendal-Pedersen, 2007: 40) gibi düşüncelerin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Tim Cresswell'in hareketlilik çalışmaları ise kavramı iktidar ve tahakküm ilişkileri bağlamında genişletmiştir (Cresswell 2006). Ancak Cresswell bağlamı genişletse de hareketliliği bütünlüklü ele almış ve asıl olarak uzamsal biçimde değerlendirmiştir. Cresswell'e göre hareketlilik, el kaldırmaktan göç etmeye, dans etmekten otobüse binmeye kadar uzaydaki tüm hareketlerle ilgilidir. İnsanın uzamsal olarak yaptığı tüm hareketler hareketlilik biçimi olarak kabul edilir ve hepsi sosyal yapılar olarak anlaşılmalıdır (Cresswell, 2006: 1). Cresswell (2006)'e göre insanların hangi nedenlerle hareketlilik kazandığı, hangi hız ve ritimle hareket ettiği, hangi rota ve yolları takip ettiği, neler deneyimlediği ve hangi engellerle veya “duraklarla” karşılaştığı değişkendir, politiktir (Özbay, 2014: 168). Devletin de içinde olduğu ekonomik, politik, sosyal farklı iktidar biçimleri ile toplumsal eşitsizlik ve tahakküm biçimleri kimlerin nasıl hareket edeceğini veya sabit kalacağını belirler:

Daha üst sınıflar daha alt sınıflara nazaran daha çok, hızlı ve konforlu seyahat ederler, mültecilerin hareketliliği uluslararası prensiplerle “kamplarda” ve “tampon bölgelerde” sınırlandırılır, çok şişman ya da sakat bedenler için uzun menzilli uçaklarda uçmanın anlamı “sağlıklı” ve “fit” olanlardan bambaşkadır, ABD sınır kapısında Meksikalılar, Avrupa

havaalanlarında Türkiyeliler “beyazların” karşılaşmadıkları kimi sorulara cevap vermek zorunda bırakılırlar. (Özby, 2014: 168)

Creswell’e göre (2006: 1) hareketlilik ilerleme, özgürlük, fırsat ve modernlik olarak ortaya çıktığı gibi eşitsizlik, düzensizlik, sapma ve direniş de yaratabilir. Bağlama göre bireyler, gruplar ve kurumlar farklı erişim, yeterlilik ve benimseme düzeylerine sahip oldukları için ellerinde farklı hareketlilik seçenekleri bulundurur (Kaufmann, Bergman & Joye, 2004: 754). Ekonomik sermaye nasıl bilgi, kültürel zenginlik ve sosyal konum ile ilgili ise, hareketlilik de sosyolog Pierre Bourdieu’nun tanımladığı sermaye biçimleriyle bağlantı kurabilecek ve onunla değiştirilebilir olan bir sermaye biçimini temsil eder (Kaufmann, Bergman & Joye, 2004). Başlıca hiyerarşik konumla ilgili olan ekonomik, kültürel ve sosyal sermayenin aksine, hareketlilik sosyal konumun hem dikey hem de yatay boyutlarını ifade eder. Bu boyutuyla bir sermaye biçimi olarak adlandırılan hareketlilik yeni bir toplumsal eşitsizlik biçimi oluşturma potansiyeline sahiptir.

Kaufmann, Bergman ve Joye’un tanımladığı “sermaye olarak hareketlilik” (*motility: mobility as capital*) kavramı da eşitsizlik çalışmalarıyla ilişkilendirilir (Kaufmann, Bergman & Joye, 2004: 754). Sermaye olarak hareketliliğin varlığı/düzeyi üç unsura (erişim, yeterlilik ve benimseme) bağlıdır (Kaufmann, Bergman & Joye, 2004: 750). *Erişim*, yer, zaman ve diğer bağlamsal kısıtlamalara göre olası hareketlilik aralığını ifade eder; seçeneklere ve koşullara bağlı olarak değişkendir. Seçenekler, mevcut tüm ulaşım ve iletişim araçlarını ve belirli bir zamanda erişilebilen tüm hizmet ve ekipmanları tarifler. Koşullar ise seçeneklerin erişilebilirliğine atıfta bulunur. Yani erişim, nüfusun ve altyapının mekansal dağılımına (örneğin kasabalar ve şehirler farklı mal ve hizmet seçenekleri sunar), mekansal politikalara (örneğin ulaşım ve erişilebilirlik) ve sosyo-ekonomik konuma (örneğin satın alma gücü, hiyerarşi veya sosyal ağdaki konum) bağlıdır. *Yeterlilik*, erişim ve benimseme ile doğrudan veya dolaylı olarak ilgili olabilecek beceri ve yetenekleri içerir. Yeterlilik unsuru bir varlığı bir yerden başka bir yere transfer etme yeteneğini; hareket kuralları ve düzenlemeleri ile ilgili kazanılmış ehliyet, lisans ve izinlere sahip olmayı; arazi, kodlar veya teknolojik uygulamalar hakkında özel bilgileri bilmeyi; ve faaliyetleri planlamak ve senkronize etmek gibi organizasyon becerilerini gerektirir. *Benimseme* ise aktörlerin (bireyler, gruplar, ağlar veya kurumlar) erişim ve becerileri nasıl yorumladığı ve bunlara göre nasıl hareket ettiği anlamına gelir. Benimseme, aktörlerin stratejileri, güdüleri, değerleri ve alışkanlıklarıyla ilgili olarak onların ihtiyaçları, planları, özlemleri ve anlayışlarıyla şekillenir. Aktörlerin belirli seçenekleri nasıl değerlendirdiğini, uygun gördüğünü ve seçtiğini açıklar (Kaufmann, Bergman & Joye, 2004: 750). İşte bu üç unsurun bir araya geliş biçimine göre sermaye olarak hareketlilik eşitsizlik aracı olabilir ya da özgürlük imkanı sunabilir. Ayrıca hareketliliğin eşitsizlik aracı olma potansiyelini kentsel hareketlilik kavramı çerçevesinde ve kent içi hareketlilik/ulaşım sistemleri

bağlamı içerisinde de değerlendirmek; kaotik bir mekan olan kentteki tasavvurlarını ve gelişimini ortaya koymak gerekir.

2.1.2. Kentsel Hareketlilik

Hareketlilik kavramı kentsel yapının ve kentsel yaşamın ayrılmaz bir parçası olduğu için hareketliliğin kentsel boyutlarının da özel olarak ele alınması gerekir (Sheller & Urry, 2006). Birçok şehir su varlıklarının ve kara yollarının kesiştiği noktada inşa edilmiş ve daha sonra demiryolları, otoyol sistemleri, hava taşımacılığı ve çok modlu metropol ulaşım sistemleri için birer merkez haline gelmiştir. Buna ek olarak limanlar, yük depoları, park alanları, garajlar, havaalanları ve metro/otobüs durakları gibi şehrin altyapısının kilit parçaları da hareketliliğin temellerini oluşturur; yani kentlerin altyapısına hareketlilik inşa edilmiştir (Sheller & Urry, 2006:1). Ayrıca her şehrin yapılı biçimi, farklı hareket kültürlerini hem yansıtan hem de etkileyen belirli teknolojileri ve hareket tarzlarını destekler (Sheller & Urry, 2000: 754). Belçika'nın bisiklet ağları bisiklete binmeyi teşvik ederken, Roma'nın sanayi öncesi dar sokakları trafikte korna çalmayı gerektirir. Kısacası hareketlilik kentlere kaynaklık eder, kentleri etkiler; kentlerden etkilenir, kentlerde biçimlenir ve birer boyut kazanır.

Bu sebeple kent sosyolojisinden şehir planlamacılığına farklı kent çalışmaları disiplinleri ve kent araştırmacıları hareketlilik olgusunu ele almış, hareketliliğin kent için önemini dile getirmişlerdir. Chicago Okulu'nun 1920 ve 1930'lardaki çalışmalarında günlük hareketlerin tümünü ifade eden coğrafi hareketlilik kentsel yaşam biçiminin ayrılmaz bir parçası, bir karakteri olarak kabul edilmiştir (Park & Burgess, 2015; Cresswell, 2006: 18). Robert Park'a göre kentteki hareketlilik -ulaşım ve iletişim araçlarının hepsi- kentin, kent toplumunun temelini oluşturur: "*Kent nüfusunun daha fazla hareket etmesini sağlayan her şey kentin ekolojik düzenlenmesinin birincil etkenleridir.*" (Park, 2015: 38). Chicago Okulu'ndan Burgess ise hareketliliği "*bir kentin metabolizmasının belki de en iyi göstergesi*", "*toplulukların nabız atışı olarak*" tanımlamıştır (Burgess, 2015: 100). Bu perspektif göre hareketlilik alanları suçun, yoksulluğun, düzensizliğin, boşanmanın, terk edilmenin, ahlaksızlığın alanıdır ve şehir nüfusunun hareketliliği şehrin büyümesiyle sonuçlanır.

Aydınlanmacı şehir planlamacıları Aydınlanmanın hareket özgürlüğüne duyduğu inancı paylaşarak hareketliliğe önem vermiş ve kentin serbestçe akan sağlıklı bir vücut gibi işlev görmesini istemiştir (Sennett 1994: 263–264). Hareketin önündeki engelleri aşan geniş sokak ve cadde tasarımları bunun göstergesidir. Şehircilik alanındaki "yeni şehircilik" akımı ise "kentleri uzamsal olarak açık ve insan akışından metalara ve bilgiye kadar birçok farklı türde hareketlilikle kesişen alanlar" olarak anlaşılması gerektiğini (Amin & Thrift 2002: 3) ve "*kentlerin ve kentsel bölgelerin, bir anlamda,*

altyapının aracılık ettiği akış, hareket ve değişimin sürekli olduğu birer sahne” haline geldiğini vurgulamıştır (Graham 2004: 154).

Kentler yalnızca fiziksel mekanlar/yerler değildir; sosyo-mekansal özellikleri nedeniyle yaşamın her alanıyla (siyaset, ekonomi, kültür vs.) karşılıklı etkileşim içindedir (Lefebvre, 2016; Şentürk, 2020: 117). Kentler farklı pek çok toplumsal yapı, dinamik ve ilişkiler sebebiyle aynı zamanda birer eşitsizlik mekanı olduğu için sosyal bilimlerde temel araştırma alanlarından biridir (Giddens, 2012: 958; Brenner, 2014: 42; Lefebvre, 2014; Lefebvre, 2016: 55; Clark & Martin, 2016: 100). Hareketliliğin nasıl ve kimler tarafından gerçekleştirildiği politik ve toplumsal bir mesele olduğu için hareketliliğin biçimleri kentte toplumsal ve politik sonuçlar yaratır (Tekeli, 2010: 116). Göğüş’e göre, (2020: 37) *“insan yerleşmelerinde karşılaştığımız sorunların azımsanmayacak bir kısmı, planlamada ve politika üretiminde hareket-mekân ilişkisini bir arada düşünmemekten ileri gelmektedir.”* Ulaşım alanında bir yatırım, proje veya planlama süreci, bir yerleşimin geleceğini tümünden değiştirebilir. Örneğin eski bir anayolun veya kavşağın çevresinde kurulmuş (kasaba ölçeğinde) bir yerleşim alanı raylı sistemler gibi (dönemine göre) gelişmiş taşıma biçimlerinin faaliyete geçmesi sonucunda eski önemini yitirmiştir; zamanla nüfus ve ekonomisinde önemli kayıplar yaşamıştır (Reclus, 1895: 15). Ayrıca hali hazırda soylulaştırma baskısı altında olan bir bölgeye yeni bir toplu taşıma hattı projesinin gerçekleştirilmesinin de yıkıcı sonuçları olur. Böylesi projelerin toplu taşıma istasyonuna ya da durağına yakın yerleşim alanlarının emlak değerlerine artırıcı etkide bulunduğu bilinmektedir. Hareket-mekan ilişkisinin göz önünde bulundurulmadığı böylesi örneklerde ise soylulaştırmaya katkıda bulunulmuş, yoksul/düşük gelirli kesimler yerinden edilmiş ve bölgede sosyo-ekonomik dönüşüm yaşanmıştır. Bir hareketlilik biçimi ve *“yolcu ve eşyaların belirli bir amaç için bir noktadan bir noktaya belirli hatlar üzerinden belirli araç ve işletim sistemleri ile yer değiştirmesi işi”* (Özen’den aktaran Murat & Şahin, 2010: 40) olarak tanımlanan ulaşımın yerleşim alanlarının/kentlerin gelişiminde etkili olduğu görülmüştür. İşte bu noktada kentsel fonksiyonların başat bileşeni olan ulaşımın kent içinde (ve kentler arası) bir hareketlilik sistemi oluşturması sebebiyle hareketliliğin teknik olmaktan çok toplumsal bir konu ve sosyo-mekansal bir olgu olduğunu; eşitsizlikler ve toplumsal sorunlar yaratma potansiyeli barındırdığını vurgulamak gerekir.

Kentteki hareketliliğin en somut biçimi olan kent içi ulaşım sistemi ise insanların kent içinde sosyal ve ekonomik faaliyetleri arasında yer değiştirme ihtiyacını karşılamak amacıyla kullandıkları bir hareket ortamıdır. (Aktuğlu Aktan, 2006: 78) Bu sistem genel olarak, ulaşım şebekeleri, taşıtlar ve işletmelerden oluşur; kentlerdeki yolcu ve yük hareketliliği gereksinimlerini sağlar. Ulaşım olanaklarının kentlerin sosyal, ekonomik ve fiziksel gelişimleri üzerinde büyük etkisi vardır ancak kentlerin nüfusunun ve kentleşmenin plansız gelişmesinin de ulaşım sistemlerinin gelişimine engel olduğu görülür (Murat & Şahin, 2010: 162; Akbulut, 2016: 340). Kentsel alanlarda ulaşım, çeşitli

biçimlere sahip olması, çok sayıda çıkış ve varış noktasının bulunması ve oluşan trafik yoğunluğu nedeniyle oldukça karmaşıktır (Rodrigue, Comtois & Slack, 2006: 171). Kentlerin nüfusunun giderek artması ve kentin mekansal gelişiminin (genişlemesinin) dağınıklığı kent genelinde araçlı yolculuk sayısının artmasına yol açmıştır. Yani kent geniş bir alana yayıldıkça konut, sosyallık, iş yeri gibi faaliyet alanları arasındaki yolculuk mesafeleri artmıştır (Akbulut, 2016: 342). Bunun için de kentlerde ulaşım teknolojilerindeki değişiklikler aracılığıyla yeni ulaşım araçları ve sistemleri oluşturulmuş, var olan sistemler iyileştirilmeye çalışılmıştır.

2.1.3. Ulaşım Teknolojilerindeki Gelişmeler ve Hizmet Olarak Hareketlilik

Kent içi ulaşım teknolojisindeki değişiklikler hareketlilik alanında farklı araç, sistem ve örüntülerin ortaya çıkmasına neden olmuştur (Kılıçaslan, 2017; Rodrigue, Comtois & Slack, 2006). Yirminci yüzyılla birlikte otomobillerin ve otobüslerin artışı kent içi ulaşımın omurgasını belirlese de aynı zamanda toplu taşıma araç ve sistemlerinde elektrikli, raylı sistemler ve ardından yeraltı sürücüsüz metro, tren gibi raylı ulaşım araçları gelişmiştir.

Bilgi ve ulaşım teknolojilerinin giderek gelişmesi teknolojik ulaşım araçlarının sayısını artırmıştır (Rodrigue, Comtois & Slack, 2006). Yirminci yüzyılın sonlarında ulaştırma sektöründe akıllı ulaşım sistemleri kullanılmaya başlanmış ve yirmi birinci yüzyılda kent içi ulaşımında bireysel hareketlilik hız kazanmıştır (Aktuğlu Aktan, 2006). Böylece *“daha emniyetli, daha hareketli, trafik yoğunluğundan arındırılmış, doğaya daha az zarar veren ve daha ekonomik bir ulaşım sisteminin geliştirilmesi hedeflenmiştir”* (Ünal, 1998: 322).

Bu dönemde akıllı ulaşım sistemlerinde kullanılan en ileri ulaşım teknolojilerinden biri GPS (Global Positioning System)'dir. GPS kullanıcılara nerede olduklarını ve güzergahları üzerinde (trafik, kaza, yol yapım çalışması vs.) ne gibi problemler bulunduğunu gösteren ve problemlere göre alternatif ulaşım yolları öneren bir sistemdir (Aktuğlu Aktan, 2006: 94). Kent içi trafiğin daha hızlı akması ve insanların kent içerisinde ulaşacakları noktayı rahatça bulmaları açısından bu sistem kentsel hareketliliğin gelişmesine büyük oranda katkıda bulunmuştur.

Ulaşım teknolojilerinde gelişen bu yaklaşımın ve benzeri uygulamaların temeliyle inşa edilen yeni bilgisayar teknolojileri yeni hareketlilik modlarının yaratılması için kilit rol üstlenmiştir (O'Daly, 2018; Sheller & Urry, 2016; ITF, 2019: 9). İnsanların akıllı cep telefonları aracılığıyla alışveriş, barınma ve ulaşım alanında hizmet satın almasının paylaşımlı mobilite hizmetlerinin (yani sürücü/araç çağırma ve araç paylaşım uygulamalarının gelişiminin) öncülü olduğu, kentteki mal ve insan hareketliliğini artırdığı görülmüştür.

Ayrıca ulaşım için kullanılan araçların paylaşımlı sistemler aracılığıyla kullanıma açılması hareketliliğin satın alınan teknolojik bir hizmet biçimi (Mobility as a Service/MaaS) olarak tanımlanmasının da yolunu açmıştır (Smolnicki, 2017). Kelimenin ilk anlamıyla en köklü “hareketlilik hizmeti” toplu taşıma sistemleri olsa da teknolojik yollarla etkinleştirilen elektrikli ulaşım araçlarının paylaşımı, mobilite/hareketlilik literatüründe değişiklik yaratmıştır (Steckler, 2019). Kentsel hareketlilik çalışmalarında yenilikçi bir çözüm olarak görülen “Bir Hizmet Olarak Mobilite (MaaS)”nin, “teknolojiyi, mobil uygulamaları ve hareketlilik sunumunu bir araya getirerek kusursuz bir ulaşım deneyimi yaratmak için tasarlandığı” ifade edilmiştir (Hyatt, 2018: 16). Kısacası kentteki tüm diğer mobilite araç ve sistemleriyle entegre edilen paylaşımlı ve elektrikli mobilite üzerine kurulu yeni mobilite hizmetleri “*Mobility as a Service*” konseptiyle karşımıza çıkmıştır (Brezovec & Nina Hampl 2021: 3). Bu konseptle ilişkili olarak kentlerde giderek daha fazla gördüğümüz elektrikli bisiklet, scooter, moped gibi araçlar kentsel hareketliliğin biçimsel olarak boyutunu küçültürken elektrifikasyonunu artırmıştır. Nasıl ki ulaşım sistemlerinin başarılı oluşu, yani sürdürülebilir ulaşım sistemleri anlayışı, kentteki tüm insanların mal ve hizmetlere eksiksiz erişimini ve kentin dokusunun, kültürünün ve ekosisteminin korunmasını tanımlıyorsa (Murat & Şahin, 2010: 163) *bir hizmet olarak hareketlilik* konsepti de -kenttin tüm aktörlerinin birlikte hareket etmesi yoluyla- başarıya ulaşabilecek bir konsept olarak düşünülmüştür. (Brezovec & Nina Hampl 2021: 3). Hareketlilik hizmetlerinin kentlerdeki gelişiminin doğal olduğunu savunan bu yaklaşımlar kentteki aktörlerin birlikte hareket etmesi yoluyla özel sektörün kâr elde edebileceğini, kamu kurumlarının da daha küçük kentsel karbon ayak izine² ulaşarak daha iyi hava kalitesini sağlayabileceğini ve trafik sıkışıklığından kurtulabileceğini savunmuştur. Çevre stratejileri alanında çalışan Gould, Wehrmeyer ve Leach (2015) tarafından da MaaS yalnızca ulaşım sektörünü karbondan arındırma hususunda değil, aynı zamanda -elektrikli araçları çok modlu mobilite hizmetlerine (MaaS) dahil ederek- elektrikli araçları yaygınlaştırdığı için kentsel hareketliliğin artışında da önemli bir fırsat olarak değerlendirmiştir.

Hizmet olarak hareketlilik yaklaşımı aynı zamanda birçok eleştiriye de tabi tutulmuştur. Bu yaklaşımın kent içi ulaşımına katkı sağlayacağı öngörüsü muğlaklıklar taşıdığı için eleştirilmiştir. Örneğin Brezovec ve Nina Hampl (2021: 18) bu yaklaşımın -ulaşımda otomobil yerine- elektrikli mikro mobilite araçlarını kullanma alışkanlığını yerleştiremediğini/yerleştiremeyeceğini ve sürdürülebilir ulaşımı sağlama konusunda belirsizlikler taşıdığını düşünmüştür. Kent bilimci Stout (2016) ise MaaS’ın içeriğini dolduran tüm bu yeni kentsel hareketlilik modlarının otomobillere alternatif olmayacağını ifade etmiştir. Ona göre bu yeni araçlar tıpkı otomobilin yirminci yüzyılda kentsel yaşamı dönüştürmeye

² Kentsel karbon ayak izi, insanların kentsel faaliyetleri sonucunda doğaya verdiği zararın -birim karbondioksit cinsinden ifade edilen- ölçüsüdür (Bıyık & Civelekoğlu, 2018).

yardım etmesi gibi, yakında kentsel hareketliliğin yeniden değerlendirilmesine; böylece toplumsal ilişkilerin ve toplumun doğasını yeniden şekillendirilmesine neden olacaktır.

Ulaşım gibi bir kentsel hizmetin yeniden düzenlenmesine ve piyasa ilişkilerine daha çok dahil olmasına neden olabilecek, çoğunlukla toplumsal ilişkileri ele almadan salt olarak hareketliliğin artışı hedefleyen, herkesin bu hizmetlere eşit erişimine vurgu yapmayan ve “tüm aktörlerin birlikte hareket etmesi” gibi yönetim eksenli ifadelerle savunulan MaaS/yeni hareketlilik modları hareketliliğin neoliberal biçimini ifade ediyor görünmektedir. Dolayısıyla kentsel hareketliliğin yeni biçiminin ve *bir hizmet olarak hareketlilik* düşüncesinin dayandığı zeminin ve toplumsal ilişkilere etkisinin analizini yapabilmek için sosyo-mekansal bağlamı (neoliberal kenti) ve bu hizmetin kullanıcılarını (neoliberal özneyi) ele almak gerekmektedir.

2.2. Kent, Hareketlilik ve Neoliberalleşme

Dünya ekonomisindeki Keynesci, kalkınmacı modelin 1960’ların sonlarından itibaren yoğun bir şekilde yaşadığı “yapısal kriz” ekonomik, toplumsal ve siyasal sistemde temelden dönüşümlere sebep olmuştur. (Çelik, 2012; Ünsal & Türkün, 2013: 17; Saad Filho & Johnston, 2014). Sermaye birikimiyle ve İkinci Dünya Savaşı sonrası oluşan toplumsal, siyasal ortamlarla ilişkili bu yapısal krize finans ve piyasa dostu çözümler sunma amacıyla 1970’lerde neoliberal politikalar ortaya çıkmıştır (Saad Filho & Johnston, 2014: 19; Kazgan, 2016: 21-22). 1980’lerle birlikte etkili olmaya başlayan neoliberalizm aynı zamanda küreselleşme sürecinin bir ürünü olarak gelişmiştir (Çelik, 2012: 10). Sadece ekonomik olarak betimlenemeyen küreselleşme olgusu ise 1970’ler itibarıyla bilgi ve ulaşım teknolojilerinde yaşanan gelişmelerin de etkisiyle, bilginin, fiziksel üretimin, kültürel ve politik faaliyetlerin ulus devletlerin yetki alanının dışına çıkması, uluslararasılaşması olarak tanımlanabilir (Giddens, 2012: 84; Saad Filho & Johnston, 2014: 128).

Neoliberalleşme var olan toplumsal yapıların sürekli yıkıldığı, adeta tüm toplumsal yapı ve ilişkilerin yeniden yapılandığı, değişimin ve dönüşümün bir zorunluluk haline geldiği bir süreci getirmiştir (Coşkun, 2019: 17). Neoliberalizm hemen hemen her ülkede farklı pratiklerle farklı failer aracılığıyla uygulamaya konmuştur. Şili’de Pinochet’in askeri darbesi sonucu uygulanmaya başlayan neoliberal politikalar ABD’de Başkan Ronald Reagan’ın ve İngiltere’de Başbakan Margaret Thatcher’in politikalarıyla uygulanırken dünyanın diğer coğrafyalarında IMF ve Dünya Bankası’nın dayattığı politikalarla hayata geçmiştir (Brown, 2018: 22; Springer, 2016). Neoliberalizmin ortaya çıkışı farklı coğrafyalarda farklı olsa da neoliberalizm neredeyse hemen her yerde tüm toplumsal faaliyetlerin piyasanın değerlerine göre belirlendiği bir takım ortak politikalarla başlamıştır (Brown, 2018: 22-32; Coşkun, 2019). “*Neoliberal ekonomik paradigma tüm beşeri alanların pazarda değeri*

olan bir meta gibi alınıp satılabileceğini ve piyasanın ilkelerinin de toplumsal ve bireysel eylemler için en uygun rehber olduğunu” vurgulamıştır (Geniş & Çelik, 2012: 5).

1980’lerle birlikte uygulanmaya başlanan yeniden yapılanma süreci ile emek yoğun üretim/sanayi emek maliyeti düşük ülkelere kaymıştır ve özellikle Batı’daki sanayi kentlerinin birçoğu sanayisizleşmiştir (Ersoy, 2001: 32; Ünsal & Türkün, 2013, 21). Üretim ilişkilerinde değişiklikler meydana geldi, sektörel değişimler yaşanmıştır. Sanayisizleşme dönemi ve sanayi sonrası dönem olarak adlandırılan dönemde ekonominin temel işleyişi sanayiden çok, küresel ölçekte daha etkili olan finans, bankacılık, enformatik, bilişim, sigortacılık, rekreasyon, iletişim gibi hizmetlere yönelmiştir (Bell, 1973; Ersoy & Şengül, 2001; Uzgören, 2018: 12). Bu sektörlerdeki büyüme, verimlilik ve ücret artışları sanayi sektöründen çok daha yüksektir ve bu ekonomik dönüşüm kentlerin yeniden yapılandırılması sonucunu beraberinde getirmiştir.

2.2.1. Neoliberal Kentin Gelişimi

Harvey’e (2008) göre kapitalist ekonomide sermaye sahipleri üretilen artı-değerin daha fazla artı-değer oluşturması için yeniden yatırıma dönüştürülmesini amaçlar. Sürekli yeniden yatırımın sonucu kentleşme artar, artı-üretim genişler. Kapitalist kentlerde artı-sermaye üretimi ve emilimi için kârlı yerler bulma gereksinimi süreklidir. Kentleşme de sermayedarların sürekli kâr amacıyla ürettikleri artı-ürünü soğurmada özellikle etkin bir rol oynar. Kapitalist ekonomideki kriz, neoliberal politikalar ve ardından sektörel değişim ve gelişim bu sürekli yeniden yatırım sürecinde kentleri daha başat bir yere konumlandırmıştır. Kent yaşamı da kentin kendisi de, tüketimcilik, turizm, kültürel ve bilgi-temelli endüstriler çerçevesinde oluşan ekonomi politiğin birer nesnesi haline gelmiş, yeniden yapılandırılmaya başlamıştır.

İşte bu neoliberal küreselleşme sürecinde “küresel kentler” ortaya çıkmıştır (Ünsal & Türkün, 2013). İlk kez Sassen tarafından tanımlanan küresel kentler, üretimin gerçekleştiği kentlerden çok küresel ekonomik sistemin yönetiminin gerçekleştiği kentleri tariflemektedir (Sassen, 2001; Uzgören, 2018: 12). Toplumsal kutuplaşmanın, mekansal ayrışmanın hat safhada olduğu; modern gökdelenlere, kapalı sitelere, yeniden canlandırılan limanlara, modern ulaşım sistemi ve teknolojik altyapıya sahip küresel kentler aynı zamanda imalat sanayisinde düşüşün, hizmet sektöründe büyümenin ve enformel sektörde hızlı genişlemenin yaşandığı kentlerdir (Öktem, 2013). Bu kentlerde üst düzey hizmet sektörleri sigortacılık, finansal hizmetler, emlak hukuki servisler, muhasebe ve teknolojik profesyonel hizmetleri kapsar. Küreselleşmeyi “*çatışma, ayrışma ve sınır aşırılık ile karakterize edilen ve çelişkili*

mekânlar üreten bir süreç” olarak tanımlayan Sassen’e göre küresel ekonomiyi yöneten bu şehirler küreselleşmenin birer simgesi olmuştur.

Kentler art arda ortaya çıkan neoliberalleşme pratiklerinde stratejik roller oynamış, büyük ekonomik altüst oluşların mekansal boyutunu oluşturmuştur (Pinson & Journal, 2016: 140; Peck, Theodore & Brenner, 2012: 30). Bir meta olarak görülen, pazarlanan, piyasanın çıkarlarına göre yeniden planlanan ve dönüşen kent mekanı ayrışmanın ve eşitsizliğin büyüdüğü mekanlar olmuştur (Şen, 2008; Çelik, 2012: 12; Kurtuluş, 2013; Ünsal & Türkün, 2013; Alpman, 2019: 376). Başka bir deyişle neoliberalizm yalnızca şehirlere yerleşmekle veya kentsel ekonomiyi, yapıyı, yönetişimi etkilemekle kalmamıştır (Pinson & Journal, 2016: 140). Kentler temelde neoliberalleşmenin büyüdüğü beşikler olmuş, neoliberalleşme sürecinin merkezinde yer alarak süreci geliştiren maddi temelleri sağlamıştır. Böyle bir süreçle gelişen neoliberal kent, sakinlerinin ihtiyaçlarından çok piyasanın ihtiyaçları temelinde şekillenen, kamusal mesele ve çıkarlardan daha çok bireysel ya da şirket, belediye, vakıf gibi kurumların tüzel çıkarlarına yanıt veren bir kent modelini yaratmıştır (Bayat, 2016: 30). Neoliberal kent ayrıca halihazırda kentlerde var olan sorunları derinleştirmiş, bu sorunları giderek çözümsüzleştiren bir hale de getirmiştir. Örneğin halihazırda 20. yüzyılda kentlerde nüfusun artması ve otomobillerin sayısının çoğalması nedeniyle -plansız büyüyen (kötü planlanmış) kentler başta olmak üzere- kentlerde hareketlilik alanında ortaya çıkan ulaşım ve trafik sorunları daha da derinleşmiştir. Neoliberalleşmeyle beraber üretilen piyasa odaklı ve yoksulları, ezilen (dezavantajlı) kesimleri dışlayıcı çözüm arayışları hareketlilik sorunlarını sürdürmüş, bu sebepten kaynaklanan eşitsizlikleri derinleştirmiştir (Brenner & Theodore, 2005: 105). Ayrıca neoliberal yeniden yapılandırma sürecinde kent formu nüfusu ve altyapısına göre orantısız şekilde gelişmiş; bunun sonucunda da yeterli kentsel kamusal hizmetlerin sağlanması noktasında yaşanan sorunlar şiddetlenmiştir (Tekeli, 1992; Enlil, 2011). Örneğin İstanbul’da, büyüyen kentin hareketlilik ihtiyacını gidermek için kent içi ulaşım altyapısında -neoliberalleşmeye uygun biçimde- özel-kamu ortaklığında (yol, köprü, metro ağı gibi) büyük ölçekli projeler gelişirken toplu taşıma sistemleri (şebeke/ağ, sefer yetersizliği gibi nedenlerle) yetersiz kalmaya devam etmiş ve toplu taşıma sistemlerinde özel şirketlerin ağırlığı artmıştır (Aktepe, 2020). Kent içi ulaşım sistemleri de neoliberal dönemdeki özelleştirme pratiklerinden payını almıştır. Tüm bunlar da kentte ulaşım hizmetleri üzerinden toplumsal eşitsizliğin yeniden üretildiğinin göstergesi olmuştur.

Neoliberal küreselleşme bilgi ve ulaşım teknolojilerindeki gelişmelerle sermayenin dolaşımını/hareketliliğini artırdığı gibi kentlerle yeniden üretilmesinin de sağlayıcısı olmuştur (Çelik, 2012: 11). Bilgi ve ulaşım teknolojilerindeki gelişmeler, insanlar arası iletişimi kolaylaştırması ve küreselleşmeyi sağlaması sebebiyle küreselleşmeye ve küresel neoliberal politikalara dahil olmaya çalışan kentler için anahtar rol oynamıştır (Uzgören, 2018: 43). Küresel ekonomide iyi bir konum

edinebilmek amacıyla rekabet eden kentler için bu teknolojik gelişmelerle ilişkili yeni sektörlerin arayışında olmak gerekli olmuştur. Tüm bu süreçle ilgili olarak da bilgi ve ulaşım teknolojileri temelli bir hizmet sektörü olarak “paylaşım ekonomileri” ortaya çıkmıştır. Paylaşım ekonomileri bilgi teknolojileri tabanlı 2008-2010 yıllarında gelişmiştir (Botsman, 2013; Uzgören, 2018). “Bireyleri birbirine bağlayarak ve alışverişi kolaylaştırarak sahip oldukları mülk ve becerileri piyasaya sunma olanağı veren bir iş modeli olarak” (Uzgören, 2018: 41) tanımlanabilen paylaşım ekonomileri küreselleşme döneminin karakteristik özelliklerini taşıyarak kentlerdeki pek çok ihtiyacı karşılamaya çalışmaktadır. Konaklama, ulaşım, malzeme temini ve finans gibi pek çok alan ve sektörü kapsayan paylaşım ekonomileri kentlerde giderek yaygınlaşmaktadır (Botsman, 2013).

Kısacası neoliberal politikalar kentleri yeniden yapılandırmakta ve kentlerde -kapitalist ekonominin sürdürülmesi amacıyla- yeni sektörler geliştirerek ya da yatırımlar sağlayarak uygulanmaktadır. Neoliberal ekonomi politikalarının ve küreselleşmenin etkisiyle sermayenin emilimi ve yeniden üretimi için kentsel mekanlar ve -ulaşım/hareketlilik gibi- kentsel hizmetler anahtar roller üstlenmektedir ve neoliberal hareketlilik politikaları da eşitsizliğin sürdürülmesinde etkili olmaktadır.

Kentteki hareketliliği tartışırken -neoliberalizme ve ekonomik politikalarına karşı eleştirel coğrafya yaklaşımları tarafından yapılan analizleri tamamlayan- neoliberal yaklaşımına da odaklanmak gerekmektedir. Çünkü bu yaklaşım neoliberal politikaların sadece ekonomik dönüşümlere neden olmadığını, yeni bir yönetimsellik anlayışı ile bireylerin tüm tercih ve davranışlarına etki ederek hayatın her alanında dönüşüm yarattığını ifade etmektedir. Ulaşım gibi kentsel hizmetlerin karşılanma biçimini değiştiren neoliberal ekonomi politikalarıyla uyumlu (ve onu yeniden üreten) insanları, davranış biçimlerini ve hareketlilik modlarını tartışmamızı sağlamaktadır.

2.2.2. Neoliberal Özne ve Homo Economicus

Michel Foucault’ya göre neoliberalizm sadece devletleri veya ekonomileri yönetme tarzı değildir ve bireyin yönetimine, belirli bir yaşam biçimine sıkı sıkıya bağlıdır (Read, 2009: 26-27). Neoliberalizm bireysel dönüşümü mümkün kılan, hukuki, siyasi, iktisadi, idari, toplumsal ve öznel aşamaları olan “genel” bir iktidar sistemi dönüşümüdür (Coşkun, 2019: 12). Bir yönetimsellik³ türü olarak neoliberal yönetimsellik insanları dönüştürmek, hatta yeniden kurgulamak için davranışların yönetimi, değişimi

³ Foucault’ya göre “yönetimsellik” (“hükümdarlık” ve “disiplin” gibi) iktidar modellerinden biridir. Bedenlerin disipline edilmesine ve toplumun/nüfusun idare edilmesine yönelik biyopolitika/biyo-iktidar/yönetimsellik “pozitif” bir iktidar anlayışı olarak ortaya çıkmıştır. On sekizinci yüzyılda keşfedilen yönetimsellik “temel hedefi nüfus, baskın bilgi biçimi ekonomi politik, temel teknik aracı da güvenlik düzenekleri olan bir bütünü, bu son derece belirli fakat karmaşık iktidar biçiminin uygulanmasını sağlayan kurumlardan, usullerden, çözümlere ve düşüncelerden, hesap ve taktiklerden oluşan bütün”dür (Foucault, 2013: 97-98).

amacıyla bir rasyonalite/akılsallık oluşturmayı gerektirir. Neoliberal rasyonalite/akılsallık da kaygı, güvensizlik ve risk altında olma algısının oluşturulmasını sağlar.

Neoliberal ekonomi politikalarının getirdiği esneklik, güvencesizlik, istikrarsızlık ve piyasalaşmayla artan rekabet anlayışı insanların düşünce ve davranışlarında değişiklikler meydana getirmiştir (Coşkun, 2019: 71). Bu politikalarla ilişkili rasyonalite sonucunda iş yaşamında esneklik ve güvencesizlik halleri, sürekli rekabet etme durumu ve sorunların kamusal kurumlar tarafından değil de piyasa içerisinde bireysel çabalarla giderilmesi insanlar tarafından içselleştirilmiştir. Bireyler bu yeni düzende “işe yaramazlık kabusu” (Sennet, 2011) yaşayarak aktif birer özne olarak kendilerini geliştirmeye, kurmaya başlamıştır (Güllüpinar & Gökalp, 2014: 74-75). Kişiler sürekli olarak hareketli olmak, risk almak, rekabet becerisini geliştirerek girişken bir karakter edinmek, girişimci olmak için kendisini yenilemek durumundadır.

Neoliberalizm geliştikçe ve hakimiyet kazandıkça ekonomik değerleri, pratikleri ve ölçüm sistemlerini insan hayatının tüm boyutlarını kapsayacak şekilde genişleten bir yönetim rasyonalitesi oluşturmuştur (Brown, 2018: 36). Bu yönetim rasyonalitesi, daha önce ekonomik olmayan alan ve faaliyetlerin “ekonomikleştirilmesi”ni; bu alan ve faaliyetlere karşılık gelen bilgi, biçim, içerik ve davranışın da yeniden inşa edilmesini içerir. Eğitim, sağlık, aile hayatı veya komşuluğa dair bakış açılarının çağdaş piyasa aktörlerinin bakış açılarıyla oluşturmasını gerektirir. Topluma yayılan ekonominin yapısı değil, ekonomik düşüncenin konusu, onun örtük antropolojisidir. Toplumsal alanların ekonomikleştirilmesi tüm eylemlerin mümkün olan en az maliyetle en büyük faydayı sağlaması için gerçekleştirilmesidir (Read, 2009: 32). Ekonomik alan insan hayatının tanımı ve sınırları belli bir alanı olmaktan çıkarak insan eyleminin ve davranışının tümünü kapsar hale gelir (Demir, 2017: 18). Ekonomik olan ile sosyal-beşeri olan arasındaki ayrım ortadan kalkınca piyasa rasyonalitesi toplumsal eylemin ayrı ve sınırlandırılmış bir biçimi olarak düşünülmez.

Neoliberal akıl, piyasa ve insanın birbirleriyle entegresinde katalizör olarak, piyasayı sürekli bir "özneleşme süreci" olarak ele alır (Coşkun, 2016: 73). Öznelerin yapılandırılmasında devlet ve toplumun örgütleyici ilkesi olarak piyasa rasyonalitesi işleyiştir. Kamusal hizmetler artık neoliberal öznenin -piyasa ilişkileri üzerinden- ekonomik düşünme biçimi ve çabalarıyla karşılanacaktır. Kamusal yükseköğretimin yerini bireysel borçla finanse edilen eğitim; kamusal araştırma ve bilginin yerini özel olarak finanse edilmiş araştırma; sosyal güvenliğin ve sosyal sigorta sistemlerinin yerini kişisel tasarruf, sürekli çalışma ve özel sigorta yatırımları; her türden kamu hizmetinin yerini bireysel olarak satın alınan hizmetler ve kamusal altyapının yerini kullanıma göre ücretlendirme almıştır (Brown, 2018: 51). Neoliberal işleyişle toplumsal alandaki faaliyetlerde kamusal yükümlülükten bireysel tercihlere ve sorumluluklara doğru bir geçiş vardır. Örneğin eğitim ve ulaşım bir kamusal yükümlülük ve sosyal bir

hak olarak görülmekten çıkar. Bireyin öğrenmesi için teşvik edilmesi ve ödüllendirilmesi (vergi indirimi, öğrenme izni) üzerine politikalar uygulanır (Güllüpinar & Gökalp, 2014: 73). Ulaşım toplumsal bir mesele olmaktan çok bireysel olarak karşılanması gereken bir faaliyet olarak anlaşılır. Piyasa rasyonalitesi ekonomik düşünen neoliberal özneleri oluşturmuştur (Demir, 2017: 18).

Her alan ve faaliyetin ekonomikleştirilmesi süreciyle birlikte -yeni ekonomik politikaları hayata geçirmiş- neoliberal devletlerin, insan sermayesini geliştirme ve yeniden üretme maliyetini kısması sebebiyle bireyler sürekli kendisini düşünmek zorunda kalan birer özneye dönüşmüştür (Brown, 2018: 51). Klasik liberal düşünce bireyi mübadelenin bir parçası olarak değerlendirirken neoliberalizm bireyi “kendisinin girişimcisi”, “kendi kendisine yatırım yapan” bir homo economicus olarak tarifler (Brown, 2018: 40; Demir, 2017: 18-19). Bu yeni özne ticaret yapan veya tüketen değil girişimcidir. Bu öznenin öncelikli hedefi, mübadele üzerinden bir kâr sağlamak değildir (Coşkun, 2016: 74). Neoliberal rekabet düzeninde avantaj sağlamak için girişimleri ve hedefleri üzerinden çalışarak/yatırım yaparak bilgi, deneyim ve kâr elde etmektedir.

Neoliberal özne/homo economicus tüm toplumsal alanlar ekonomikleştirildiği için her yerde girişimci halini almıştır ve insan sermayesi olarak formüle edilir (Brown, 2018: 40). Özne toplumsal yapı ve ilişkilerin içinde yayılan ve çoğalan girişim biçimine bağlıdır. Kendi değerini artıracak veya yatırımcı çekecek şekilde kendine yatırım yapan özne, finansallaşmış insan sermayesidir. Homo economicus her alanda kendi rekabet konumunu güçlendirmek ve değerinin bilinmesini sağlamak için çalışır:

Homo economicus hayatının tüm alanlarında kendi portföy değerini artırmakla ilgilenmekte; bu faaliyet kendi kendine yatırım yapma ve yatırımcı çekme pratikleriyle gerçekleştirilmektedir. Sosyal medyadaki takipçiler, beğeniler veya retweetler olsun, her faaliyet ve saha için belirlenen puan ve sıralamalar yoluyla olsun, doğrudan parasallaştırılan pratiklerle olsun, eğitim, öğretim, boş zaman, üreme, tüketim ve dahası giderek daha ziyade benliğin gelecekteki değerini artırmakla bağlantılı stratejik karar ve pratikler biçiminde yapılandırılmaktadır. (Brown, 2018: 41)

İnsanlar amaçları için bütün girişimlerini, belirli bir işlem maliyeti hesabına göre ekonomik olarak gerçekleştirir. Bu bağlamda, neoliberal düşünce ve pratiğin temeli beşeri/insan sermayesinin eğitimden genetiğe, ulaşımdan en mahrem etkileşimlere uzanan her tür toplumsal faaliyet ya da ilişkinin uygulanmasında açığa çıkar (Demir, 2017: 19). Ekonomik kazanç elde etme ve doyum/haz sağlama potansiyelini artıran her faaliyet beşeri sermayeye yapılan yatırımdır (Read, 2009: 27-28). Neoliberal özne “kendisi için kendi sermayesi, kendi üreticisi, kendi gelir kaynağı” olarak piyasaya dahil olur (Foucault, 2010: 266). Bu özne yaptığı her eylemde kendi kendisine yatırım yapıyor ve kendi tatminini üretiyordur (Brown, 2018: 92-93).

Bir homo economicus olarak neoliberal öznenin her eyleminde kendisine yatırım yapması durumu öznenin kendisinden sorumlu olmasıyla da ilgilidir. Neoliberal politikalar sorumlulaştırma yoluyla öznelere sürekli kendine yatırım yapmaya yöneltir. Kendi kendinden sorumlu olan homo economicus için yatırımcılık ve girişimcilik, bu sistem içerisinde hayatta kalabilmek için bir seçim olmaktan çok zorunlu bir yaşam tarzıdır (Coşkun, 2019: 23). Neoliberalizm rekabeti, inisiyatif ve risk almayı teşvik ederek ve piyasa mantığını toplumsal alanların hepsine yerleştirerek insanları kendilerini yöneten, kendi sorumluluklarını alan öznelere haline getirir (Demir, 2017: 20). Sorumlu, özerk, kendi kendini yöneten, çıkarını gözeterek sürekli olarak kâr ve maliyet hesabı yapan öznenin teşvik edilmesi ve sürdürülmesi neoliberalizmin ayrılmaz bir parçasıdır (Rose, 1996; Read, 2009). Örneğin bu özne kendi eğitimi, kültürel sermayesi ve kişisel gelişiminden kendisi sorumludur. Kişiler (özellikle iş hayatında) tercih edilen olmak, rekabet konumunu yükseltmek için üniversite diplomasının yanı sıra özgeçmişine ilgi alanına, mesleğine uygun sertifikalar eklemeye, yabancı dil(ler) öğrenmeye ve öğrenim düzeyini yükseltmeye çalışır.

İnsan sermayesinin görünümünden biri olan sorumlulaştırma aynı zamanda toplumsal alanlarda yaşanan sorunların sorumluluğunun da neoliberal özneye yıkılmasını tarifler: “*Söylem düzeyinde bağımlılığı kötüleyen, varoluş için gerekenlerin kolektif biçimde karşılanmasını pratikte olumsuzlayan sorumlulaştırma, bireyi alakalı ve bütünüyle sorumlu tutabilecek tek fail olarak öne sürer*” (Brown, 2018: 153). Kendi başının çaresine bakması gereken sorumlulaştırılmış bireyler bunu yapma kabiliyetleri ciddi ölçüde sınırlandırılmış koşulların oluşturduğu bir bağlam içerisinde (Brown, 2018: 155). Neoliberal özne başkalarıyla birlikte bu sorunları ve koşulları değiştirmek veya düzenlemek için çabalayan değil; çeşitli sosyal, politik ve ekonomik seçenekler arasında kendisi için stratejiler belirleyen kişidir (Brown, 2005: 43). Örneğin neoliberal özne devlet hastanelerindeki yetersiz sağlık hizmetini özel hastaneleri tercih ederek aşmaktadır ya da kamu okullarındaki/üniversitelerindeki eğitimin (baskıcı yönetime ve kalite eksikliğine sahip olması gibi) niteliğinden hoşnut olmadığı için bir alternatif olarak özel eğitim kurumlarında öğrenim görmeyi, çocuklarını özel okullara kayıt ettirmeyi tercih etmektedir. Bunun özne kentlerde giderek artan hareketlilik ihtiyacını karşılarken ve (trafik sıkışıklığı, yüksek karbon salınımlı ulaşım araçlarıyla seyahat etmek gibi) hareketlilik sorunlarını kendisi için çözmeye çalışırken de kendisine yatırım yapacak şekilde davranır. Örneğin neoliberal özne bisiklet kullanarak ya da elektrikli araçlara binerek kentteki karbon salınımını azaltmayı hedeflediği gibi aynı zamanda trafik sıkışıklığından sıyrılıp zamandan tasarruf ederek de insan sermayesine yatırım yapmış olur.

2.2.3. Bir Yatırım Olarak Hareketlilik

Hareketlilik aslında insan sermayesine bir yatırım olarak düşünülmeden önce sermaye birikimi açısından eleştirel coğrafya alanında da tartışılmıştır. Hareketliliğin sermayenin işleyişi ve üretkenliği için merkezi bir konumda olduğuna dair tartışma Harvey tarafından özellikle vurgulanmıştır (Spinney, 2016: 452). Harvey'e göre (2003: 64) hareketlilik sermaye birikimini iki temel yolla artırır. Birincisi, fiziksel malları piyasaya dahil ederek artı değeri gerçekleştirmek için hareketlilik gereklidir. Hareketliliği hızlandıran teknolojik gelişmeler, mekanı zaman içinde yok etmeye hizmet eder. Bunun kapitaliste faydası, sermayenin dolaşımında (üretken olmayan olarak) harcadığı zamanın azalmasıdır. Kendi başına hareketsiz mekanlar olsalar da hareketliliği sağlayan duraklar olarak havaalanlarına, ticaret merkezlerine, ofis komplekslerine, otoyollara, banliyölere ve konteyner terminallerine çok büyük miktarlarda sermaye yatırılmış ve emek harcanmıştır (Harvey, 2003: 100). İkincisi, hareketlilikteki bu teknolojik ilerlemeler, üretkenliği artırmak için emeği sermayeyle bir araya getirmeye hizmet edebilir: "*İşçi ne kadar hareketliyse, sermaye yeni emek süreçlerini o kadar kolay benimseyebilir ve üstün konumlardan faydalanabilir*" (Harvey, 1982: 381). Ancak yine Harvey tarafından hareketliliğin dayandığı fiziksel altyapıların "uzayda hareketsiz ve yere özgü devalüasyona karşı oldukça savunmasız" olduğu da dile getirilmiştir (Harvey, 2003: 88). Kapitalizm, emeğin değer üretkenliğini artırmak için sabit sermayeye giderek fazla güvenmiş ancak hareketliliğin artışı sermaye birikim oranının azalmasına neden olmuştur (Spinney, 2016: 452). Örneğin 1970'lerde Londra merkezinde şirketlerin personel taşımacılığına ayırdığı pay malların taşınmasına ayırdığı payı geçmiştir. İş dünyası ve konut alanları kent merkezinde yoğunlaştığından trafik tıkanıklığı artmış ve trafik/hareketlilik hızı sürekli olarak azalmıştır. Bu noktada Harvey'nin öne sürdüğü; üretkenlik düşüşünün kaynağı sadece sermayenin hızlanamaması değil, aynı zamanda işgücünün yanlış yönlendirilmesidir. Sorun yalnızca hareketliliği sabitleyerek dolaşım süresini azaltmaya çalışmak değil işgücünün niteliklerini -hareketlilik yoluyla- yalnızca belli açılardan artırmaktır (Harvey, 1982: 406). Bu noktada emeğin dolaşım süreleri azaltılmış ve dolayısıyla üretkenliği artırılmış olsa da daha yerleşik ve daha az sağlıklı işçiler üretilerek üretkenlik düşürülmüştür.

Foucault (2010: 232) da ekonomik büyümenin yalnızca emeğin veya sermayenin hızlandırılmasıyla açıklanamayacağını savunmuştur. Ona göre insan sermayesinin nasıl artırıldığına ve bunun üretkenlik artışlarına nasıl katkıda bulunduğu odaklanılmalıdır. Onun için modern büyüme politikaları insan sermayesine yapılan yatırımın biçimi ile ilişkilidir. Kapitalizmin sorun ve çelişkilerinde bedenler ve biyopolitika önemli bir araçtır (Spinney, 2016: 452).

Sorunlarını bireysel şekilde çözen neoliberal özne rekabet konumunu güçlendirmek amacıyla her eylemini kendi insan sermayesine bir yatırım olarak gerçekleştirdiği için hareketliliği de insan

sermayesine bir yatırım olarak değerlendirir (Foucault, 2010: 230; Spinney, 2016: 454). Foucault “*Biyopolitikanın Doğuşu*”nda (2010) göç olgusu üzerinden hareketliliği yatırımla ilişkili olarak tartışmaya açar. Belirli amaçlarla hareket etmenin, yarattığı maliyetlere rağmen bedensel/fiziksel, sosyal ve ekonomik getiriler sağladığı düşüncesiyle bir yatırım olarak tariflenebileceğini ifade etmiştir:

Beşeri sermayeyi oluşturan unsurlara ayrıca hareketliliği, yani bir bireyin hareket etme yeteneğini ve özellikle göçü de dahil etmeliyiz. Çünkü göç açıkça maddi bir maliyeti temsil eder, çünkü birey kazanç elde etmeyecektir hareket ederken, ancak bireyin yeni ortamında kendini kurması için psikolojik bir maliyeti de olacaktır. Adaptasyon döneminin, kişinin önceki ücretlerini veya yerleştiğinde alacağı ücretleri almasına kesinlikle engel olacağından, en azından bir kazanç kaybı olacaktır. Tüm bu olumsuz unsurlar, göçün bir maliyeti olduğunu göstermektedir. Bu maliyetin işlevi nedir? Bu, statüde, ücrette ve benzerlerinde bir gelişme elde etmektir, bu bir yatırımdır. (Foucault, 2010: 230)

Bu bakış açısı kâr ve maliyet hesabı üzerinden hareket faaliyetinin, hareketliliğin ekonomikleştirildiğini ortaya koyar. Sürekli kâr ve maliyet hesabı yapan ve sorumlulaştırılan bireyler, bisikletin şehir içinde daha fazla kullanılmasına dönük teşvik ve politikalar eşliğinde bisiklet kullanarak insan sermayelerine yatırım yapmışlardır. Kent içindeki hareketlilik ihtiyacının bisiklet kullanılarak çözülmeye çalışılması insan sermayesine yatırım olarak hareketlilik tartışmalarını genişletmiştir. Cramshaw’a (2012: 200) göre bireylerin kendilerine yatırım yapmaları için, “uzaktaki” uzmanların rehberliğinde kendi refahlarını yönetmeye istekli ve yetenekli “sağlık girişimcileri” oluşturmaya hizmet eden bir sosyal altyapının inşası gerekir. Kısacası bisiklet politikası ve teşviki bir direniş pratiğinden ziyade bir neoliberal yönetim modu olarak da yorumlanabilir (Spinney, 2016: 455- 456). Bu da bisiklete binmenin teşvik edilmesinin, obezite ve yerleşikliği (sabitlik, hareketsizlik) anormal ve sorunlu olarak yapılandıran bir biyopolitika ile ilgili olduğunu ve sorumlulukların kamusal alanlara kaydırılmasının önemli bir biçimi haline geldiğini gösterir. Ayrıca karayollarının kenarında bulunan (ve bazen de daha net olarak karayollarından ayrılmış) bisiklet şeritleri, yalnızca belirli mahalleleri birbirine bağlayan ve birçok potansiyel kullanıcıyı dışlayan; bazılarını hizmet eden, bazılarını hizmet etmeyen bir yoldur. Böylesi şartlarda gerçekleşen bisiklete binme faaliyetinin kendisi de neoliberal bir pratik olarak eşitsizliği sürdüren ve yeniden üreten bir potansiyel barındırır (Spinney, 2016: 456).

Neoliberal öznenin hareketliliği insan sermayesine yönelik bir yatırım olarak öznenin gelişimi için önemlidir. Bu tartışma aynı zamanda Kaufmann, Bergman ve Joye’un (2004) “bir sermaye biçimi olarak hareketlilik” tartışmalarına eklenilebilir. Hareketlilik ve hareketlilik potansiyeli olarak sermaye başka sermaye biçimleriyle bağlantı kurabilir ve onunla değiştirilebilir olduğu için hareketlilik sermayesindeki artış, kişinin sosyal hareketlilikteki/hiyerarşideki konumu için avantajdır. Benzer bir

mantıkla, bisiklete binme faaliyetiyle insan sermayesine yatırım yaparak hareketliliğini artıran bir neoliberal özne, sıkışık trafikte geçirdiği boş zamanı ortadan kaldıran bir zaman girişimcisi ve aynı zamanda sağlıklı bedenlere sahip olmak için hareket eden bir sağlık girişimcisi olarak insan sermayesini geliştiriyor denebilir.

Özetle hareketlilik neoliberal kentsel politikaların gerçekleşmesini sağlayan altyapıyı hazırladığı gibi neoliberal yönetimselliğin de konusu olmaktadır. Sorumlulaştırma pratikleriyle kentsel hizmetlerin bireyler tarafından karşılanması mantığının yerleşmesi ve bireylerin her faaliyetinde zarar hesabı yapması durumu neoliberal yönetimselliğin birer göstergesi olmuştur. Neoliberal yönetimsellik kurulan neoliberal özne insan sermayesine yönelik bir yatırım olarak hareketlilik kazanmaya çalışır. Sonuç olarak mevcut hareketlilik politikaları geniş bir biçimde sosyo-mekansal, politik ekonomik, biyopolitik süreç ve yorumlarla birlikte ilişkilendirilebilir. Neoliberal bağlamıyla da hareketlilik ve eşitsizlik arasındaki ilişki karşılıklı pekiştirme ilişkisi olarak okunabilir. İşte bu ilişkileri daha iyi değerlendirebilmek için de kentte sıkça kullanılmaya ve tartışılmaya başlanan hareketlilik araçlarından paylaşımlı e-scooter sistemlerini (ve gelişimini) analiz etmek yerinde olacaktır.

3. MİKRO MOBİLİTE VE PAYLAŞIMLI E-SCOOTER SİSTEMLERİ

3. 1. Mikro Mobilite Kavramı ve Araçları

2010 yılı ve sonrasında paylaşım ekonomileri kent içinde birçok alanda etkili olmaya başlamıştır. Yemek, barınma, malzeme temini gibi platformların yanı sıra sürücü çağırma (ride-hailing), sürüş paylaşma (ride-sharing) platformları gibi ulaşım alanında ortaya çıkan mobilite hizmetler de günümüz kentlerinde giderek yaygınlık kazanmaktadır (ITF, 2019: 9). Kentlerin büyümesi, değişimi, trafiğinin artması, ulaşım sistemlerinde açığa çıkan ihtiyaçlar ve yaşanan teknolojik gelişmeler kentsel ulaşım alanında da birçok değişikliği ve inovasyonu beraberinde getirmektedir. Bisiklet, elektrikli bisiklet, elektrikli kayak ve elektrikli scooter gibi araçları kapsayan mikro mobilite kavramı ise kentleri, kent içi ulaşımı, kentlerdeki trafik ve hava kirliliği gibi teknik ve ekolojik sorunlara çözümleri ve paylaşım ekonomilerini tartışırken/planlarken hesaba katmamız, üzerine düşünmemiz gereken bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır.

Özel otomobil sahipliğinin oranının ve trafikteki yoğunluğunun hava kirliliği yarattığının farkındalığıyla mikro mobilite kavramı ve araçları kent içi ulaşımında birer alternatif olarak öne sürülmektedir (Ertoyl Sarıışık & Yalçiner Ercoşkun, 2021: 91; ITF, 2021: 11; Shaheen & Cohen, 2019). Hatta Shaheen ve Cohen'a göre -sınırlı ölçüde de olsa- paylaşılan mikro mobilitenin daha şimdiden trafikte ve ekolojik açıdan olumlu etkileri bulunmaktadır (Shaheen & Cohen, 2019: 1). Bu erken belgelenmiş etkileri arasında “artan hareketlilik, azaltılmış sera gazı emisyonları, azalan otomobil kullanımı, ekonomik kalkınma ve sağlıklılık” yer almaktadır. Bu ilk etkilere göre mikro mobilite araçlarının kullanımı kentte yaşayanları ekonomik açıdan karlı çıkarmakta, daha temiz havada ve daha sağlıklı yaşamasını sağlamakta, trafik sorunu azalmış ve hareketliliği artmış bir kentle buluşturmaktadır.

Bu araçları ve artan ilgiyi daha iyi anlamlandırabilmek amacıyla kavramın ilk kez nasıl tanımlandığına ve zamanla anlamının nasıl dönüştüğüne bakalım. *Mikro mobilite*, 2017 yılında terimi ilk kullanan teknoloji stratejisti Horace Dediu tarafından “*oldukça hafif (500 kg ağırlığın altındaki), küçük elektrik motoru ile desteklenen, rekreasyon ve spor değil ulaşım amaçlı olarak insan ve yük taşımacılığında ve paylaşımlı sistemlerle yapılan yolculuklarda kullanılan araçları*” kapsayan bir kavram şeklinde tanımlanmıştır (Kantik, 2021). Onun bu tanımı “mikro mobilite” kavramını ve araçlarını doğrudan “araç paylaşım sistemleri”nin bir parçası yaparken sonraki yıllarda bu kavram farklı kişi ve oluşumlar tarafından daha geniş çerçevede, kişisel kullanımlı hafif ve küçük araçları da tanımlayacak şekilde ele alınmaya başlanmıştır.

Uluslararası organizasyonlar *Uluslararası Ulaştırma Forumu (ITF)* ve *Ulaşım ve Kalkınma Politikaları Enstitüsü (ITDP)* bu “mikro” araçların kişisel ve paylaşımlı modlarının ortaklıklarını vurgulayarak “mikromobilite” terimini tercih etmiştir (ITF, 2020: 14; ITDP, 2021). ITDP mikromobilitiyi “*tipik olarak 10 km'ye kadar olan yolculuklar için kullanılan, 25 km/s'in altındaki hızlarda çalışan bir dizi küçük, hafif cihazları*” olarak tanımlamıştır (ITDP, 2021). Kuzey Amerikalı bir oluşum olan *Ulusal Şehir Taşımacıları Yetkilileri Birliği (NACTO)* ve alanda çalışan araştırmacılar Shaheen ve Cohen ise paylaşımlı sistemlerin kişisel kullanılan bisiklet, elektrikli bisiklet ve elektrikli scooter gibi araçlarla farklı özellikler taşıdığını ortaya koyabilecek şekilde “paylaşımlı mikro mobilite” kavramını kullanmayı tercih etmiştir (NACTO, 2019a; Shaheen & Cohen, 2019). Örneğin Shaheen ve Cohen (2019: 1) “paylaşımlı mikro mobilite”yi “*kullanıcıların ihtiyaç duyduklarında bir ulaşım moduna kısa süreli erişime sahip olmalarını sağlayan bisiklet, scooter veya diğer düşük hızlı modların ortak kullanımı ve yenilikçi bir ulaşım stratejisi*” şeklinde tanımlamaktadır. Görülüyor ki, “mikro mobilite” her ne kadar paylaşımlı sistemlerin gelişmesinden sonra tanımlanmaya başlasa da Horace Dediu'den bugüne özelliklerine göre kişisel veya paylaşımlı, insan gücüyle veya elektrikle çalışan modlar olarak birbirinden ayırt edilerek ifade edilmektedir (Shaheen ve Cohen, 2019; NACTO, 2019a: 2; ITF, 2020; Yanocha & Allan, 2019). Bu sebeple bu bakış açısını kaybetmeden, 2017'den bugüne dünyanın pek çok coğrafyasında ortaya çıkan mikromobilite tanımlamalarını göz önünde bulundurarak ve birleştirerek genel bir “mikromobilite” tanımlaması yaparsak; kavramı genellikle düşük hızlarda ve kısa mesafe yolculuklar için tasarlanmış, insan gücüyle veya elektrikli bataryayla çalışan, özel veya paylaşımlı, duraklı ya da duraksız olabilen hareketlilik biçimlerinin tümü olarak tanımlayabiliriz.

Tanımının ardından bu mikro mobilite araçlarının tarihsel gelişimine de odaklanmak gerekmektedir. Araçların köklerinin yüzyıldan önceye dayandığını ifade eden yorumlar mevcuttur. Kısa mesafe ulaşım için 1895'te Ogden Bolton Jr. tarafından icat edilen batarya destekli elektrikli bisiklet ve 1916 yılında icat edilmiş iki tekerlekli, motorla ve yakıtla çalışan Autoped (Şekil 1) tarihteki ilk mikro mobilite aracı olarak tanımlanmaktadır (Yavuz, 2021: 8). Ancak bu örnekler sınırlı çevrelerde kısa bir zaman aralığında karşılık bulmuştur. Bu araçlar maliyetleri ve -bunlardan daha rahat, kullanışlı olan- motosikletlerin ulaşımında daha çok tercih edilmeleri sebebiyle yaygınlaşamamıştır.



Şekil 2: İlk Autoped örneklerinden, Scientific American dergisinde kullanılan bir görsel
Kaynak: Bastin, 1916.

Günümüz mikromobilite araçlarına esin kaynağı olan bu tarihsel örneklerin sonrasında mikromobilite kavramının araç paylaşım sistemleriyle birlikte gündeme gelmesi, ele alınması ve tartışılması sebebiyle yukarıdaki tanımıyla uygun, modern ilk örnekleri bisiklet paylaşım sistemleridir. İlk kez 1965 yılında Amsterdam’da, çoğunlukla anarşistlerin örgütlediği Provos hareketinin başlattığı “Beyaz Bisiklet Planı” ile bir paylaşımlı bisiklet ağı oluşmuştur (Akhan, 2019: 85; Shaheen, Guzman & Zhang, 2010: 3). Bu ağ, bisikletlerle kent içi ulaşımı kolaylaştırmak ve ulaşımın daha ekolojik bir şekilde sürdürülmesini sağlamak amacıyla ücretsiz olarak başlamıştır. Bu ilk nesil paylaşım sisteminin ardından 1990’lı yılların sonunda ve 2000’li yıllarda bisiklet paylaşım sistemleri bilgi teknolojilerinin kullanımıyla giderek gelişmiştir. 2010’lu yıllarla birlikte bisiklet paylaşım sistemleri akıllı cep telefonu uygulamalarıyla eşgüdümlü çalışan, kredi kartı ile ödeme seçeneklerine sahip olan bugünkü halini almıştır (Roland Berger Report, 2018: 6). Daha önce paylaşım ekonomisi biçimlerinden *sürücü çağırma/sürüş paylaşım (ride hailing/ride sharing)* uygulamaları kavramlarıyla ele alınan bisiklet paylaşım sistemleri ilk kez 2010’lu yıllarda hareketlilik/mobilite kavramı ile birlikte çalışılmaya ve hareketlilik/mobilite modlarından biri olarak tanımlanmaya başlamıştır. Susan Shaheen’e göre 2017’de beşinci nesil paylaşımlı bisiklet sistemleri gelişmeye başlamış ve bu dönem onun tarafından paylaşımlı bisiklet sistemlerinin “akıllı hareketlilik” dönemi olarak adlandırılmıştır (Roland Berger Report, 2018: 6). İşte 2017 yılı paylaşımlı e-scooter’ların ortaya çıktığı, mikro mobilite kavramının ilk kez tanımlandığı yıl olarak mikro mobilite sistemlerinin altın yılı olarak belirlemiştir.

3.2. Paylaşımlı E-Scooter Sistemlerinin Ortaya Çıkışı ve Dünyada Kullanımı

Ulaşımındaki ihtiyaçlar, artan trafik yoğunluğu ve karbon salınımı oranları şehirlerde mobilite alanında yeni arayışların ve hizmetlerin oluşmasının zeminini oluşturmuştur (Gössling, 2020). Şehirlerde ortaya çıkan bu sorunlar elektrikli scooterların gelişmesi için de birer neden olmuştur. Ulaşım modları ve ulaşım alışkanlıklarıyla ilgili 2019 yılında yapılan bir araştırmada ifade edildiği gibi dünya genelindeki tüm kişisel yolculukların yaklaşık %35'inin 2 kilometreden (km) daha kısa mesafelere erişmek amacıyla yapılıyor olması ve 2010 yılından sonra paylaşımlı (mikro) mobilite hizmetlerinde yaşanan gelişmeler elektrikli scooterların şehirlerde neden hızlıca etkili olduğunun birer işareti niteliğindedir (Schellong, Sadek, Schaetzberger & Barrack, 2019). Ayrıca mikromobilite ve özellikle e-scooter araç ve paylaşım sistemlerinin kullanımının giderek artmasında 2020'de tüm dünyaya yayılan COVID-19 pandemisinin de etkili olduğu öne sürülmektedir (Dias, Arsenio & Ribeiro, 2021; CBINSIGHTS, 2021). Salgın dolayısıyla toplu taşıma araçlarında, kalabalıklarda yolculuk yapmaktan kaçınan insanların bireysel olarak kullanabilecekleri araçları tercih etmeye başlaması bisiklet, e-scooter gibi mikro mobilite araçlarının birer alternatif olarak düşünülmesinde etkili olmuştur.

Kuzey Amerika başta olmak üzere büyük şehirlerde giderek en fazla kullanım oranına sahip mikromobilite modu haline gelen e-scooterlar (NACTO, 2020) başka pek çok mikro mobilite aracı gibi kişisel sahipli ve paylaşımlı biçimleriyle birlikte şehirlerdeki yerini almaktadır. Genel biçimiyle elektrikli scooterlar, ayakta kullanılmak için tasarlanmış olup gidon, gövde ve iki tekerlekten oluşur, elektrik motoru ile çalışır. Kişisel sahipli elektrikli scooterlar⁴ ikiye katlanıp her yere taşınabilir ve kablo aracılığıyla şarj edilir. Paylaşımlı e-scooterlar ise kullanıcının akıllı cep telefonuna indirdiği uygulama aracılığıyla mevcut scooterlar haritasına erişip kullanılabilir bir scooterın yanına ulaştıktan sonra araçtaki QR kodunu taraması ve aracın çalışır duruma geçmesiyle kullanılmaktadır (McKenzie, 2019: 19). Kullanımın ücreti ise kullanım miktarına göre mobil uygulamaya tanımlı bir kredi kartından tahsil edilmektedir. Araçlar genellikle takılıp çıkarılabilen batarya sistemleriyle çalışmakta; araçların konumu ve şarjlarının bittiği operasyon merkezinden çevrimiçi şekilde takip edildiğinden günün belli saatlerinde saha ekipleri tarafından batarya değişimi gerçekleştirilmektedir. Takıp çıkarılabilen batarya teknolojisine sahip olmayan araçlar ise genellikle akşam saatlerinde sokaklardan -kamyonetlerle- toplanmakta ve dolun merkezlerinde şarj edildikten sonra sokaklara geri bırakılmaktadır. Sık sık bozulabilen araçlar yolcuların geri bildirimleri veya aracın çevrimiçi takibinden sonra teknik bakım ya da tamirat için teknik merkeze getirilerek tamir edilmekte ve sokaklara geri bırakılmaktadır.

⁴ Kişisel sahipli e-scooter fiyatları özelliklerine göre değişkenlik göstermektedir. Ortalama 3 bin liradan başlayan fiyatlar yaklaşık 100 bin liraya kadar çıkmaktadır. (Bkz: <https://www.hepsiburada.com/ara?q=elektrikli%20scooter> ; <https://www.mobilitearac.com/>)

Kentlerde ulaşım ihtiyacını karşılayarak trafik sorununu çözecek ve karbon salınımını azaltacak hizmetler olarak işaret edilen paylaşımlı e-scooter sistemlerinin kısa sürede benimsenmesi ve artan kullanımında e-scooterların birer eğlence unsuru olmasının da etkili olduğunun altı çizilmektedir (Ertoy Sarıışık ve Yalçiner Ercoşkun, 2021: 91; ITF, 2021: 11; Shaheen & Cohen, 2019):

Araç çağırma, araç paylaşım ve ortak bisiklet sistemleri aracılığıyla paylaşımlı mobilitenin hızlı yükselişi, halkın giderek sıklığı artan şehirlerde hızlı bir şekilde dolaşmanın ucuz, kullanışlı ve esnek yollarına olan iştahına yanıt vererek escooterların yolunu açtı. Ancak e-scooterların pratikliğinin ötesinde, sundukları eğlence unsuru da var: İster takım elbiseli bir yönetici ister kot pantolonlu bir öğrenci olsun, herkes yeniden küçük bir çocuk gibi hissetmenin tadını çıkarabilir (Gössling, 2020: 2).

Paylaşımlı e-scooter hizmetlerinin gelişimini ve önemini kavrayabilmek adına bu hizmetlerin gelişim seyrini ve dünyadaki kullanım biçimini de ayrıca ele almak gerekmektedir. E-scooter paylaşım hizmetleri ilk kez Eylül 2017'de Bird şirketi tarafından ABD'de Kaliforniya'da faaliyete geçmiştir. İlk hizmetin başlatılmasından sonraki iki yıl içinde, e-scooter paylaşım hizmetleri başka şirketlerin de faaliyetlerine başlamasıyla beraber 53 ülkede 626 şehre ulaşmıştır (Cardell & Möller, 2020: 7). Ortaya çıkışından hemen sonraki yılda, 2018'de, ABD'de 40 milyon e-scooter yolculuğu yapılırken (Yanocha ve Allan, 2019: 6) 2019 yılında bu sayı 86 milyonu bulmuştur (NACTO, 2020: 4). Paylaşımlı e-scooterlar özellikle 2019 yılıyla birlikte ABD'de paylaşımlı mobilite hizmetlerinde bisikletlerden daha fazla kullanım oranına sahip olmuştur (Mobility Foresights, 2021). Bu yıllarda ABD'deki e-scooter paylaşım faaliyetlerinin yaklaşık %20-22'si yüksek nüfus yoğunluğu, teknoloji meraklısı nüfusun fazla olması, azalan araba sahipliği ve sıfır emisyon politikaları gibi sebeplerle Kaliforniya ve çevresinde toplanmıştır (Mobility Foresights, 2021).

Kuzey Amerika'da -elektrikli scooterlar dahil olmak üzere- paylaşımlı mikro mobilite kullanımında yaşanan artışlarla ilişkili biçimde bu hizmetlerin nasıl geliştiğine ve nasıl işleme gerektiğine dair çalışmalar ve araştırmalar yapılmıştır (NACTO, 2019a; NACTO, 2020; Ertoy Sarıışık ve Yalçiner Ercoşkun, 2021). NACTO bu hizmetlerin kullanımına dair raporların yanı sıra, şehirlerin paylaşımlı mikro mobilite (bisiklet ve scooter) düzenlemelerine yardımcı olmak için geniş kapsamlı yönergeler ve kılavuzlar da yayımlamıştır (Ertoy Sarıışık ve Yalçiner Ercoşkun, 2021). Mikro mobilite paylaşım sistemlerinin sürdürülebilir olmasını amaçlayan NACTO Kuzey Amerika şehirlerinin paylaşımlı mikro mobilite sistemlerini nasıl düzenlediğini yansıtmayı ve düzenlemelere sahip olmayan şehirler için kılavuz ilkeler önermeyi amaçlamaktadır (NACTO, 2019b: 3). Yönergede paylaşımlı mikro mobilite araçları hakkında yapılmış regülasyonların eyaletlere göre değişiklik gösterdiği ve hatta bazı eyaletlerde paylaşımlı mikro mobilite araçlarının yasal olmadığı belirtilmiştir. Ancak bazı şehirlerde uygulama ve düzenlemelerin benzer olduğu/benzeştiği görülmektedir. Örneğin e-scooterlar

için Charlotte, Chicago, Los Angeles, Oakland, ve Seattle'da hız limiti 15 mph (24 km/s) olarak uygulanmaktadır.

Kuzey Amerika'nın ardından 2019'un ikinci yarısından sonra Avrupa'da da e-scooterların popülaritesi artmaya başlamıştır. Fakat Avrupa kıtasında ülkelerdeki e-scooterların sayısı, kimler tarafından ve hangi amaçlarla kullanıldığına dair bilgiler oldukça sınırlıdır. Genellikle yerel veya bölgesel düzeyde toplanan bu bilgiler kamuoyu tarafından pek bilinmemekte ve bu konuya dair ulusal düzeyde, neredeyse hiç nesnel bilgi bulunmamaktadır (Kamphuis ve Van Schagen, 2020: 20). Buna karşın paylaşımlı e-scooter sistemlerinin kıta genelinde 26 ülkede, yaklaşık 100 şehir ve 300'den fazla kentsel alanda 360.000'den fazla e-scooterın faaliyet gösterdiği ve 600'den fazla platform/filonun bulunduğu tahmin edilmektedir (O'Brien, 2021). Haziran 2021 itibariyle, Paris ve Berlin, Avrupa'da e-scooter paylaşımının en çok yoğunlaştığı şehirler olurken bunların ardından en yoğun kullanım Madrid ve Stockholm şehirlerinde gerçekleşmektedir (Mobility Foresights, 2021).

E-scooter kullanımının Avrupa'daki yasal çerçevesi her ülkede birbirinden farklı olarak düzenlenmektedir. E-scooterların kullanılacağı bisiklet yolları ve paylaşımlı yollar gibi alanların tanımlanması; kask, ışık, fren gibi güvenlik kuralları; kullanıcıların yaş sınırlaması ve lisans/ehliyet konularında düzenlemeler farklı olsa da kimi ülkelerin yönetmeliklerindeki bazı kriterler ortaklık göstermektedir. Örneğin Almanya, Danimarka ve İsveç'te yasal düzenlemelere göre e-scooter kullanımında hız sınırı 20 km/sa; Belçika, Fransa, İspanya ve İtalya'da hız sınırı 25 km/sa olarak belirlenmiştir (FleetEurope, 2021).

E-scooter kullanımlarının Kuzey Amerika ve Avrupa'da yasal regülasyonlarla düzenlenmeye başlamasının sadece şehirlerdeki yüksek kullanım oranlarıyla ilişkili olmadığını belirtmek gerekmektedir. Bu araçlar aynı zamanda bir takım trafik kazalarına ve şikayetlere de sebep olmaktadır (Rachmanto, 2020). Şehirlerdeki nüfus ve araç yoğunluklarının yarattığı kaotik ortamın yanı sıra bu araç ve sistemlerin yasal düzenlemeler tarafından kontrol edilmemesi de şikayetlerin oluşmasına neden olmaktadır. E-scooterlar başta olmak üzere mikro mobilite araçlarıyla ilgili kaygı ve şikayetler; temelde güvenlik ve şehirlerin mevcut altyapısının bu araçların akışını destekleyip desteklemeyeceği konularında ortaya çıkarken araçların kaldırıma park edilmesi, kaza ve yaralanmalar, kısa ömürlü e-scooterlar ve şarj problemleri de bu sorunlara eklenmektedir (Moreau vd.'den aktaran Sarıışık, Ercoşkun, 2021). İşte tüm bu sebeplerle birçok şehir, e-scooterların nerede sürüleceği, araçların hız sınırları gibi konuları açıklığa kavuşturmaya çalışmakta, e-scooter kullanımlarına dair sorunları yasal düzenlemelerle çözmeye çalışmaktadır.

E-scooterların yoğun kullanımı ve topladığı ilginin ekonomik bir karşılığı da vardır. Paylaşımlı e-scooterların şehirlerde önemli bir ulaşım modu haline geleceği öngörüsü ve dolayısıyla finansal piyasaların mikromobilityyi büyüyen bir sektör olarak görmesi nedeniyle paylaşımlı hizmetlerin hızla gelişmesini körükleyecek şekilde yatırımlar gerçekleşmektedir (Gössling, 2020). Örneğin, Boston Consulting Group, dünyanın önde gelen 12 e-scooter girişiminin 1,5 milyar ABD dolarından fazla finansman çektiğini ve e-scooterların küresel piyasa değerinin 2025 yılına kadar 40-50 milyar ABD Dolarına ulaşabileceğini öne sürmektedir (Schellong, Sadek, Schaetzberger & Barrack, 2019). İşte bu yaygın kullanım ve büyüyen sektör olma durumu elektrikli scooterların dünya üzerinde özellikle büyükşehir ve metropollerde kısa mesafe ulaşımın başat aktörlerinden biri haline gelebileceğinin göstergesi olmaktadır.

3. 3. Türkiye ve İstanbul’da Paylaşımlı E-Scooter Sistemleri

3.3.1. Türkiye ve İstanbul’da Paylaşımlı E-Scooter Sistemlerinin Ortaya Çıkışı

Türkiye’de paylaşımlı e-scooterlar Martı isimli şirketin/platformun 2019 yılının Mart ayında faaliyete başlamasıyla ilk kez İstanbul’da kullanılmaya başlanmıştır. Martı adlı şirketin ardından Palm şirketi 2019 yılı Haziran ayında İstanbul Teknik Üniversitesi Ayazağa Yerleşkesi’nde hizmete başlarken Bin Bin şirketi ise ilk olarak 2020 yılı Mart ayında üniversite yerleşkelerinde ve rakiplerinden farklı olarak İstanbul Havalimanı’nda faaliyetlerine başlamıştır (Papuççıyan, 2020).

2020 yılı Türkiye’de COVID-19 pandemisinin ortaya çıktığı ve yayıldığı bir yıl olduğu gibi aynı zamanda paylaşımlı mikro mobilite alanında yeni şirketlerin piyasaya girdiği bir yıl olmuştur (Yavuz, 2021: 28). Paylaşımlı mikro mobilite hizmetleri 2020 yılı ile birlikte ülkede giderek yaygınlaşmıştır ve bu hizmetler Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB)’nın da dikkatini çekmiştir. Aynı yıl bakanlık mikromobilityye dair paylaştığı afiş ve görsellerde (Şekil 2) “*Şehirlerimizde karbon emisyonunu ve trafiği azaltan, çevreci, ekonomik ve sağlıklı elektrikli bisiklet ve e-scooter gibi mikro hareketlilik araçlarını destekliyoruz*” ifadelerine yer vererek mikro mobilite araçlarının insan, doğa ve şehirler için önemli olduğunu vurgulamıştır. Ayrıca bakanlık konuyla ilgili destek açıklamalarının yanı sıra özel çalışmalar yapmaya, sektördeki temsilci ve aktörlerle bir araya gelmeye başlamıştır (Acar, 2021). 2020 yılının Ağustos ayında bakanlık paylaşımlı e-scooter hizmeti sağlayıcısı şirketler, konuyla ilgili bilgi ve görüşlerini paylaşacak yetkililer ve akademisyenlerle “Mikro Hareketlilik Ortak Akıl Toplantıları” gerçekleştirmiştir. Toplantılarda karşılıklı fikir alışverişi yapılmış ve bakanlığın ifadesiyle “ulaşımın yeni yol haritası belirlenmeye çalışılmıştır” (UAB, 2020a).

ULAŞIMIN YENİ YOLU



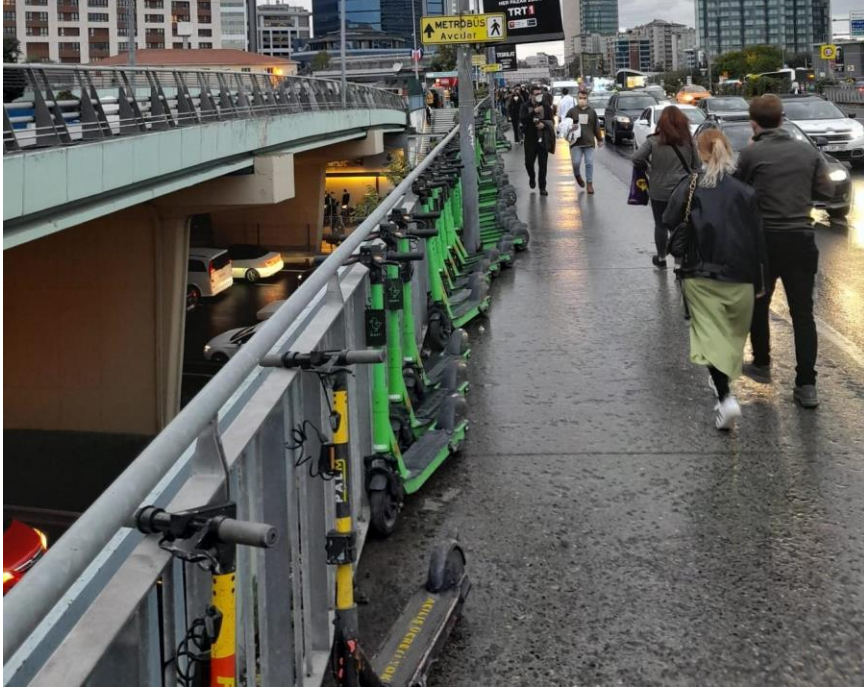
Şehirlerimizde karbon emisyonunu ve trafiği azaltan, çevreci, ekonomik ve sağlıklı elektrikli bisiklet ve e-scooter gibi mikro hareketlilik araçlarını destekliyoruz. #UlaşımınYeniYolu olan mikro hareketlilik araçları ile ulaşımın geleceği şekilleniyor.



Şekil 3: TC Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Hazırladığı Mikro Mobilite Destek Afişi

Kaynak: UAB, 2020b.

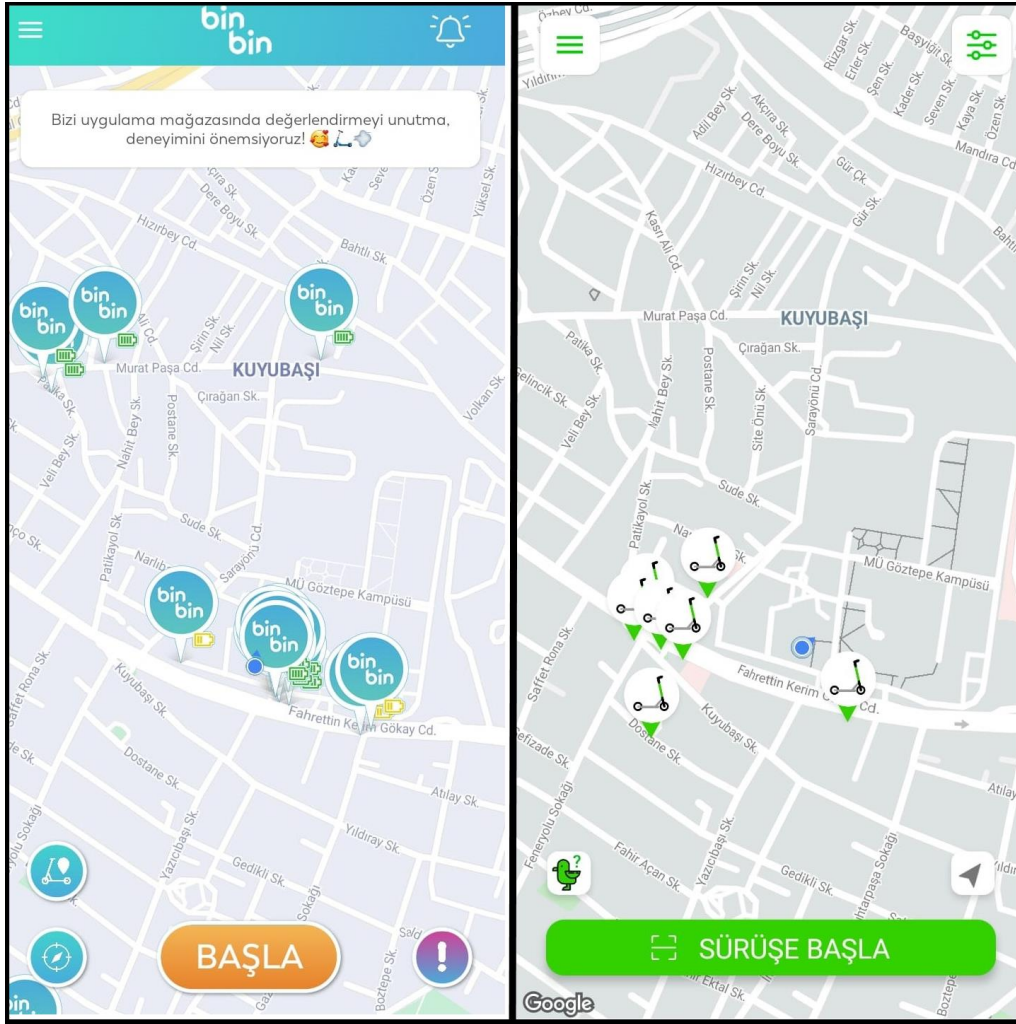
Bakanlığın temsilcilerle yaptığı toplantılar sürecinde ortaya çıkan veriler de mikro mobilitenin ve özelde e-scooterların ulaşım alanındaki önemini bir kez daha ortaya koymuştur. Toplantıda yaklaşık 10 milyon paylaşımlı elektrikli scooter yolculuğunda 15 milyon km mesafenin kat edildiği ifade edilmiştir (Cyclist Türkiye, 2020). Ayrıca Martı şirketi CEO'su Oğuz Alper Öktem, ellerindeki yolculuk verileri çerçevesinde e-scooterlarla yapılan yolculukların yüzde 42'sinin bir toplu taşıma durağında başladığını ya da bittiğini, sistemin ciddi bir tamamlayıcı ulaşım olduğunu ve kısa mesafelerde ciddi oranda tercih edildiğini belirterek paylaşımlı e-scooter sistemlerinin önemini ifade etmiştir. Oğuz Alper Öktem'in belirttiği gibi İstanbul'da toplu ulaşım durakları çevresinde park edilmiş veya sürüş halinde olan e-scooterların sayısının oldukça fazla oluşu (Şekil 3) bu araçların özellikle toplu ulaşım ile entegrasyonu yoluyla ulaşımında taşıdığı potansiyelleri gözler önüne sermektedir. İşte ulaşım da etkili olma potansiyeli ve sektörün giderek büyümesi bu süreçte bakanlığın konuya dair ilgisinin ve desteğinin nedenlerini bir kez daha açıklamaktadır.



Şekil 4: İstanbul’da bir metrobüs durağı çıkışında demirliklere kilitlenerek park edilmiş e-scooter yoğunluğunu gösteren bir fotoğraf, Ekim 2021

Kaynak: Fotoğraf yazara ait

Dünya’nın pek çok şehrinde olduğu gibi İstanbul’da da e-scooter paylaşım sistemleri uydu üzerinden takip edilen çevrimiçi uygulamalar aracılığıyla kiralanmaktadır. Hizmet alanları platformdan platforma göre değişkenlik gösteren scooterların konumu kullanıcılar tarafından uydu üzerinden alınan bilgiler yardımıyla uygulamalar aracılığıyla görülebilmektedir (Şekil 4). Farklı olarak İstanbul’da hemen her şirket/platform aracının sürüş yapılmadığı, sürüşün bittiği zamanlarda sabit bir noktaya kilitli halde park edilmesini zorunlu tutmaktadır (Şekil 3).



BinBin Uygulaması

Martı Uygulaması

Şekil 5: İki farklı platformun akıllı cep telefon uygulamalarından alınan, aynı konumdaki e-scooterları çevrimiçi gösteren iki harita

Kaynak: Fotoğraf yazara ait

3.3.2. Türkiye ve İstanbul’da Paylaşımlı E-Scooter Sistemlerinin Bağlı Olduğu Yasal Mevzuatlar

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının düzenlediği Ortak Akıl Toplantıları sırasında ve sonrasında e-scooterlar ve paylaşım sistemleriyle ilgili yasal düzenlemeler hep gündemde olmuştur (Acar, 2021; UAB, 2020a). Bakanlığın konuya dair yönetmelik hazırlamaya çalıştığı süreçte Türkiye’de e-scooterlar yasal mevzuatlarda ilk kez 30 Aralık 2020 tarihinde 31350 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 7261 Sayılı *Türkiye Çevre Ajansının Kurulması ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun*’da; “Hızı en fazla 25 km/saate ulaşan, tekerlekli, ayak tahtası ve tutamağı olabilen, dikey bir direksiyon mekanizması içerebilen ve ayakta kullanılan taşıtlardır.” şeklinde tanımlanmış ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu (1983)’nda yerel olarak yasal bir statüye sahip olmuştur. Bu kanunlar ve

yapılan değişikliklerle e-scooter'ın sürülebileceği yolların tanımı, e-scooter sürücü belgesi mecburiyeti ve en düşük kullanabilme yaşı ile ilgili ayrıntılar, e-skuter sürücülerinin uyması gereken kurallar ile e-scooter park şarj istasyonlarının planlanması ve projelendirilmesi için görevli idareler belirtilmiştir (Yavuz, 2021: 28). Örneğin 7261 Sayılı Türkiye Çevre Ajansının Kurulması ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunun 22. maddesiyle 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 3. maddesinin birinci fıkrasında yer alan e-scooterların sürülebileceği “Bisiklet yolu” tanımı “*Bisiklet ve elektrikli skuter sürüşüne ayrılan, taşıt yolu ve yaya alanları ile kesişim noktaları hariç diğer araç ve yaya trafiğine kapalı yoldur.*” şeklinde değişmiştir. Ayrıca 2918 sayılı Kanunun 66. maddesinin birinci fıkrasına “*Elektrikli skuter otoyol, şehirlerarası karayolları ve azami hız sınırı 50 km/s üzerinde olan karayollarında kullanılamaz*” benti eklenmiştir. Aynı maddenin birinci fıkrasına eklenen “*Elektrikli skuter ile sırtta taşınabilen kişisel eşya harici yük ve yolcu taşınması yasaktır*” bendi ise bu araçların kullanılabileceği karayollarında da e-scooterlarla yolcu ve fazla yük taşımayı yasaklamıştır. Bu ekleme ve değişimler daha sonra çıkartılan e-scooter yönetmeliğinde aynı şekilde yer almıştır.

Türkiye Cumhuriyeti yasal mevzuatlarındaki bu ilk adımın ardından e-scooter araç ve paylaşım sistemlerinin kullanımı hakkında 14 Nisan 2021 tarihinde, 31454 sayılı Resmi Gazete’de (Ulaştırma ve Altyapı, Çevre ve Şehircilik ile İçişleri Bakanlıklarınca oluşturulan) *E-Skuter Yönetmeliği* yayımlanmıştır. Toplam dokuz bölümden oluşan yönetmelikte e-scooterların kullanımına (park, hız, trafik kuralları gibi); e-scooter işletmeciliğine; işletmecilik için yetki belgesi ve izin alma konularına; e-scooter faaliyetlerine ilişkin istatistik ve verilerin kim tarafından oluşturulup, nasıl paylaşılacağına dair hususlar açıklanmıştır. Yönetmelik Türkiye’de e-scooterların azami hız sınırını 25 km/saat olarak belirlemiştir. Araçların 15 yaşından küçükler tarafından kullanımı, yaya yolundan kullanım, birden fazla kişi tarafından kullanımı, azami hız sınırı 50 kilometre ve üzeri olan karayollarında kullanımı yasaklanmıştır (TC Resmi Gazete, 2021: 3145). Hizmet sunmak isteyen şirketlerin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığından Yetki Belgesi aldıktan sonra büyükşehirler için Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME)⁵’nden, diğer şehirlerde ise İl Trafik Komisyonundan e-scooter izni almaları gerektiği belirtildi. Ayrıca yönetmelikte trafik güvenliği açısından önlem olarak scooterların teknik teçhizatına ilişkin maddeler de yer almıştır: “Kullanılacak e-skuterin; gece diğer araç sürücülerini ve yayalar tarafından rahat bir şekilde fark edilmelerini sağlamak üzere; önde beyaz ışık verecek ve en az 20 metre öny aydınlatabilecek şekilde bir adet far, arkada, kırmızı renkte ışık veren bir lamba ve kırmızı reflektör ile 30 metreden duyulabilecek ses çıkarabilen zil, korna veya benzeri ses aleti ile teçhiz edilmiş olması zorunludur.” (E-Skuter Yönetmeliği, 5. madde, 3.fıkra)

⁵ Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) büyükşehir statüsüne sahip şehirlerde kara, deniz, su, göl ve demiryolu üzerindeki her türlü taşımacılık hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesini amaçlayan; Büyükşehir Belediye Başkanı ya da görevlendirdiği kişinin başkanlığında faaliyet gösteren bir karar organıdır. (Kanun 5216/6. mad.)

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı çıkarılan bu yönetmeliğin ardından yasal düzenlemelerin yapılma amacının “*elektrikli scooterların sürdürülebilir gelişimini sağlamak üzere pazara giriş şartlarını ve hizmet üretenler ile hizmetten yararlananların hak, yükümlülük ve sorumluluklarını belirlemek*” olduğunu açıklamıştır (UAB, 2021). Yönetmelikteki 10.000 TL ücret yatırma, en az 250 adet e-scootera, 500.000 TL sermayeye, internet sitesi ve mobil uygulamaya sahip olma gibi yetki belgesi alma şartlarına ve lisans/izin alma süreçlerine vurgu yapılmıştır. Aynı zamanda şirketlerin hizmetleriyle ilgili çevrimiçi eğitim vermelerinin ve bu eğitimin tamamlanıp tamamlanmadığını kontrol etmelerinin gerekliliği üzerinde durulmuştur. Ayrıca bakanlık belirlenen kuralların kullanıcı deneyimini ve güvenliğini artırmak için önemli olduğunu vurgulamıştır (UAB, 2021).

Ulusal çaptaki tüm mikro mobilite araç ve sistemlerini ilgilendiren bu yasal değişikliklerin ve yönetmeliklerin yanı sıra e-scooter paylaşım hizmetlerinin faaliyet gösterdiği şehirler düzeyinde de yönergeler açıklanmıştır. Tez çalışması kapsamı olarak belirlenen İstanbul’da İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) tarafından “Elektrikli Skuter Paylaşım Sistemi Yönergesi” hazırlanmıştır. “*Sınırları içerisinde motorlu taşıt kullanımını ve karbon salınımını azaltmak, kısa mesafeli ve/veya eğlence amaçlı yolculuklarda sürdürülebilir çözümler sunmak ve paylaşımlı elektrikli skuter işletmeciliğine ilişkin usul ve esasları belirlemek*” (İBB UKOME, 2021/4-8: Madde 1) amacıyla hazırlandığı belirtilen yönerge 3 Haziran 2021 tarihinde İBB UKOME toplantısında kabul edilmiştir. Tez çalışması kapsamında İBB ile yapılan görüşmede Ulaşım Planlama Müdürlüğü Bisiklet Şefliğinden bir yetkilinin aktarımına göre yönerge hazırlanırken tüm dünya örnekleri ve mevzuatları incelenmiş ve STK’lar ve ilçe belediyeleri ile toplantılar yapılmıştır.

Yönergeyle paylaşımlı e-scooter araçlarının fiziksel özelliklerinden çalışma özelliklerine, faaliyet sistemi verilerinin belediyeye paylaşılmasından faaliyetlerin denetimine pek çok konuda hususlar belirlenmiş, İstanbul’daki ulaşım sistemlerine entegrasyonu hedeflenmiştir. Örneğin e-scooter kullanıcılarının Trafik Zabıtalarıncı; yetki belgesi sahibi şirketlerin ise İBB Zabıtası, İlçe Belediye Zabıtası, İBB Ulaşım Daire Başkanlığı’na bağlı denetim birimleri ve Bakanlık Denetim Birimlerince denetleneceği ifade edilmiştir (6. madde). E-scooter paylaşım sistemlerinin ücret tarifesi de belirlenmiştir. Bu tarifeye göre Elektrikli Scooter Paylaşım Sistemi başlangıç ücretinin 2 tam elektronik biletten⁶ ve dakika başı kullanım ücretlerinin ise 1 tam elektronik biletten fazla olamayacağı ifade edilmiştir. Ayrıca açılış ücretinin 1 tam elektronik biletin 1/3’ünden, dakika başı kullanım ücretinin ise 1 tam elektronik biletin 1/6’sından düşük olamayacağı ifade edilmiştir (İBB UKOME, 2021/4-8).

⁶ 24.12.2021 Tarih ve 2021/12-1 Sayılı UKOME Kararında belirtilen İSTANBULKART (Elektronik Bilet) Ücret Tarifesine göre 1 tam Elektronik Bilet 5,48 liradır.

Yasal mevzuatlarla İstanbul sokaklarında bulunması gereken azami e-scooter sayısı da belirlenmiştir. Bu sayıyı belirlemek ve bu konudaki keyfiyeti sonlandırmak gerektiğini belirten ulaşımdan sorumlu İBB Genel Sekreter Yardımcısı Orhan Demir'in aktardığına göre dünya örneklerinde de bir şehirde bulunan e-scooter sayısı o şehirde yaşayan insan nüfusuna oranla belirlenmektedir. Bu yönerge de buna göre ve yönetmelikte belirtilen sayıya göre belirlenmiştir: *“Bakanlığın çıkardığı yönetmelikte; şehirde yaşayan her 200 kişiye bir scooter oranı çıkmıştı. Biz de aynı oranı benimsedik. İstanbul’da 75 bin civarında scooter olacak. Scooter işletmek isteyen her bir şirkete bu sayısının en fazla 5’te biri verilecek.”* (Ulaşım Yönetim Merkezi, 2021).

3.3.3. Yasal Mevzuatlar Sonrasında İstanbul

Paylaşımlı e-scooter hizmetleri bu mevzuatların ardından Türkiye’de yasal zemine net bir biçimde dahil olmuştur. İBB ile yapılan görüşmede yetkilinin aktardığı bilgiye göre, İstanbul’da faaliyet göstermek için bakanlıktan yetki belgesi alan 12 adet şirket/platform İBB’den de e-scooter işletme izni almıştır (Tablo 1).

Tablo 1:
İstanbul’da Faaliyet Yürütme İzni Almış Şirketler/Platformlar

Sayı	Şirket/Platform İsimleri
1	Atla Git
2	Bin Bin Scooters
3	Hey
4	Hop Scooter
5	Link
6	Martı Scooter
7	Palm
8	Roket Scooter
9	Scooby
10	Tazı
11	Tornet
12	Volly

Kaynak: T.C. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) Kararı, 26.08.2021 Tarih ve 2021/7-3 Sayılı Kararı

İstanbul'da başlangıçta Kadıköy ilçesi içerisinde kullanılmaya başlayan paylaşımlı e-scooterların 26.08.2021 Tarih ve 2021/7-3 Sayılı UKOME kararıyla Adalar İlçesi hariç 38 ilçe içerisinde kullanılabilmesi netleşmiştir. İstanbul'da her ilçede hizmet verecek e-scooter sayısının farklı olacağı açıklanmıştır. Bu sayılar ilçelerin nüfus yoğunlukları, sahip oldukları toplu taşıma hatları sayısı, arazi yapısı ve fonksiyonel özellikler gibi çeşitli kriterlere göre belirlenmiştir. İlçelerde bir şirketin hizmet vereceği/kirayalacağı en fazla e-scooter sayısı ve faaliyet gösterecek şirketlerin ilçelerde hizmet vermek istedikleri e-scooter sayıları da 26 Ağustos'taki UKOME kararı ile belirlenmiştir. İşte bu kararlarla birlikte İstanbul'da en fazla sayıda e-scooterın hizmet vereceği ilçenin (3210 adet e-scooter sayısı) Küçükçekmece olacağı öngörülmektedir. Çatalca ve Şile ilçelerinde ise hiçbir şirketin faaliyet göstermek üzere başvurusu bulunmamaktadır. İBB ile görüşmede edinilen bilgilere göre İstanbul'da, Elektrikli Skuter Yönetmeliğinde belirlenen şartları sağlayarak yetki belgesi alan 12 şirkete toplam 52182 adet elektrikli scooter için faaliyet izni verilmiştir (İBB UKOME, 2021/7-3).

Alınan kararlar doğrultusunda İstanbul'da paylaşımlı e-scooter hizmetlerinde yaşanan belirsizliklerin yavaş yavaş aşıldığı görülmüştür. Ancak e-scooterlara dair pek çok konuda var olan belirsizlik aşılsa da -yetkilinin de belirttiği üzere- belediyeye göre sahadaki kullanım verilerine ulaşmak ayrıca önem taşımaktadır.

Yasal mevzuatlardan önce paylaşımlı e-scooter hizmetlerinin İstanbul'daki işleyişi hakkında bilgi edinmek neredeyse imkansızdır. Şirketler yasal yükümlülüklerine tabi olmadıkları için ticari kaygılar gözeterek ve gizlilik politikalarını öne sürerek sahadaki kullanıma dair verileri kimseyle paylaşmamaktadır. Örneğin şirketler bu yönde (görüşmede ya da maille) sorduğum sorulara cevap vermedikleri gibi haber/teknoloji sitelerinin onlarla yaptığı röportaj ve programlarda sordukları soruları da cevapsız bırakmışlardır. Ancak yasal mevzuatlarla birlikte yerel yönetimler şirketlerden sahadaki hizmet verilerini alabilme yetkisini elde etmiştir. İBB ile yapılan görüşmede yetkilinin aktardığı üzere belediye sürdürülebilir ulaşım modlarını ve talep yönetimini değerlendirebilmek için bu verileri önemli görmektedir. Ancak 2022 yılının ilk ayları itibarıyla verilerin temin edilmesi noktasında teknik çalışmalar devam etmektedir. Yine yetkilinin ifadelerine göre İBB'nin şirketlerden sağlamaya çalıştığı bilgiler "anlık" ve "sabit veriler" şeklinde kategorize edilerek tanımlanmaktadır.

Anlık Veriler

- Sayı (sahada aktif olan elektrikli scooter sayısı)
- Kullanım oranı (kullanılan/kullanılmayan scooter oranı)
- Güzergah
- Park edilen alanlar
- Kaza noktaları

Sabit (Periyodik) Veriler

- Yolculuk detayları
 - Yolculuk başlangıç konum ve zaman bilgileri,
 - Yolculuk bitiş konum ve zaman bilgileri,
 - Güzergah,
 - Ortalama Hız,
- Durak Noktaları
- Kaza Bilgileri
- Bakım Detayları
- Şikayet bilgileri (şikayet oranı, sayısı, konumu, çözüm oranı)
- Filo Detayları (yedek araç dahil)
- Ortalama Kullanım

Ayrıca şehrin ulaşım altyapısının, bisiklet yollarının elektrikli scooter kullanımının niteliği ve niceliği açısından önemli olduğunun altını çizmek gerekmektedir. Bu (bisiklet yolları gibi) yolların iyileştirilmesi ve yaygınlaştırılması belediyelerin bu konudaki en asli görevlerinden biri olarak ortaya çıkmaktadır. Yapılan görüşmede bu konuya da değinen İBB yetkilisi (yalnızca elektrikli scooter için değil mikro mobilite araçları olarak adlandırabileceğimiz araçların tümü için) bisiklet yollarının İstanbul genelinde artırılmasının planlandığını ve mevcut bisiklet yollarının bakım ve onarım çalışmalarının da düzenli olarak devam edeceğini açıklamıştır. Aynı yetkili 2022 yılı içerisinde projelendirileceği açıklanan bisiklet yolunu toplam 150 km olarak aktarmıştır ve bu yolların sayısının artırılması ve iyileştirilmesinin e-scooterlara yönelik (yaya yolundan gitmeleri gibi) şikayetleri azaltacağını ve güvenli sürüş deneyimlerini artıracığını öngörmüştür.

Sonuç olarak mikromobilite araçları ve paylaşımlı mikro mobilite sistemleri dünyada yoğun nüfusa sahip ve/veya trafik sorunları yaşayan büyük şehirler için yeni ve etkili pratiklerden biridir. E-scooterlar ise şehirlerdeki teknik ve ekolojik sorunlara cevap verme potansiyeli üzerinden bu araçlar arasında en yaygın kullanımda olanıdır. Kuzey Amerika ve Avrupa başta olmak üzere dünyada kullanımı giderek artan e-scooterlar ulaşım olumlu etkide bulunduğu gibi aynı zamanda pek çok trafik sorununa neden olmakta ya da ulaşımında pek çok riski beraberinde getirmektedir. E-scooter paylaşım hizmetleri ulaşım sorunları yaratması, fırsatlar sunması ve büyüyen bir sektör olması sebebiyle yönetimler tarafından yasal düzenlemelerle, regülasyonlarla kontrol altına alınmaya çalışılmaktadır. Türkiye’de ve özel olarak İstanbul’da da yoğun şekilde kullanımda olan e-scooter paylaşım hizmetleri 2020 yılı sonrasında yasa, yönetmelik ve yönergelerce düzenlenmiştir. Yerel ve merkezi yönetimler ulaşımındaki bu yeni inovasyonun şehre sağlayacağı fırsatları doğru değerlendirmek ve faaliyetleri

kontrol etmek için hizmet sağlayıcı şirketlerle görüşmektedir. Ancak sadece e-scooter paylaşım hizmetlerinin denetimi için değil kentteki ulaşım sorununu herkes için çözmek amacıyla politika ve hizmet üretilmesi önemlidir. Bu amaçla ilişkili olarak yetkililerin elde edilen saha verileriyle birlikte kent sakinlerinin bütününe ihtiyaçlarını karşılaması, sahadaki kullanımın verilerini raporlandırarak hareketlilik ve kent çalışmalarının geliştirilmesine katkı sağlaması gerekmektedir.

Kentin yeni hareketlilik modlarından biri olarak paylaşımlı e-scooter sistemlerinin metropollerde ve büyükşehirlerde kullanımı giderek yaygınlaşmaktadır. Bu sistemlerin hangi sosyo-ekonomik ve sosyo-mekansal bağlamlarda ortaya çıkıp yaygınlaştığını, kentler ve kentte yaşayanlar için hangi fırsat ve riskleri taşıdığını ortaya koyabilmek amacıyla şehir içi ulaşımdaki kullanımını analiz etmek gerekmektedir. İşte bu nedenle sonraki bölümde dünyanın farklı coğrafyalarındaki e-scooter kullanıcılarıyla yapılan anketlerin sonuçlarından ve İstanbul'da paylaşımlı e-scooter kullanıcıları başta olmak üzere bu alandaki başka aktörlerle yapılan yüz yüze görüşmelerden faydalanarak paylaşımlı e-scooter sistemleri anlaşılmalı, dünyadaki kullanımlarla İstanbul'daki kullanımlar arasındaki ortaklıklar/farklılıklar saptanmaya çalışılmaktadır. Tezin ikinci bölümünde ortaya konmuş olan literatür ve kavramsal çerçeve de bu anlatımların teorik olarak konumlandığı yeri göstermektedir.

4. BULGULAR: İSTANBUL'DA PAYLAŞIMLI E-SCOOTER SİSTEMLERİ VE KULLANIMI

Tezin bu bölümü paylaşımlı e-scooter sistemlerinin kullanımlarını bulgularla ortaya koymaya çalışmaktadır. Bu bölümdeki alt başlıklarda paylaşımlı e-scooter kullanıcılarıyla onların demografik özellikleri ve e-scooterları kullanım biçimleri/amaçları hakkında yapılan anket sonuçları aktarılmaktadır. Ayrıca çalışma kapsamında sahada 120 e-scooter kullanıcısı, 1 paylaşımlı e-scooter şirketi yetkilisi ve İBB Ulaşım Planlama Müdürlüğü Bisiklet Şefliğinden 1 yetkili ile yapılan yüzyüze görüşmelerden hareketle İstanbul'daki kullanım durumu hakkında sağlanan niteliksel veriler sunulmaktadır. Tüm bu görüşmelerle İstanbul'daki e-scooter kullanımına, araçların karakterine, kimlerin niçin ve nasıl bu araçları kullandığına, e-scooterların şehir içi ulaşımda taşıdığı fırsat ve risklere dair çeşitli ve kapsamlı görüşler ortaya çıkarılmaya çalışılmaktadır. Bu görüşmelerle kullanıcıların -yaş, eğitim durumu, gelir seviyesi ve çalıştığı meslek gibi sahip oldukları nitelikleriyle-profilleri ortaya konulmakta; e-scooterların ve paylaşımlı e-scooter sistemlerinin İstanbul'daki trafik sıkışıklığına çözüm için ne gibi fırsatlar sağlayabileceği ve kentlerde mekansal, sosyal, ekonomik bağlamlarda eşitsizlik tartışmalarıyla nasıl ilişkilendirildiği tartışmaya açılmaktadır. Bu tartışma elektrikli scooterların kentlerde nasıl bir süreçte ortaya çıktığını anlatan üçüncü bölüm ve literatür bölümünde ortaya konan teorik çerçeve ile ilişkili biçimde yapılmaktadır. Kullanıcılarının profillerinin yanı sıra, e-scooterların fiziksel ve teknik özellikleri; yerel yönetimin (İBB) ve e-scooter paylaşım platformlarının/şirketlerinin paylaşımlı e-scooter hizmetlerine dair yaklaşım biçimleri ve politikaları da bu hizmetlerin fırsatlarını ve risklerini tartışırken değerlendirmeye tabi tutulmaktadır.

4.1. Kimler Kullanıyor?

E-scooterların dünyada ilk kez ortaya çıkıp yaygınlaşmaya başladığı zamandan bugüne kullanıcıların demografik özelliklerine dair pek çok çalışma yapılmıştır. Aracın niteliğine, potansiyeline ve risklerine dair yorumlar yapabilmek için önemli ölçüde niceliksel veri ortaya çıkaran bu çalışmalar giderek artmaktadır (Shaheen & Cohen, 2019: 1; PBOT, 2020; Sanders, Branion-Calles & Nelson, 2020). Bu mobilite seçeneklerinin daha çok hangi toplumsal kesimlerin erişiminde olduğunu görebilmek için fayda sağlayan bu araştırmalar çerçevesinde paylaşımlı e-scooter hizmetlerinin herkes için erişilebilir olup olmadığı hakkında tartışma başlatmak, kentsel ulaşım konusunda politika üretimi için katkıda bulunmak mümkün olabilir.

E-scooterlar ve paylaşım sistemleriyle ilgili ilk araştırmaların bu sistemlerin ortaya çıktığı yerlerde yapıldığı görülmüştür. 2014 ve 2017 yılları arasında paylaşımlı bisiklet ve e-scooter hizmetleri

kullanıcılarına yönelik ABD’de yapılmış ilk araştırmalarda bu mikro mobilite uygulamalarını kullanan kesimlerin eğitim düzeyinin -lisans mezunu ve lisansüstü öğrencisi gibi- yüksek olduğu, 21 ile 45 yaş arası genç yetişkinlerden, çocuksuz ve ortalamadan daha yüksek gelir seviyesindeki kişilerden oluştuğu sonucuna ulaşılmıştır (Shaheen & Cohen, 2019). Bu kişilerin toplu taşıma, bisiklete binme ve yürüme gibi birden çok ulaşım modunu kullandığı ve genellikle sınırlı araç erişimi olan (örneğin, sıfır veya bir arabalı evler) kentsel ortamlarda yaşadığı ifade edilmiştir. NACTO’nun 2019 yılında ABD’nin Santa Monica, San Francisco, Minneapolis, Baltimore ve Austin kentlerinde e-scooter kullanımını ortaya koyan *Shared Micromobility in the U.S.: 2019* isimli raporunda ise kullanıcıların yarısından hayli fazlasının (%50 - %73) 40 yaşın altında olduğu ve çoğunluğunun (%66 - %81) cinsiyet kimliğini erkek olarak bildirdiği belirtilmiştir. Rapora göre kullanıcıların yıllık gelirlerinin şehirlere göre 55.000 - 75.000 ABD Doları arasında değişkenlik gösterdiği, kullanıcıların orta ve üst gelir seviyesinde olduğu açıklanmıştır (NACTO, 2020).

Amerika dışında en yaygın kullanıma sahip olan Avrupa’da da paylaşımlı e-scooter kullanıcıları hakkında çeşitli araştırmalar yapılmıştır (SPRB, 2019; 6t-bureau de recherche, 2019; Laa ve Leth, 2020; Yavuz, 2021). E-scooter kullanıcı özellikleriyle ilgili araştırmalara ilk olarak (bir planlama ve araştırma şirketi olan) “6t” şirketinin Fransa’da Paris, Lyon ve Marsilya’da 4.382 kişiyle yapmış olduğu çevrimiçi anket çalışması örnek gösterilebilir (6t-bureau de recherche, 2019). Anket sonuçlarıyla hazırlanan *Usages et Usagers des Trottinettes Electriques en Free-Floating en France* isimli rapora göre e-scooter kullanıcılarının %66’sının cinsiyet kimliğini erkek olarak tanımladığı, %52’sinin 34 yaş arası gençlerden oluştuğu, yarısından fazlasının eğitilmiş (%19’u üniversite öğrencisi, %59’u mezun) ve çoğunluğunun ülke nüfusu ortalamasından daha varlıklı olduğu görülmüştür. Avrupa’daki bir başka çalışma (*Enquête Sur L’usage Des Trottinettes Électriques À Bruxelles*) 1.181 kişi ile Brüksel’de, Brüksel Başkent Bölgesi’nin ekipman, altyapı ve hareketlilik sorunlarından sorumlu idaresi *Bruxelles Mobilité* öncülüğünde yapılmıştır (SPRB, 2019). Rapora göre kullanıcıların %66’sının erkek olduğu ve %44’ünün 25-34 yaş arası gençlerden, %15’inin öğrencilerden, %56’sının beyaz yakalı çalışanlardan, %20’sinin üst düzey yönetici ve işletme sahibi kişilerden oluştuğu ortaya çıkmıştır.

Norveç Oslo’da toplu taşıma ile entegre e-scooter kullanım biçimini inceleyen bir çalışmada (*Patterns of E-Scooter Use in Combination with Public Transport*) ise 549 kişinin katıldığı bir anket yoluyla yukarıdaki çalışmalarda elde edilenlere benzer sonuçlar elde edilmiştir. Anket sonucuna göre kullanıcıların %70’inin erkeklerden, %69’unun 40 yaş altı kişilerden, %19’unun da öğrencilerden oluştuğu anlaşılmıştır (Fearnley, Johnsson & Berge, 2020). E-scooter kullanıcılarına dair Viyana’da yapılan başka bir çalışmada (*Survey of E-scooter users in Vienna: Who they are and how they ride*) ise 166 katılımcıyla bir anket yapılmıştır (Laa ve Leth, 2020). Ankete göre paylaşımlı e-scooter kullanıcılarının %74’ünün cinsiyet kimliğini erkek olarak tanımladığı, %67’sinin 35 yaş altındaki

gençlerden, %55'inin tam zamanlı çalışanlardan, %25'inin öğrencilerden ve %62'sinin üniversite mezunlarından oluştuğu aktarılmıştır. Bir danışmanlık şirketi olan *The Nunatak Group*'un paylaşımlı mobilite hizmetlerinin kullanımları hakkında bilgi edinmek için Eylül 2019'da Almanya'nın en büyük beş şehrinde (Berlin, Hamburg, Münih, Köln, Frankfurt) 1250 kişiyle gerçekleştirdiği çevrimiçi ankette ise 18 ile 25 yaş arasındaki yaş grubunun %42,7'sinin ve 26 ile 35 yaş arasındakilerin %28,8'inin e-scooter kullandığı ortaya çıkmıştır (Laa ve Leth, 2020: 2).

Kullanıcı profillerine ulaşabileceğimiz çalışmalara son bir örnek olarak Yeni Zelanda'da mikromobilitenin durumu hakkında Fitt ve Curl (2019) tarafından yapılan bir çalışma gösterilebilir. Beşyüz doksan bir katılımcı ile yapılmış olan çalışmada katılımcıların %58'inin cinsiyet kimliğini erkek olarak tanımladığı, yaklaşık %58'nin 35 yaş altı gençlerden ve yaklaşık %60'ının üniversite öğrencisi veya mezunu kişilerden oluştuğu saptanmıştır. Kullanıcıların neredeyse %40'ının hane gelirinin ise yılda 100.000 doların üzerinde olduğu anlaşılmıştır. Dünyanın farklı coğrafyalarındaki paylaşımlı e-scooter sistemlerinin kullanımına dair yapılan bu araştırma örneklerine bakıldığında kullanıcı profillerine dair benzer sonuçların ortaya çıktığı görülmektedir. Kullanıcıları genel olarak cinsiyet kimliğini erkek olarak tanımlayan, orta ve üstü gelir seviyesine sahip, üniversite öğrencisi veya mezunu kişiler oluşturmaktadır.

Bu dünya örneklerinin dışında, 2021 Haziran tarihli, *İstanbul'da Mikro Hareketlilik: Paylaşımlı E-Skuter Kullanıcı Özellikleri ve Karşılaşılan Zorluklar* isimli yüksek lisans tezi çalışması dahilinde İstanbul'da 248 kişiyle çevrimiçi olarak yapılan bir ankette de dünyadaki sonuçlarla benzer sonuçların ortaya çıktığı görülmüştür (Yavuz, 2021). Araştırmada kullanıcıların %57'sinin erkeklerden, %51'inin 25-34 yaş arasındaki gençlerden oluştuğu, yaklaşık %70'inin lisans ve yüksek lisans mezunu, %28'inin öğrenci ve %62'sinin tam zamanlı çalışan olduğu sonucu ortaya çıkmıştır. Ayrıca kullanıcıların ortalama aylık gelirinin tüm örneklem için 4.813 TL olduğu ama geliri görece düşük olan öğrenci ve çalışmayan kişiler dahil edilmeden ortalama hesaplandığında ise aylık gelirin 6.407,3 TL olduğu belirtilmiştir (Yavuz, 2021: 39).

Bu konuda çeşitli ölçeklerde yapılan anket çalışmalarına dair ortaya konan bilgilerin yanı sıra tez çalışması dahilinde dört farklı alanda rastgele bir şekilde yüz yüze yaptığım görüşmelerde ortaya çıkan veriler de kullanıcı profilini imlemekte önemlidir. Yapılan bu görüşmelerde kullanıcıların üçte ikisi cinsiyet kimliğini erkek olarak tanımlamıştır. Kullanıcıların yarısından biraz fazlasının 18 ila 27 yaşları arasında olduğu sonucu ortaya çıkarken kullanıcıların yine yarısından fazlasının lisans öğrencisi ve lisans mezunu olduğu saptanmıştır. E-scooter kullanıcılarının sahip oldukları mesleklere odaklandığımızda ise oldukça çeşitli/farklı meslek gruplarından (İnşaat, metal işçisinden yazılımcıya, işletme sahibinden özel güvenlik görevlisine, STK çalışanından tiyatrocuya) kişilerin e-scooter

kullandığı ortaya çıkmıştır. Ancak bu değişkenlik içerisinde çoğunluğun yine de profesyonel kesim olarak adlandırılan (yazılımcı, mimar, mühendis, akademisyen gibi) kişilerden oluştuğunu belirtmek gerekir. Mesleklerle ilişkili biçimde sık kullanıcı olanların aylık gelirlerinin çoğunlukla 6.000-8.000 lira⁷ arasında olduğu belirlenmiştir.

Açıkça görülmektedir ki dünyanın farklı pek çok coğrafyasında ve İstanbul'da kullanıcı profillerine dair yapılan anket/görüşme sonuçları benzer sonuçlar ortaya çıkarmaktadır. Bu durum da e-scooter araç ve sistemlerinin özellikleri ve sahip olduğu kentsel, ekonomik ve sosyal bağlamlar hakkında çıkarımlar yapabileceğimizi göstermektedir. Bu alanda çeşitli analizler oluşturmadan, bağlantılar kurmadan önce ise sahadaki görüşmelerden aktarılan niteliksel verileri, anlatımları da ortaya koymak, dikkate almak gerekmektedir. Sahada kullanıcılarla yapılan yüz yüze görüşmeler ve onlardan edinilen niteliksel veriler, bu paylaşımlı e-scooterların kimler tarafından kullanılıyor olduğuna dair sayılarla ifade edilemeyen ayrıntıları, hikayeleri ve öznel deneyimleri aktarabilmesi ve derinlemesine değerlendirme olanağı sağlayabilmesi sebebiyle önemlidir.

Saha Araştırması Bulguları

E-scooterlar bugün artık eğlenceli oluşu, artan teknolojik kullanım, kentlerin yaya ve araç yoğunluğuna sahip olmaları gibi sebeplerle her yaştan kullanıcıya uygun bir araçtır (Gössling, 2020). Ama teknik, sosyal, kentsel ve teknolojik farklı bağlamlar sebebiyle paylaşımlı scooter kullanıcılarının genel olarak gençlerden oluştuğu -görüşmelerdeki nicel verilerle görüldüğü gibi- yapılan aktarımlarda da doğrudan ifade edilmektedir. Gençler bu paylaşımlı sistemlerin daha hızlı ve hareketli olmak için kendilerine olanak sağladığını dile getirmiştir. Yaşam tarzları sebebiyle hızlı ve hareketli olmayı önemseyen gençler için trafiğin sıkışıklığından kaçmak ve işlerini kolaylaştırmak amacıyla e-scooter kullanmak önemli bir fırsat olarak görülmüştür.

Hareketli biriyimdir ve bu (e-scooter) da benim daha hareketli olmamı sağlıyor. Okuldan binip hemen arkadaşlarımla yanına bir mekana gidebiliyorum. Oradan da kütüphaneye, alışverişe, eve vs. Daha kısa zamanda daha fazla şey yapabiliyorum. (Erkek, Lisans Öğrencisi, 18)

E-scooterların gençler tarafından tercih edilmesinde eğlenceli oluşunun da büyük etkisi bulunmaktadır. Bir yerden bir yere ulaşma amaçlı kullanımlarda dahi sadece hızlı ve kullanışlı olduğu için değil aynı zamanda eğlenceli olduğu için kullanıldığı aktarılmıştır.

⁷ Kullanıcıların aylık gelirlerini ifade ettiği saha çalışması 2021 yılı Temmuz, Ağustos, Eylül ve Ekim aylarında gerçekleştirilmiştir. 2021 yılı asgari ücreti net 2 bin 825 lira 90 kuruş iken tezin tamamlandığı 2022 için asgari ücret 4 bin 253 lira 40 kuruş olarak belirlenmiştir.

Her yere giderken kullanabiliyorum. Ayrıca e-scooter kullanmak eğlenceli. Bunun sayesinde bir yere ulaşmak için harcadığın zaman eğlenceli oluyor. Gençlerin eğlenmeyi önemseydiğini düşünürsek neden tercih ettiklerini anlayabiliyorum. (Erkek, Yazılımcı, 28)

Toplumda gençlerin e-scooter araç ve sistemlerini daha çok tercih etmesinde içerisinde yaşadığımız dönemde ortaya çıkan teknolojik gelişmelerin ve sosyal hayatın getirileri de etkili. Bu elektrikli araçların ve paylaşım sistemlerinin gerektirdiği teknolojik altyapı sebebiyle daha çok gençlere hitap ettiği de söylenebilir. Okul hayatından iş hayatına ve hatta kültürel etkinliklere varıncaya kadar teknolojiyle sıkı bir ilişkiye sahip olan gençler için paylaşımlı e-scooter sistemleri kendilerine daha yakın, uygun bir araç olarak görülmektedir.

Kullananlar genel olarak benim gibi gençler. Bizim kuşağın teknolojiyle arasının iyi olduğunu, hareketli olduğunu, gençlerin her yerde olduğunu düşünürsek, bu araçların geleceği parlak, çünkü bize hitap ediyorlar. (Erkek, Lisans Öğrencisi, 21).

Ayrıca görüşmeciler içerisinde sadece gençler bu araçların kendilerine uygun olduğunu ifade etmemiştir. Kullanışlı olması sebebiyle bu araçları tercih eden 40 yaş üstü kişilerden de paylaşımlı e-scooter sistemlerinin gençler için daha uygun olduğuna ilişkin yorumlar mevcuttur.

Bu trafikte dört tekerlekli araçlarla gitmek mümkün değil, ayrıca sağlık sorunlarım sebebiyle kısa mesafe de olsa yürümek pek bana göre değil. Ama bu araçlar tam bana göre. Ben 48 yaşındayım sıkça kullanıyorum ama daha çok bu aracı 30 yaşın altı gençler kullanıyor gibi görünüyor. (Erkek, Muhasebeci, 48)

E-scooterların sık kullanılma durumu yaşa göre değişkenlik gösterdiği gibi kişilerin gelirleriyle ilişkili olarak da değişmektedir. Görüşmecilerin ifadelerine göre haftada birkaç kere, yalnızca acil ihtiyaç durumlarında e-scooter kullanan kişilerin ekonomik gelirlerinin e-scooterları her gün kullananlardan daha az olduğu görülmektedir.

Yani öyle her gün kullanamıyorum. Ara sıra yetişmem gereken bir buluşmam varsa ya da işe geç kalacaksam metrobüse ya da metroya gidebilmek için kullanıyorum. (Erkek, Öğretmen, 33)

Görüşmecilerin büyük çoğunluğu e-scooter paylaşım hizmetlerinin kullanım ücretlerinin yüksek olduğunu dile getirmiştir. Bu durumla ilişkili olarak görüşmeciler aylık kazançları sebebiyle kullanım oranlarının değişkenlik gösterdiğini belirtmiştir. Görüşmeciler gelirlerinin arttığı zamanlarda daha çok kullanmaya başladıklarını, araçların ücret tarifeleri arttığında kullanımlarının azaldığını söylemiştir.

Eskiden her gün bir kere kullanırdım sonra dakika ücreti artınca baktım ki aylık toplu taşımaya verdiğim ücretle beraber baya fazla giderim oluyor ulaşımında. Şimdi ara sıra acil ihtiyacım olduğunda kullanıyorum. (Erkek, Tercüman, 27)

Scooterları çok sık kullanıyorum. Her yere bununla gidiyorum. Eskiden öğrenciyken çok sık kullanamazdım. Çünkü ücretleri orta mesafede taksiyle yarışır. Neyse ki sabit ve iyi bir gelire sahibim artık ve daha fazla kiralayabiliyorum. (Kadın, Mühendis, 26)

İnsanların gelir durumlarına göre kullanım oranlarının değişkenlik göstermesinin doğal olduğunu ifade eden yaklaşımlar da mevcuttur. Onlara göre kentte ortaya çıkan her yenilik, her teknoloji yüksek maliyetiyle birlikte ortaya çıkar ve bu durum kaçınılmaz bir biçimde kullanımda dengesizlik yaratır. Bu dengesizlik ise paylaşımlı sistemlerin erişilebilirlik açısından ciddi sorunlarının olduğunu göstermektedir.

Fiyatları biraz pahalı. Her icat, yenilik başta maliyetlidir çünkü. Ama her gün birkaç kere kullanıyorum. Benim işime çok yaradığı için ve ücretini karşılayabildiğim için kullanabiliyorum, hatta Bağdat Caddesi-Kadıköy için de kullanıyorum. (Erkek, İşletme sahibi, 27)

Ayrıca düşük gelirli kullanıcıların şehir içinde, daha kolay, hızlı ve keyifli yolculuklar yapabilme imkanına, yani ulaşım hakkına -hatta İlhan Tekeli'ye göre "kent hakkı" içerisinde tariflenip bu hakların olanaklı olabilmesi için gerekli olan bir insan hakkı olarak nitelenebilecek (Tekeli, 2021: 1031-1032) bu hakka- sahip olmadığı da anlaşılmaktadır. Düşük gelirli kesimler toplu ulaşım başta olmak üzere kentlerdeki ulaşım sistemlerinin yetersizliğiyle karşı karşıya kalarak mevcut eksik, rahatsız biçimleri kullanmak zorunda bırakılmaktadır (Paola Jiron, 2015: 51).

E-scooterları sadece çok ihtiyacım olduğunda kullanıyorum. Sadece birkaç kez de canım otobüs beklemek istemediğimde ve otobüsün trafikte kaldığı zamanlarda kullandım. Ancak her zaman canım istiyor diye ya da trafikten bunaldım diye kullanamıyorum. (Kadın, Öğretmen, 27)

Trafiğin sıkışık olması, toplu ulaşım sistemlerinin kalabalık ve gelişmiş olmaması gibi örneklerle somutlaşan hareketlilik sistemlerine dair sorunlar, bir görüşmecinin "*İyi ki bunlar var. Trafikte, kalabalık otobüslerin içerisinde metroya ulaşmaya çalışmıyorum artık. Biniyorum e-scooterlara rahatça istediğim yere gidiyorum.*" (Erkek, Yazılımcı, 28) ifadesiyle de gördüğümüz üzere, yüksek gelirli kesimleri alternatif araç ve sistemleri (yani alternatif hareketlilikleri) kullanmaya yönlendirmektedir. Dolayısıyla kent içi ulaşımın/hareketliliğin gelir seviyesine göre niceliksel ve niteliksel açıdan değişkenlik göstermesi kentte mevcut olan sosyo-mekansal eşitsizlikleri derinleştirici etkenlerden biridir.

Aylık kazancın seviyesine göre gelirin kullanım oranlarını etkilemesi durumunun yanı sıra teknolojik okuryazarlık durumunun da e-scooter paylaşım hizmetlerinin kullanım oranını etkilediği görülmektedir. Paylaşımlı e-scooter sistemlerinin akıllı cep telefonu uygulamaları tabanlı kullanılıyor olması sebebiyle bu telefonları kullanmayı bilen, ödeme dahil pek çok mobil işlemi yapabilen yani teknolojik okuryazarlığı (teknolojik araç ve sistemleri anlayarak kullanabilme niteliği) olan kişilerin bu araçları daha çok kullandığı ifade edilmiştir (Aman, Zakhem & Smith-Colin, 2021: 5).

Bu araçları kullanmak dengede durmayı, dikkatli olmayı bir de telefon kullanmayı iyi bilmeyi, teknolojiyle haşır neşir olmayı istiyor. Yeni yeni teknolojiye alışıyorum aslında. Çocuklar sayesinde öğrendim. Onların kullanmaya yaşı tutmuyor benim de aram teknolojiyle iyi değil. Ama böyle birbirimizi tamamlıyoruz.” (Erkek, Belediye İşçisi, 45)

Ayrıca görüşmeler neticesinde 40 yaş üzeri insanlar arasında e-scooter kullanım oranlarının onların gelir seviyesiyle ve teknolojik okuryazarlık durumuyla ilgili olarak arttığı ortaya çıkmıştır.

Aşağı görmek gibi değil yanlış anlama ama bu araçları mesela benim annem-babam kullanamaz. Ellili yaşlarındalar. Parası olmadığından değil elbet. Ama kafaları almayabilir, bir şeyleri yapmayı unutabilirler. Örneğin babamın (kredi) kartında parası yok, kullanmaya başlamış ve aracı kilitleyip sürüşü sonlandırırken farkediyor bu durumu. Müşteri hizmetlerini araması lazım ki aracı kilitlesinler ve araç daha fazla ücret yazmasın. Bence bu konularda kesin benzer krizler yaşıyorlardı.” (Erkek, Lisans Öğrencisi, 20)

4. 2. Eğlence ve Oyundan Daha Fazlası

E-scooterların nitelikleri, kentteki fırsat ve riskleri hakkında detaylı biçimde düşünebilmek için “toplumda hangi kesimler tarafından kullanılıyor olduğunu” araştırmanın yanı sıra “bu aracın kentlerde neden giderek yaygınlaşıyor olduğu”na ve “ne amaçla kullanılıyor olduğu”na da odaklanmak gerekmektedir. Bu kapsamda paylaşımlı e-scooter sistemlerinin İstanbul’da hangi amaçlarla ve ihtiyaçlar çerçevesinde kullanıldığına dair sahada yapılan görüşme sonuçlarını aktarmadan önce dünyadaki kullanım amaçları üzerinde durulması bu araç ve sistemlerin genel özelliklerini ve kent içerisinde yarattığı fırsat ve riskleri tartışmak için önemlidir. Bu sebeple bu alt başlıkta e-scooterlar ve paylaşım sistemleri üzerine dünyanın farklı ülkelerinde yapılan araştırmaların sonuçları ortaya konmaktadır, ardından saha araştırması olarak İstanbul’da kullanıcılarla yüz yüze yapılan görüşmelerden elde edilen nicel ve nitel veriler sunulmaktadır.

Dünyanın farklı pek çok şehrindeki e-scooter paylaşım sistemlerine dair kullanım deneyimlerine bakıldığında e-scooterların eğlenceli birer araç olarak görülmesine rağmen çoğunlukla eğlence amaçlı değil kısa mesafe ulaşım amaçlı kullanıldığını görebiliriz. İlk olarak Kuzey Amerika’da yapılan araştırmalara bakarsak; ABD’de Portland Ulaştırma Bürosu (PBOT)’nun 2018’de yürüttüğü pilot çalışma dahilinde yapılan ankete göre Portlandlıların % 71’inin ulaşım amaçlı ve %29’unun

eğlence amaçlı e-scooter kullandıkları aktarılmıştır (PBOT, 2019). Yine Portland’da PBOT tarafından 2019’da iki binden fazla e-scooter kullanıcısıyla yapılan başka bir anket ise eğlence amaçlı kullanım oranının önceki seneye göre düştüğünü ve kullanıcıların %24’ünün eğlence amaçlı sürüş gerçekleştirdiğini göstermiştir (PBOT, 2020). NACTO’nun ABD’de Denver, Portland ve Baltimore’da yaptığı araştırmalar sonucunda da benzer şekilde kullanıcıların yine çok büyük bir kısmının bu araçları genel olarak ulaşım amaçlı kullandığı ortaya çıkmıştır (NACTO, 2019a). Kanada’da Edmonton şehrinde 1.553 kişiyle yapılan anket sonucunda da paylaşımlı e-scooter kullanıcılarının bu araçları başlıca kullanım nedenleri trafik sıkışıklığına alternatif bir ulaşım sağlamak olmuştur. (Edmonton, 2020).

Avrupa kıtasındaki kullanımlara baktığımızda da benzer sonuçlara ulaşılmıştır. Fransa’da “6t” şirketi tarafından yapılan anket çalışmasında e-scooterlerin zamandan tasarruf sağladığı ve kapıdan kapıya yolculuklara olanak sağladığı için tercih edildikleri ifade edilmiştir (6t-bureau de recherche, 2019). Brüksel’de e-scooter kullananların üçte biri eğlence amaçlı kullanırken Viyana’da da benzer şekilde ulaşım amaçlı kullanımın eğlence amaçlı kullanımdan oldukça yüksek olduğu görülmüştür (SPRB, 2019; Laa ve Leth, 2020). Yeni Zelanda’da ise *The Nunatak Group* tarafından 591 kişiyle yapılan anket çalışmasında görüldüğü üzere bu hizmetler çoğunlukla kısa mesafe ulaşım amaçlı olarak kullanılmıştır. İşe gidiş-geliş, sosyal etkinlik, alışveriş noktalarına erişim e-scooter kullanmanın en önemli üç nedeni olarak görülmüştür (Fitt & Curl, 2019; Yavuz, 2021). Dünya’daki kullanıma dair bu verilerin dışında 2021 yılında yapılan yüksek lisans tezi dahilinde İstanbul’daki e-scooter kullanıcılarını araştıran anket sonucunda ise (araştırmanın çevrimiçi şekilde ve araçların yeni yeni yaygınlaşmaya başladığı zamanlarda yapılmasıyla ilgili olarak) eğlence amaçlı kullanımların tüm kullanımların yarısını oluşturduğu ifade edilmiştir. Bu araçların eğlence dışında da toplu taşıma durağına, eve, iş yerine ve alışveriş noktalarına ulaşım için kullanıldığı görülmüştür (Yavuz, 2021).

Saha Araştırması Bulguları

Dünyadaki farklı araştırmaların dışında tez çalışması dahilinde İstanbul’da yaptığım yüz yüze görüşmelerde de e-scooter hizmetlerinin kullanım amaçlarına dair benzerlikler ortaya çıkmıştır. Sahada yapılan görüşmeler bu araç ve hizmetlerin kullanıcılarının üçte ikisinin daha çok ulaşım, üçte birinin daha çok eğlence amaçlı kullandığını işaret etmektedir. Araştırmaların gösterdiği gibi giderek daha fazla ulaşım amaçlı kullanılmaya başlayan bu araçların kent içi ulaşımında taşıdığı anlamı/fırsatları daha iyi analiz edebilmek için görüşmecilerin anlatımlarını değerlendirmek gerekmektedir.

Elektrik motoru destekli scooterların tüm dünyada ve özellikle Türkiye’de şehir içlerinde kullanımı çok yenidir. Kullanıcılara göre klasik itmeli scooterların park, sahil kenarı gibi alanlarda çoğunlukla bir eğlence aracı olarak kullanılması sebebiyle e-scooterlara ve paylaşım sistemlerine yaklaşım ilk zamanlarda klasik itmeli scotterlara olan yaklaşımla benzer olmuştur. Türkiye’de kullanılmaya başladığı ilk zamanlarda birer “eğlence aracı”, “oyuncak” olarak algılansa ve böyle

kullanılsa da bugünlerde hem faaliyette olduğu şehirlerdeki kullanımı artan hem de giderek daha fazla şehirde faaliyete geçen e-scooterların dünyanın pek çok coğrafyasında olduğu gibi Türkiye’de de ulaşımında önemli bir araç olarak kullanıldığı belirtilmiştir.

İlk olarak Covid-19 pandemisinin başlarında görmeye başlamıştım scooterları. Aklımda hep çocukların, gençlerin eğlence aracı olarak yer ettiği için ulaşım amaçlı kullanılabileceğini düşünmemiştim. Sahillerde kullanıldığını çok sık gördüğüm için bir de belki. Sonra sonra yaşlıların, koca koca insanların otoyollarda, metro durakları çevresinde kullandığını görmeye başlayınca durumu anladım. Özellikle trafiğin kilit olduğu saatlerde ve bölgelerde kullanıldığını görmeye başladığımda ilgimi daha çok çekmeye başladı. Şimdiyse zamanla yarıştığım günlerde tek tercihim. (Erkek, Memur, 39)

E-scooterları ilk zamanlarda klasik, elektriksiz modu üzerinden düşünerek bir ulaşım aracı olarak değerlendirilmeyenlerin ve bu hizmetlere şüpheyle yaklaşanların da bulunduğu belirtilmelidir. Ancak e-scooterlar, kullanan herkes için çok geçmeden eğlence amaçlı kullanımın dışına çıkmıştır. Örneğin ilk kez arkadaşlarının önerisiyle e-scooter kullanan bir görüşmeci bu hizmetleri kullanım biçiminin değişimini *“Eğlence amaçlı hafta sonları sahillerde kullanıyordum önceden, ama artık kısa mesafeleri yürümek ya da araç-otobüs içerisinde trafikte sıkıcı şekilde beklemek yerine kullanıyorum”* şeklinde belirtmiştir (Erkek, Grafiker, 25).

Önceleri ciddiye almamıştım, kim kullanır ki bunu demiştim. Her şeyden para kazanmaya çalışan insanların yeni girişimi gibi gelmişti, gençler için de yeni bir eğlence. Toplumda yayalar olsun, şoförler, taksiciler olsun birçok insanın bunlarla sorunu var ama buna rağmen hemen herkes bunları kullanıyor. Ben de zamanla kullanmaya başladım ve aslında bir ihtiyaçmış. (Erkek, Ofis çalışanı, 34)

Bu araçlar ve paylaşım hizmetleri giderek daha fazla biçimde yoğun trafikten kurtulmak, içinde bulunduğumuz ekonomik/sosyal yaşamın gerektirdiği biçimde hızlı ve daha sık hareket edebilmek için kullanılmaktadır. Görüşmelerde zamanla yarışa ve bir yere yetişme telaşına vurgu yapıldığı gibi insanların daha hareketli olma isteğinin, hareketli olma gereksiniminin modern şehirlerde birer olgu haline gelişinin (Castells, 2007; Korkmazıyürek, 2018: 2) ve bu olgunun yarattığı farklı davranış biçimlerinin de altı çizilmektedir. Örneğin zamanın bir değer olduğunu belirten bir kullanıcıya göre *“Trafikte geçirdiğin her an senden çalınan bir fırsat. Bu sebeple kısa mesafe de olsa kısa zaman da olsa İstanbul trafiğinde psikolojimi bozamam, vakit kaybedemem.”* (Kadın, Proje Sorumlusu, 33)

E-scooterların kısa mesafeler başta olmak üzere bir yerden bir yere acil ulaşım için kullanımı bir görüşmeci tarafından *“Her yere sürekli geç kalan biriyimdir. Buluşmalarına, işlerime bu scooterlar sayesinde yetişebiliyorum. Bir kere yetişeceğim derken kaza da geçirdim ama dikkatli sürülürse sonunda istenen yere zamanında varılır. Büyük imkan.”* (Erkek, Lisans Öğrencisi, 21) ifadesiyle ortaya

konmuştur. Ayrıca bu araç ve hizmetlerin gündelik hayatta kentte mesafe kat etmeyi gerektiren her faaliyette kullanılabilen bir araç haline geldiği belirtilmiştir.

Eve, işe, arkadaşlarla buluşmaya, sahile, markete her yere bununla gidiyorum. Alışkanlık oldu artık. Zorunluluktan kaynaklı aslında. Sürekli bir yerlere yetişme halinde takside, otobüste kafayı yiyeceğime, koştur koştur ter içinde kalacağıma atlıyorum scooter'a istediğim yere gidiyorum. (Erkek, Yazılımcı, 28)

E-scooterların kent içerisinde sıkça kullanıldığı alanlardan olan toplu taşıma duraklarına/istasyonlarına ayrıca odaklanmak gerekmektedir. Çünkü anket çalışmalarının ve yaptığım saha çalışmasının verilerine göre bu araç vasıtasıyla toplu taşıma duraklarına/istasyonlarına ulaşım önemli ölçüde kolaylaşmaktadır.

Ben evden toplu taşımaya, toplu taşımadan işe sonra işten toplu taşımaya, toplu taşımadan eve derken sürekli yürümek zorundaydım ama artık zorunda değilim. Bir de bu insanlar sadece yürümüyor bu mesafeleri, evden işe giderken taksi, otobüs kullanan çok. Bunlar için de bir alternatif olabilir. (Kadın, Bankacı, 33)

Görüşme yapılan Bin Bin şirketi yetkilisinin *“Sürüşleri geçmişe dönük inceliyoruz. Toplu ulaşımdan eve ya da tersi. Bunların verilerine baktığımızda araçlarımızın ulaşımında etkili olduğunu görüyoruz. Ve bu yüzden araçları metro çıkışlarına bırakıyoruz ki insanlar ulaşabilsin, kullansın.”* (BinBin yetkilisi) ifadesinde görüldüğü gibi bu araçların diğer kent içi ulaşım sistemlerine entegrasyonu şehirler için çok önemlidir. E-scooter paylaşım sistemleri ve toplu ulaşım sistemleri entegrasyonunun şirketlerin, kent içi ulaşım sisteminin, yerel yönetimin ve yolculuk yapan insanların faydasına olacağı düşünülmüştür.

Anket ve görüşmeler paylaşımlı e-scooterların daha çok kısa mesafe ulaşımında etkili olduğunu göstermektedir. Ancak yine tez çalışmasında yapılan görüşmelerde bu araç ve platformların aynı zamanda 2 ila 4 km arasındaki (orta) mesafe noktalara ulaşmak için de kullanıldığı görülmüştür. Bu araçları trafikten kurtulmak; art arda başka araç değiştirmeye gerek kalmaksızın, otobüs ve taksinin dezavantajlarına maruz kalmadan hedeflenen noktaya ulaşmak amacıyla orta uzaklıktaki mesafelere erişimde de kullanıldığı ortadadır.

Her yere bununla gidiyorum. Sadece kısa mesafelere değil. Biraz pahalı oluyor tabii ama benim için en kullanışlı araç, bu şehirde bu. Ne özel araba, ne toplu taşıma aracı. Tabii kıta değiştireceksem kullanamıyorum o kadar da değil ama işe giderken ya da günlük koşuşturmalarda sürekli yürüyemeyeceğime göre en iyi araç bu. Hemen her yerde bulabiliyorum bir de. Ne zaman gelecek, dolu mu boş mu olacak diye düşünmüyorum. Ya da kısa mesafe gitmek istediğimde burun kıvrıran bir [taksi şoförü] şoför yok. (Erkek, İşletme sahibi, 27)

Orta mesafede taksiyle aynı ücreti yazıyor. İhtiyaç olduğunda kullanıyorum elbette. Buradan (Kuruçeşme) Ortaköy'e, Ortaköy'den Beşiktaş'a akşam beşten sonra başka türlü hızlıca ulaşamazsın. Uzun dakikalar boyunca otobüsün içinde kaldığımı, bir duraktan diğerine gitmenin bile 15 dakika sürdüğünü bilirim. Böyle çok vapur kaçırdım, buluşmalarına geç kaldım. Burayı hızlıca geçmek için ya motorun, bisikletin olmalı ya da e-scooter'ın. (Erkek, İnşaat sektörü, 32)

Ayrıca -kullanıcıların sözlü anlatımlarında çokça yer almasa bile- bu araçlar kentte eğlence amacıyla ya da ekonomik/sosyal faaliyetlere erişim dışında kenti deneyimlemek, gözlemlemek amacıyla kentte seyahat etmek için de kullanılmaktadır. Hareketliliğin giderek önemli olduğu bu neoliberal dönemde kenti sokak sokak gezen flanörler⁸ için bisikletlerin verimli bir araç olduğu (Mackintosh & Norcliffe, 2006; Norcliffe, 2011: 235) düşüncesinden ve görüşmelerden çıkan anlatımlardan hareketle e-scooterlar da bugünlerin flanörlerinin yeni aracı olarak düşünülme potansiyeline sahiptir. Bisiklet kullanımının arttığı dönemlerde kentlerde nasıl “tekerlekli flanörler” (Mackintosh & Norcliffe, 2006) belirmişse e-scooterların ve paylaşımlı e-scooter hizmetlerinin artan kullanımı da günümüzün scooter'lı flanörlerini ortaya çıkarıyor olabilir.

Binaları, sokakları, mahalleleri ve onların dokularını anlamayı severim. Gezip görecek, inceleyecek, hayal kuracak yeni yerler keşfetmeyi severim ama arabayla mahalle aralarında, sokaklarda yol almak, keşfetmek imkansız. Yürümek de artık biraz meşakkatli geliyor. Bir flanör değilim ve flanör olmak yürümeyi gerektirir ama scooterla daha çok keşfedebiliyorum, bir çeşit flanör gibi hissediyorum. (Nonbinary⁹, Yüksek Lisans Öğrencisi, 28)

Kıscacası yukarıdaki verilere ve anlatımlara bakarak, tarihteki elektriksiz öncüllerinden oldukça farklı olan paylaşımlı e-scooterların çoğunlukla -çeşitli ihtiyaçları karşılamak üzere bir noktadan bir noktaya erişim- ulaşım amaçlı kullanıldığını belirtmek gerekir. Paylaşımlı e-scooter hizmetleri giderek artan hareketlilik ihtiyacı ve çözülmeyen trafik sorunlarına karşı teknolojik bir ulaşım modu olarak tercih edilmektedir. E-scooterlar ayrıca, özellikle günümüzde neoliberal kentlerde ortaya çıkan sosyo-ekonomik, sosyo-mekansal ve fiziksel dönüşümlerin etkisiyle hareketli olmayı, hareketli kalabilmeyi sağlayan bir araç olarak gelişimini sürdürmektedir. E-scooter ve paylaşım hizmetleri pek çok toplumsal çelişki ve eşitsizliğin var olduğu mekan olan kentte bir sermaye türü olarak hareketliliğin (Kaufmann,

⁸ Sözlükte “avare gezen” anlamına sahip olan “Flanör/flaneur” kavramı, ilk kez Charles Baudelaire'in “*Modern Hayatın Ressamı*” (1863) kitabında rastlanan bir kişilik tarifidir. Flanör kenti arşınlayan, gezen, gözlemleyen bir kaşıftır. Walter Benjamin'in “*Pasajlar*” (1999) adlı eserlerinde de ayrıntılı biçimde tariflenen flanör sadece gezinti yapmaz; aynı zamanda, kentsel mekandaki hayatı dedektif gibi gözlemler ve bunları bir sanatçı edasıyla yeniden üretir.

⁹ “Kendisini geleneksel kadın ve erkek kategorilerinin içinde tanımlamayan insanların cinsiyet kimliğini tarif eder” (Bkz: KAOS GL, 2021: 7)

Bergman, & Joye, 2004) yeni modu olarak açıklanabilir. Bu yeni mod bireylerin yaşamlarını rahat biçimde sürdürebilmeleri ve etkili birer aktör olarak var olabilmeleri adına sahip olması gereken (ekonomik, kültürel ve sosyal sermaye gibi) sermaye türlerinden biri olan hareketliliğin sağlayıcısıdır. E-scooter kullanmanın trafikten kaçışı sağlama ve zaman kazandırması sayesinde de (görüşmecilerin anlatımlarında da ifade bulan) ekonomik, sosyal, kültürel alanda avantajlar yaratması hareketlilik sermayesinin diğer sermaye türlerine dönüştürülebilir olduğunu ve kent içerisindeki önemini bir kez daha ortaya koymaktadır.

4. 3. Kendi Başının Çaresine Bakanların Aracı

E-scooterların kent içi ulaşımda oldukça fazla tercih edilmesinin neoliberal kent politikaları ve neoliberal öznenin davranış biçimleri ile bağıntı ayrıca kurmak gerekmektedir. Halihazırda toplumsal alandaki eğitim, işsizlik, refah gibi meseleleri kamusal aktörlerin görevi, sorumluluğu olma durumundan çıkarıp bireylerin sorumluluğuna bırakan neoliberal pratikler ulaşımda da benzer politikalara neden olmaktadır. Bu başlıkta da şehir içinde paylaşımlı e-scooter sistemlerini kullanan kişilerin toplumsal bir sorun olan trafik sorununu bireysel şekilde çözmeye çalışmaları ve toplumsal bir ihtiyaç olan ulaşım/hareketlilik ihtiyacını neoliberal öznenin kendisine yatırım yapma davranışıyla bağlantılı olarak karşılamaya çalışmaları ele alınmaktadır.

Sorunların toplumsal kurumların sorumluluğunda olduğu kabulünün ve tüm bunlara kamu kaynaklarının kullanılarak cevap verilmesine yönelik yaklaşımların yerine bireysel bakış açılarıyla ve bireysel çözümlerle karşılık verilmeye çalışıldığı görülmektedir. Kamusal sorumluluk olmayınca insanların çoğu zaman sorunlarla bir başına bırakıldığı, doğrudan karşıya karşıya getirildiği anlaşılmaktadır. Neoliberal rasyonalite özelleştirilmiş toplumsal politikalar üretmekte, bireyleri kendi başının çaresine bakması gereken bir özne olarak konumlamaktadır (Coşkun, 2019: 23). Görüşmecilerden birinin “*Otobüs beklemek ya da sıkış tepiş bir otobüsün içinde zaman kaybetmek sıkıcı ve yorucu. Bu trafik sorununu da çözecek olan yok. Ben de kendi başımın çaresine bakıyorum.*” (Erkek, Lisans Öğrencisi, 22) diyerek belirttiği gibi sorunlara bireysel çözüm aranmaktadır.

Tabii ki devlet daha çok toplu taşımacılığı geliştirmeli, çok sayıda araba varsa önleyici önlemler almalı. Ama yapmıyorsa bu araçlarla şimdilik idare edeceğiz. Belli bir ölçüde iş görüyor çünkü (Erkek, Akademisyen, 35)

Neoliberal rasyonalite toplumsal yaşamın her faaliyetini ekonomikleştirerek bireyleri birer homo economicus olarak özneleştirir (Coşkun, 2019: 23); bireyleri sürekli olarak kendilerini geliştiren bir özne biçiminde üretir (Coşkun, 2019: 23). Bu noktada yatırımın amacı hızlanmak ve rahat erişimi sağlamaktır. Wendy Brown’un *Halkın Çözülüşü* (2018: 36) kitabında anlattıkları doğrultusunda

düşünürsek neoliberal özne doğrudan parasal servet üretimi sağlamasa da piyasa özneleri gibi düşünerek kâr-zarar hesabı yapmakta ve ulaşım ihtiyacını kolayca giderme peşine düşmektedir. Neoliberal rasyonalite sebebiyle sorumlulaştırılmış özne “kendisi için kendi sermayesi, kendi üreticisi, kendi gelir kaynağı” (Foucault, 2010: 266) olarak piyasaya dahil olmakta, ulaşım ihtiyacını giderirken e-scooterları zamandan tasarruf etmesini sağlayacak bir yatırım aracı olarak görmektedir.

Bu araçlar ulaşım için mükemmel mi, değil. Ama tam bana göre. Dediğim gibi zamanım oldukça önemli benim. Yetiştirmem gereken projelerim oluyor. Trafikte zaman kaybetmiyorum böylece. Bu bir lüks çünkü. Bu araçları keşfettim ve ben trafikten bununla kurtuluyorum. (Kadın, Proje Sorumlusu, 33)

Kurumların trafik sıkışıklığından sorumlu olsalar da yapısal nedenlerle sorunları tümüyle çözemeyecekleri fakat bir takım kamusal teşvikler uygulayabileceğine inanan kullanıcılar da bulunmaktadır. Fakat onlar da bireylere birtakım sorumluluklar düştüğüne inanmaktadır.

Zaten bisikletler, elektrikli küçük araçlar teşvik edilmeli, bisiklet yolları yapılmalı. Hem çevreci araçlar bu bisikletler. Bu sistemde çözümü bu. Devlet teşvik edecek, biz de tercih edeceğiz. (Erkek, STK Çalışanı, 24)

Bu sorunu kentin tüm paydaşlarıyla birlikte kentin kendisi çözecek. Devlet, belediyelerle filan politika geliştirecek, biz de vatandaş olarak üzerimizi düşeni yapacağız. (Erkek, Akademisyen, 35)

4. 4. Ulaşımında Yarattığı Fırsatlar ve Riskler

Görülüyor ki dünyada paylaşımlı e-scooterlar farklı çeşitlerdeki ulaşım ihtiyaçlarını karşılamaya alternatif, ekolojik bir araç olarak yaygınlaşmaktadır. İstanbul’da ise paylaşımlı e-scooterlar trafikteki sıkışıklık ve park sorunu gibi nedenlerle kısa mesafe ulaşımı hızlıca sağlaması noktasında oldukça tercih edilmektedir. Fakat yine de bu durum teknik ve sosyal açıdan paylaşımlı e-scooter sistemlerinin ideal bir araç olduğu sonucunu doğurmaz. Bu sistemlerin ulaşım ve erişilebilirlik açısından mahiyetini anlamak için dünyadaki kullanımlara dair veriler sunan yukarıdaki araştırmalardan çıkan başka birtakım sonuçlara bakmamız; şehir içerisindeki yolculuklarda yarattığı fırsatlara ve risklere odaklanmamız gerekmektedir. Bu sebeple bu başlıkta dünyada ve İstanbul’da paylaşımlı e-scooter sistemlerine dair olumlu ve olumsuz görüşler ortaya konulmakta ve bu görüşler üzerinden paylaşımlı e-scooter sistemlerinin ulaşımında yarattığı fırsatlar ve riskler tartışılmaktadır.

Fırsatlar

Dünyada paylaşımlı e-scooter hizmetlerine dair yapılan pek çok araştırmaya göre kullanıcıların yolculuklarının hızlı, eğlenceli ve ekolojik olması sebebiyle bu sistemleri tercih ettiklerini görmekteyiz.

Araştırmalar zamanla bu araçların/sistemlerin motorlu araçların yerine geçerek trafikteki sıkışıklığı azaltacaklarını, karbon salınımı oranlarını düşüreceklerini belirterek bu hizmetlerin toplumsal ve ekolojik faydalarını aktarmıştır. Örneğin 2019'da Portland'da PBOT tarafından iki binden fazla kullanıcıyla yapılan bir araştırmanın sonucunda (*2019 E-Scooter Findings Report*) e-scooter araç ve paylaşım sistemlerinin ulaşımda önemli bir fırsat olduğunun altı çizilmiştir (PBOT, 2020). Kullanıcılara e-scooterlar hakkındaki önerileri ve e-scooterların geleceği hakkındaki fikirleri sorulduğunda e-scooterların avantajları ve kentte yarattığı fırsatlar hakkında önemli anlatımlar ortaya çıkmıştır. Onlara göre e-scooterlar trafik sorununu çözecek, karbon salınımını azaltacak bir araçtır ve kent içi ulaşımda e-scooter kullanmak ekolojik bir duruştur.

E-scooterlar, aşırı kalabalık araç trafiğine, artan özel araç sahipliği maliyetine ve çevresel sorunlara bir çözümdür. Kolay ve rahat hareket etme esnekliğine ve özgürlüğüne ihtiyaç duyan bireylere yeni bir soluk getirdiler. Hükümet nehir altından geçen iki tünel yapmak üzere 1 milyar dolara yakın harcamak istiyor. 1 milyar dolara Portland'da herkese bir e-scooter alabilirdiniz ve şu anda hepimiz karbon nötr olurduk. Faaliyete geçmesi bazen on yıl süren büyük hükümet projeleriyle çok fazla zaman ve para harcıyoruz. E-Scooterlar doğru zamanda doğru teknolojidir. (Portlandlı bir kullanıcı- PBOT, 2020)

Ben e-scooterların büyük bir savunucusuyum. Onların şehre büyük bir katkı sağladığına ve şehrin birçok sorununa cevap olduklarına inanıyorum. Pearl District, Northwest ve Downtown'da inşaatlar ve genel trafik sıkışıklığı park etmeyi ve araba kullanmayı giderek daha zor hale getirdiğinden, e-scooterlar, aksi halde yapmayacağım yakındaki işletmeleri keşfetmemi sağlıyor. Ayrıca, yoldaki daha fazla arabaya çevre dostu harika bir alternatif gibi görünüyorlar. Umarım burada kalırlar. (Portlandlı bir kullanıcı- PBOT, 2020)

Portland'daki bu araştırmada, e-scooterların avantajlarına dair anlatımların yanı sıra kentlerde tehlike yarattıklarına dair çıkan haber ve yorumları eleştiren ve e-scooterları savunan aktarımlar da mevcut. Bisikletin de yanlış kullanıldığında kentlerde yayalar için sorunlar yaratabileceğini fakat çözümün bisiklet kullanmaktan vazgeçmek olmadığını ifade eden bir kullanıcı e-scooterların da benzer şekilde sorundan çok fayda getireceğini dile getirmiştir.

Tehlikeli olduklarına dair tüm konuşmalar saçmalık. Neredeyse birçok kere bisikletçiler bana çarptı ama Portland'da bisiklet kullanımını yasaklayacak mıyız? Her şeyin riskleri vardır, ancak bu durumda olumlular olumsuzlardan çok daha ağır basar. İnsanların arabasız daha hızlı dolaşmasına yardımcı olacak her şey iyi bir şeydir. Şehirde ücretsiz bir scooter hizmeti oluşturmak için vergi ödemeyi bile memnuniyetle destekledim çünkü geleceğin bu olduğuna inanıyorum. (Portlandlı bir kullanıcı- PBOT, 2020)

Portland'daki araştırmada ifade edilen bu aktarımlardan sonra paylaşımlı e-scooter sistemlerinin İstanbul'da kent içerisinde nasıl karşılındığını, araçların/sistemlerin yarattığı faydaları ve riskleri anlamaya çalışmak gerekmektedir. Tez alışması kapsamında yaptığım görüşmelerde kullanıcılar çoğunlukla Portland'daki kullanıcılara benzer bir biçimde e-scooterlara ve paylaşımlı sistemlere yaklaşmış; bu araç ve sistemlerin sahip oldukları özellikler sebebiyle trafik sorununu çözme potansiyeline sahip olduğunu düşünmüşlerdir. Portland'daki kullanıcılar kadar olmasa da İstanbul'da saha çalışmasında görüşme yaptığım kullanıcılar arasında e-scooterların ekolojik olduğunu vurgulayanlar bulunmaktadır.

İstanbul'da kullanıcılar tarafından paylaşımlı e-scooter hizmetlerinin trafik sorununu tamamen çözmekten ziyade bireysel olarak trafikten kaçışı sağladığı da sıkça aktarılmıştır. Örneğin e-scooterların fiziksel olarak küçük olması sebebiyle trafik sıkışıklığında araçların yanından ve arasından rahatça hareket edebildiği ve bu yönüyle de hızlı ulaşım için bir fırsat olduğu ifade edilmiştir.

Her yerdeler. Trafik sıkışık olduğunda hiçbir araç hareket edemiyorken bu araçlar küçük oldukları için aralardan, yolun en sağından her yerden geçip gidebiliyor. İşte bu onları kullanılabilir, tercih edilebilir yapıyor. Bu sebeple de İstanbul'da hızlı yolculuk için bir fırsat. (Erkek, Kameraman, 34)

Trafik sorununu çözer mi bilmiyorum ama büyük bir ihtiyaç karşılıyorlar. Örneğin Kadıköy'de Fenerbahçe'nin bir maının olduğu akşam merkezden dışarı çıkmak ölüm adeta. Ben arşıda çalışıyorum ve o günler Kadıköy'den otobüsle ya da arabayla asla yarım saatten hızlı çıkamıyorum. Ama scooterlar sayesinde inanın 5-10 dakikada metroya, metrobüse ulaşabiliyorsun. (Erkek, Grafiker, 25)

Kullanıcılar e-scooter paylaşım hizmetlerinin toplu taşıma araçlarının hizmet vermediği yer ve saatlerde ya da taksilerin kısa mesafe ulaşım hizmeti vermek istemedikleri durumlarda, yani kent içi ulaşım sistemlerindeki kimi yetersizlikler sebebiyle hareketliliği, ulaşımı sağlayan bir alternatif olarak ortaya çıktığını da anlatmıştır.

Taksi bulmak çok zor. Buluyorsun ama kısa mesafe götürmek istemiyor. Belli saatlerden sonra zaten otobüsler yok, hatta metrolar da. Bunları da düşünürsen uzun zaman da yürümek istemiyorsan kısa mesafe yolculuklarda tek aren scooterlar. (Erkek, Yazılımcı, 24)

Kısa mesafe, orta mesafe farketmez, her yere giderken kullanıyorum. Aktarma yapmama, otobüs - metro bekleme ilesine, hadi hızlı geldi diyelim kalabalıkta sıkışmama gerek kalmıyor. Ulaşım aracı olarak daha da tercih edilmesi ve daha da ciddiye alınması gerekiyor. Hak ettiği değeri görmesi gerek. (Erkek, Endüstri Mühendisi, 35)

Kullanıcıların bir kısmı da paylaşımlı e-scooter sistemlerinin ulaşım ihtiyaçlarını giderdiğini belirtirken onları toplu ulaşım ağlarıyla birlikte düşünmüştür. Paylaşımlı e-scooter hizmetlerinin potansiyeli gereği toplu taşıma araçlarına giderken ya da toplu taşıma araçlarından ulaşılmak istenen noktaya giderken (“ilk ve son mil” hareketliliklerde) etkili olabileceğini ifade etmiştir.

En çok metro ve metrobüs duraklarına giderken kullanıyorum. Pek çok insanın da bu amaçla kullandığını görüyorum. Bir sürü e-scooter da burada park halinde bulunuyor. Başka alanlarda da kullanıyorum ya da insanlar başka yerlerde de bunu kullanıyor ama sanki daha çok kullanım yeri buralar olmalı. Ulaşım için çok büyük faydası olur. (Erkek, Ofis çalışanı 34)

Toplu taşımayla birlikte düşünülmeli. Belediye ayrıca teşvik etmeli. Şirketler de araçları buraya bırakmalı daha çok. İnsanlar metroya, metrobüse scooterla gelirse buradan daha çok para kazanır. Ayrıca kampanyalar filan düzenlenirse aktarmalarda insanların taksi, dolmuş kullanımının önüne geçilir. Trafik rahatlar, çözüm böyle böyle bulunur. (Non-binary, Yüksek Lisans Öğrencisi, 28)

Kullanıcıların dışında İBB ve BinBin yetkililerinin ifadeleri de paylaşımlı e-scooter sistemlerin ulaşımındaki yerini yorumlamamızda etkili olmaktadır. Yetkililer de paylaşımlı e-scooter sistemlerinin kısa mesafe ulaşım ihtiyacını gidermeye başladığını ve zamanla daha fazla bu alanda kullanılacağını aktarmıştır. Ayrıca yetkililer e-scooterların yolculuklarda daha fazla tercih edildikçe trafik sorunu çözebileceğini ifade etmiştir.

Paylaşım sistemlerinin kent içi trafiği rahatlatacağını daha kesin ifadelerle söyleyebilmek için kullanım oranlarını bilmemiz gerekiyor. Firmalardan verileri alınca daha iyi değerlendireceğiz. Elli iki bin aracın önümüzdeki günlerde sahada olması gerekiyor. Yine de bunları düşününce ve son süreçte yaptığımız gözlemlere dayanarak elektrikli scooterların kullanıldıkça kısa mesafelerde trafiği olumlu etkileyeceğini düşünüyoruz. (İBB Ulaşım Planlama Müdürlüğü Bisiklet Şefliğinden Yetkili)

Nasıl ki çocukların elinden oyuncaklarını alamazsınız, e-scooterlar da insanların elinden alınamayacak araçları oldu artık. İnsanlar yürümek istemediğinde, hızlıca bir yere yetişmeleri gerektiğinde kullanıyor. E-scooterlar tüm yaşlara hitap ediyor ve çok hızlı olmadığı için de güvenli bir araç diğerlerine göre. Tabii ekipman kullanmalarını öneriyoruz kullanıcılarımıza. Küçük olmaları sebebiyle de kolay konumlandırılabilir, daha kullanışlı. Kısacası pek çok ihtiyacı karşılıyorlar. Ulaşım sorunu için de etkili oluyor. Örneğin sürüşleri geçmişe dönük inceliyoruz. Toplu ulaşımdan başlayan ya da biten kullanımlar çok. Bunlara baktığımızda araçlarımızın ulaşımında etkili olduğunu görüyoruz. Ve bu yüzden araçları metro çıkışlarına bırakıyoruz ki insanlar ulaşabilsin, kullansın. Trafikteki bütün sorunları çözmese

de toplu ulaşıma yakın yerlerde sıkça kullanılması bizim için önemli bir etki demek. Trafikte, ulaşımda etkili olması en büyük motivasyonlarımızdan biri. (BinBin Yetkilisi)

Saha çalışmasında ayrıca e-scooter kullanıcılarının ulaşım sorununa ve çözümlerine ilişkin bakış açılarını öğrenebilmek için “İstanbul’daki ulaşım/trafik sorununa başka nasıl çözümler gereklidir?” sorusu sorulmuştur. Kullanıcılar hemen hemen üç başlıkta cevaplar üretmiştir:

- a) Ulaşımda yaygın olarak kullanılan sistemlerin iyileştirilmesinden daha çok -mikro mobilite olarak tanımlanan araçların- bisikletlerin ve elektrikli/paylaşımlı sistemlerin çözüm olacağını düşünenler,
- b) toplu taşıma araçlarının daha konforlu olmasını ve metro başta olmak üzere toplu taşıma ağlarının artmasını önerenler,
- c) araba sayısının azaltılmasını ve şehrin yeniden planlanmasını önerenler.

Bu cevaplar arasından da toplu taşımanın geliştirilmesi ve artırılması kadar mikro mobilite araç ve sistemlerinin ulaşımda kendi başlarına ya da toplu ulaşım sistemleriyle entegrasyonunun kurulması yoluyla etkili olması gerekliliğinin üzerinde sıklıkla durulmuştur. Bir görüşmecinin “*Scooterlar, elektrikli iki teker araçlar ve diğer mikromobilite araçları geleceğin ulaşım araçlarıdır. Bunların çözüm olacağını düşünmeden şehirlerin ulaşım planlaması yapılamaz.*” (Erkek, Girişimci, 35) şeklindeki ifadesi de mikro mobilite araçlarının trafik sıkışıklığına çözüm olarak ulaşım sistemleri içerisinde daha fazla dillendiriliyor olduğunu ortaya koymuştur.

Bisikletler ve elektrikli araçlar ulaşım sorununu çözecek. Toplu taşımayla da entegrasyonu kurulduğunda insanların bireysel özel arabalarıyla dışarıya çıkmasının sebepleri büyük oranda azalacak. (Non-binary, Yüksek Lisans Öğrencisi, 28)

Scooterlar çok önemli. Onlar toplu taşıma duraklarının çevresinde daha çok konumlanmalılar. Ayrıca şehir plansız büyüyor. Çok fazla bireysel araç var. Toplu taşıma nüfusu kaldırabilecek seviyede olmayabiliyor ve çok konforsuz. Ayrıca toplu taşıma da ucuz değil. Kolay erişilebilir makul ücretli veya ücretsiz konforlu taşıma, bireysel araçlar kadar veya ona yakın caziplikte gelirse, trafikteki araç sayısı ciddi şekilde azalır. (Erkek, Yazılımcı, 32)

Paylaşımlı e-scooter sistemlerinin nitelikleri ve potansiyelleri sebebiyle şehirdeki eksikleri/ihtiyaçları tamamlayabilmeleri onları ulaşım/trafik konusunda önemli bir çözüm olarak işaretlese de şehirlerdeki ulaşım sistemlerinin altyapısının yeterli olma durumu ve paylaşımlı e-scooter platformlarının sağladığı hizmetlerin kalitesi de bu araçların birer çözüm olabilmesi için önemli kriterlerdir. Kullanıcılar da bu durumun farkında olarak insanların yolculuk alışkanlıklarının değişmesi durumunda ve paylaşım hizmetlerinin niteliklerinde, kentteki ulaşım altyapısında (bisiklet yolları vs...) iyileşmeler sağlandığında paylaşımlı e-scooter sistemlerinin trafiğe çare olabileceğini ifade etmiştir.

Saha çalışmasında görüülen kullanıcıların üçte biri (e-scooterlar trafik sorununa çözüm olabilir diyenlerin de yarısı) e-scooterların, paylaşım sistemlerinin ve yolların koşullarının iyileştirilmesi durumunda paylaşımlı e-scooter hizmetlerinin trafik sorununa çözüm olabileceğini belirtmiştir. Kullanıcılara göre örneğin tarife ücretlerinin iyileştirilmesi, bisiklet yollarını artırılması ve faaliyet alanlarının genişletilmesi e-scooter paylaşım hizmetlerini daha çok tercih edilebilir yapacaktır.

Her zaman herkes tarafından kullanılabilir olmalı ki, ancak o zaman çözüm olabilir. Bazı şirketlerin açılış ücretleri çok yüksek mesela. Ama o şirket her yerde olduğu için mecbur onu kullanıyorsun. Ama bir iki kere kullanırsın böyle olursa. Çünkü bir şekilde parayı, maliyetini başka kriterlerle birlikte değerlendiriyorsun. Zaman değil her zaman önemli olan. Maalesef ekonominin de giderek bozulduğu bugünlerde lüks kaçabilir bu araçlar. O yüzden çözüm olsun istiyorsak fiyatlarının daha uygun olması gerekiyor. (Erkek, Öğretmen, 33)

E-scooterlar kısa mesafelerde kaldırımlarda kullanılıyor sıklıkla. Toplu taşıma duraklarına ulaşımında ya da biraz daha uzun mesafelerde etkili olsun istiyorsak muhakkak bisiklet yollarının artması gerek. (Erkek, Belediye İşçisi, 45)

Çalışma, hizmet alanları sınırlı. Bazı yerlere park edemiyorsun. Firmalar bu sorunu çözmeli ki ulaşım için kullanabilelim, yoksa ne anlamı kalıyor ki? (Kadın Lisans Öğrencisi, 21)

E-scooterların trafikte etkili olabilmesi için insanların kısa mesafeler başta olmak üzere yolculuk için kullandığı araçları ve yolculuk alışkanlıklarını değiştirmesi gerektiği de görüşmeciler tarafından aktarılmıştır. Bazı görüşmecilere göre insanların ulaşım alışkanlıklarını değiştirmesi ya da paylaşımlı araçlar için teşvik edici politikaların uygulanması amacıyla doğrudan talepte bulunması gerekmektedir.

Bahsettiğim gibi benim için hız önemli ama baktığında herkes için öyle. Bu araçları kullanmak bir alışkanlık olmalı. Öyle olduğunda ne olacak, yerel yönetim, şirketler filan daha fazla bu alanda düşünecek, çalışacak. Arabalarımız yerine kısa mesafede bu araçları kullanırsak trafiği de azaltmış oluruz, yetkililere ulaşım sistemini düzenlemeleri için baskı da yapmış... Biz düzgün ve sürekli kullanırsak çok etkili olabilir. (Erkek, STK Çalışanı, 24)

Ulaşımında bir çözüm olabilirler. Araçları kullanıcılar olarak hoyrat kullanmazsak, bilinçli olursak, şikayet ve taleplerimizi güzelce muhataplarına iletirsek, altyapı için bisiklet yolları için baskı yaparsak neden çözüm olamazsınlar? Daha çok tercih edilir hale geldiklerinde arabaların trafikteki sayısını azaltabilirler çünkü. (Erkek, Akademisyen, 35)

Ayrıca kullanıcıların yarısı ücret tarifeleri sebebiyle paylaşımlı e-scooter hizmetlerini ulaşım sorunlarına tam bir çözüm olarak görmemiş; onların kentte yeni bir ulaşım modu olarak kullanıldığını ifade etmiştir.

Evet ihtiyacım olduğunda tercih ettiğim bir araç. Ama fiyatları sebebiyle sürekli kullanmam çok mümkün değil. Aciliyetine göre, aşırı geç kaldığımda kullanıyorum. Kentte sorunlar çok büyük olduğu için tamamen çözüm olamaz da. Yeni bir araç diye ilgi çekiyor, insanlar bir de bunu denemek istiyor (Erkek, Barmen, 20)

İyi ki varlar evet ama taksilerin veya otobüslerin tamamen yerine geçemezler. Hem pahalılar hem her yerde yoklar, hem de güvenli değil her zaman. Kışları özellikle hemen hemen hiç kullanmam. (Erkek, Yazılımcı, 24)

Kullanıcılara “*Scooter sizin gündelik hayatınızda ulaşım tercih/alışkanlıklarınızda bir şeyler değiştirdi mi?*” sorusuna kullanıcılarının çok büyük çoğunluğunun “Hayır” cevabını vermesi de Stout’un (2016) yeni kentsel hareketlilik modlarının pek çok kentsel sorunu yaratan özel arabaların yerine bir alternatif olarak ortaya çıkmayıp daha çok kaotik kent mekanına yeni bir aktör olarak dahil oldukları tartışmasını hatırlatmıştır.

E-scooterın ulaşım ihtiyacını gidermede ve trafik sorunu çözmede sağlayacağı faydaların dışında kentte karbon salınımını azaltarak ekolojik fayda da sağlayacağı düşüncesinin İstanbul’daki görüşmeciler tarafından yeterince ifade edilmediğini belirtmek gerekmektedir. İstanbul’daki kullanıcılar yukarıda ifadelerine yer verilen Portland’daki e-scooter kullanıcılarından daha az olarak elektrikli scooterların bu yönünü dillendirmiştir. İstanbul’daki kullanıcıların çok az bir kısmının e-scooterları -fosil yakıt kaynaklı değil de elektrikli motor/batarya mekanizmasıyla çalışmaları sebebiyle- doğa dostu/ekolojik birer araç olarak düşündüğü ve bu nedenle tercih ettiği görülmüştür. Kullanıcılar e-scooterların bu özelliğini başat bir tercih nedeni olarak değerlendirmemiştir.

Bisiklet, scooter gibi elektrikli küçük araçlar kullanılmalı şehir içerisinde. Bunlar hem trafiğe çözüm oluyorlar hem de çevreci araçlar. Karbon salınımını azaltıyorlar. Bu açıdan faydalılar. Ama bence daha çok trafikte sıkışıklık yaratmayacakları ve trafiği azaltacakları için kullanılıyorlar (Erkek, STK Çalışanı, 24)

Riskler

Dünyada ve İstanbul’da bu hizmetler kullanıcı olan ya da olmayan şehirdeki pek çok kişi tarafından yapılan olumsuz yorumların ve şikayetlerin de konusu olmuştur. Çok sayıda kullanıcı e-scooterların kent içi ulaşımında yarattığı ya da yaratacağı riskleri dile getirmiştir. E-scooter kullanıcıları arasında bu araçların yeni birer inovasyon olmaları; kimi şirketlerin sorumsuz, kazanç odaklı hizmetleri; yasal mevzuat eksiklikleri; kentsel altyapı eksiklikleri ve yerel/merkezi yönetimlerin bu alanda politika

yürütmede yavaş ya da eksik olmaları gibi nedenlerle riskli olduğunu vurgulayan çok sayıda kişi bulunmaktadır.

E-scooter ve paylaşım sistemlerinin kentte yarattığı fırsat ve riskleri sorgulamak için onlar hakkında dile getirilmiş olumsuz yorumları, şikayetleri değerlendirmek ve bunları tartışmak önemli hale gelmektedir. Bu noktada ilk olarak dünyanın farklı coğrafyalarında yapılan araştırmalarda en çok hangi konu ve bağlamlarda e-scooter hakkında olumsuz yorumlar yapıldığına baktığımızda araçların güvenli görülmemesi, yüksek ücret tarifeleri, yol/altyapı eksikliği, kötü hava koşullarında kullanılamaması ve kaza ihtimali gibi başlıkların ön plana çıktığı görülmektedir (SPRB, 2019; 6t-bureau de recherche, 2019; Laa ve Leth, 2020; Yavuz, 2021). Stefan Gössling'in ABD, Avrupa ve Avustralya/Yeni Zelanda'daki on şehirde e-scooterların faaliyete başlamalarından önce ve sonra e-scooterlarla ilgili medya raporlarını inceleyen araştırmasında e-scooterların erişim, faaliyet alanı, hız ve güvenlik başlıklarında sorunlara neden olduğu ortaya konmuştur (Gössling, 2020: 9). E-scooterların her yerde bulunmaması ve yetersiz altyapı (yollar) sistemi sebebiyle her yerde güvenli şekilde kullanılamaması temel problemlerdendir. Ayrıca kaldırımları işgal etme; hızlı, dikkatsiz yolculuk yapma ve vandalizm gibi sürücü davranışları da önemli sorunlar arasında yer almıştır.

İstanbul'da e-scooter kullanımında yaşanan sorunlara baktığımızda ise öncelikle 2021 yılında yapılan *İstanbul'da Mikro Hareketlilik: Paylaşımlı E-Skuter Kullanıcı Özellikleri ve Karşılaşılan Zorluklar* isimli yüksek lisans tezi dahilinde İstanbul'daki e-scooter kullanıcılarını araştıran anket sonucunda ortaya konan verilere göz atmak gerekmektedir. Çalışmada "*Paylaşımlı e-scooter kullanıcılarının karşılaştığı zorluklar nelerdir?*" sorusuna kullanıcılar tarafından en çok "altyapı yetersizliği (bisiklet/scooter yolu olmaması)", "trafikte sürüş tehlikesi" ve "kullanım ücretinin yüksek olması" yanıtlarının verildiği görülmüştür (Yavuz, 2021: 48).

Tez çalışması kapsamında yaptığım saha çalışması ise İstanbul'daki e-scooter kullanıcılarının en çok ücretlerin yüksek olduğundan şikayet ettiğini göstermektedir. Kullanıcıların sözlü aktarımlarını içeren yukarıdaki pek çok alıntıda da görüldüğü üzere yüksek ücret tarifeleri paylaşımlı e-scooter hizmetlerinin en çok şikayet edilen özelliğidir. Bu tarifeler kişilerin kullanım sıklığını da doğrudan etkilemiştir.

Fiyatlar oldukça pahalı. Sürekli kullanmak için zengin olmak gerek. Ara sıra son otobüs, metro seferlerine yetişmek için kullanıyorum daha çok. Her seferinde toplu taşımaya ulaşmak için kullanamam. Benim gibi insanların sayısı fazlaysa da ulaşımında çok büyük bir yer kaplamaz, trafiği çözemez. (Kadın, Oyuncu, 27)

Ücretlerin yüksek görülmesinin dışında kullanıcılara "*yolculukları sırasında yaşadıkları sorunların ne olduğu, e-scooterların eksik yönlerinin ne olduğu*" sorulduğunda her dört kişiden biri

araçların şarj/batarya sorununa dikkat çekmiştir. Şarjlı araç bulmanın zorluğu ya da araçların birden bire şarjlarının bittiği sık sık ifade edilmiştir. Kullanıcılar bu iki problemin dışında elektrikli scooterların fren-gaz mekanizmalarının çalışmaması, bakımsız/çalışmayan araçların sahada oldukça fazla bulunması ve ödeme sistemlerinin zaman zaman arızalanması gibi teknik sorunları ve e-scooterların hizmet alanlarının sınırlı olması durumunu belirtmiştir.

Her firmada yok ama en yaygın bulunanında özellikle teknik pek çok sorun var. Şarjlı scooter bulmak oldukça zor olabiliyor. Araç bulmak için yürüyor ve zaman kaybediyorsun. Amacına ters durumlara neden olabiliyor. Ayrıca biraz yokuş alanları da çıkamıyor bazıları. Tüm bunları düşünürsek ne kadar etkili olabilirler bilemiyorum. (Kadın, Mühendis, 26)

Yine kullanıcılar arasında her dört kişiden biri bisiklet/e-scooter yollarının oldukça az olduğunu dile getirmiştir. Bir kullanıcının “*Ayrıca yolları yok, e-scooter sürerken güvende hissetmiyorum, her zaman her yere giderken kullanmıyorum*” (Kadın, Oyuncu, 27) şeklindeki ifadesi de bu altyapı eksikliğinin güvenli sürüşü ve kullanım oranını etkilediğini açıklar niteliktedir. Ayrıca e-scooterların özel yollarının ve park alanlarının bulunmamasının da etkisiyle yaya kaldırımlarında kullanılması ve kaldırımlara park edilmesi önemli bir sorun olarak ifade edilmiştir.

Scooterlar her yerde. Kaldırımda, kaldırım rampasında park halinde çoğu. Oldukça fazla yer kaplıyorlar. Özellikle yan yatmış, devrilmiş scooterlar çok büyük sorun. Kaldırımlar adeta işgal ediliyor. Onların da park sorunu var bence, onlar da belli bir trafik oluşturuyor. Scooterların kaldırımlarda sürülmesi de büyük sorunlar yaratıyor. Yayaalara çarpan scooterlar gördüm ve duyuyorum. Bu sorunlar çözülmeli önce. (Erkek, Antrenör, 55)

Bu sorunların dışında paylaşımlı e-scooter sistemlerinin teknolojik/dijital altyapısı da kimi sorunlara neden olmuştur ve bu araç ve hizmetlerin ulaşım ihtiyacı için etkin kullanılmasında bir engel olarak ortaya çıkmıştır. Bu paylaşım sisteminin çevrimiçi akıllı cep telefonu uygulamaları tabanlı işlemesi, e-scootera erişmek ve uygulamayı açabilmek için cep telefonlarında internet bağlantısının bulunması gerekliliği paylaşımlı e-scooter sistemlerinin her daim kullanılabilir olmasını zorlaştırmaktadır.

Geçen gün yaşadığım olayı anlatayım. Gece geç saatlerde eve ulaşmak için kiraladım e-scooterı. Telefonum da bozuk olduğu için şarjı bir anda biter genelde. Bir şey olmaz diye kiraladım, yetişirim diye. Ama şarjım eve varmadan bitti. Eve kadar sürdüm ben de. Bizimkilerden şirketi aradım da aracın kodunu söyleyerek kilittebildim. Vakit kaybettiğim için ücret fazladan yazdı. Ne yapacağımı bilmesem daha da yazardı kesin. Bu durumlar biraz can sıkıcı. (Erkek, Barmen, 20)

Ayrıca kimi anlatımlarda da uygulamanın konum bilgisini gerektiriyor olması ve ne zaman, nereye, nasıl ulaşıldığının verilerini her daim depoluyor olması sorunlaştırılmıştır. Bu anlatım da

günümüzdeki veri güvenliği tartışmalarına (Bkz: boyd & Crawford, 2012; Yücesoy, 2021) başka bir örnek oluşturmuştur.

İhtiyacımız olduğu için kullanıyoruz ama hiç içime sinmiyor. Nereden nereye ne zaman nasıl gitmişim biliyorlar. Bununla hizmet geliştiriyoruz vs diyorlar da günümüz şirketlerinin bu kadar masum olmadığını hepimiz biliyoruz. E-scooter şirketleri bilgilerimizi, verilerimizi nasıl satabilirler bilmiyorum ama verilerimiz para biliyorsunuzdur. Tüm bunlar beni telaşlandırıyor. Hayatımızın her alanında bilgiye sahipler. (Erkek, Yazılımcı, 32)

Dünyadaki hemen hemen tüm şehirlerde bu sistemlerin benzer sorunlar yarattığı görülmüştür fakat yöneticilerin kent politikalarına ve kentlerin altyapılarına göre e-scooter sistemleri açısından farklı sorunlarla karşı karşıya kalındığı da anlaşılmıştır. ABD ve Avrupa'dan farklı olarak İstanbul'da e-scooterlar hakkında yapılan olumsuz yorumlarda şehrin altyapı eksikliği ön plana çıkmıştır.

Özel yolları yok. Kaldırımlarda kullanılıyorlar. Ben bile hiç sürmedim diyemem. Görme engelliler, tekerlekli sandalye kullananlar ve çocuk arabası sürenler için oldukça tehlikeliler. Yol sorunu çözülmeli. (Erkek, Yazılımcı, 24)

Bisiklet yollarımız yok. Hali hazırda trafik kurallarına uymayan o kadar çok şoför var ki İstanbul'da trafiği güvenilmez yapıyorlar. Uzun mesafe ulaşım için kullanılamazlar ve ayrıca her toplu taşıma durağına ulaşımında da kullanılamazlar. (Kadın, Mimar, 29)

4. SONUÇ

"Zamansal/mekansal mesafelerin teknoloji vasıtasıyla sıfırlanması, insanlık durumunu homojenleştirmekten çok, kutuplaştırma eğilimindedir."

Zygmunt Bauman¹⁰

Paylaşımlı e-scooter hizmetleri toplu taşıma sistemleri ile entegrasyonu sağlayarak ulaşım sistemlerini tamamlayacağı, (kent mekanında var olan) trafik, park sorunu gibi sorunları azaltacağı ve karbon salınımını düşüreceği öngörüsü üzerinden teknolojik bir inovasyon ve pratik bir çözüm aracı olarak duyurulmasıyla özellikle kent merkezlerinde giderek yaygınlaşmaya başlamıştır. Kentteki insan faaliyetlerinin ve kentsel hizmetlerin önemli bir parçası olan hareketliliğin bu yeni boyutu kullanıcı profilleri ve kullanım amaçları üzerinden sosyal bilimlerde de tartışılmaya başlanmıştır.

Bu tez çalışması ise hareketliliğin artışı, yeni hareketlilik modlarının ortaya çıkışını/ yaygınlaşmasını anlamak ve hareketlilik alanında ortaya çıkan bu gelişmelerin toplumsal alanda yarattığı ve yaratacağı etkileri anlamak için gerçekleştirilmiştir. Çalışma, paylaşımlı mikro mobilite hizmetlerinden biri olan e-scooterların neoliberal ekonomi politikalarıyla ve neoliberal yönetimsellikle ilişkisini İstanbul'daki deneyimler bağlamında değerlendirmiştir.

Sahadaki verilerle ilk olarak e-scooter paylaşım hizmetlerinin yüksek kullanım ücretlerine sahip olduğu ortaya konmuştur. Kullanıcılara göre e-scooterlar yeni birer araç oldukları ve kentte trafik sıkışıklığından kurtulmayı sağladıkları için pahalıdır. Bu hizmetlerin bilgi ve ulaşım teknolojileri tabanlı yeni bir sektör olması ve özel sektör tarafından -sermaye biriktirmenin yeni aracı olarak görülüp- kentlerde hareketliliği arttırmayı amaçlayan yenilikçi bir çözüm şeklinde sunulması ücret tarifelerinin neden pahalı olduğunu açıklamaktadır.

Sahada bu hizmetlerin toplumsal boyutunu ortaya çıkaran bir başka ölçüt bunların kimler tarafından kullanılıyor olduğudur. Saha araştırmasından elde edilen verilerde görüldüğü üzere İstanbul'da paylaşımlı e-scooter kullanan kişiler –yeni orta sınıf olarak da tanımlanabilen- cinsiyet kimliğini erkek olarak tanımlayanlardan, gençlerden, ortalama ve biraz üstü gelire sahip, eğitim durumu ortalamadan yüksek ve profesyonel mesleklerde çalışan insanlardan oluşmaktadır. Bu da paylaşımlı e-scooterların gelir seviyesi ve teknolojik okuryazarlığı ortalamadan yüksek insanların kullandığı bir hareketlilik ve ulaşım aracı olarak belirlediğini ifade etmeyi olanaklı hale getirmektedir. Bu durum dünyadaki örneklerindeki gibi toplumda hareketliliğe erişimin eşitsiz olduğuna işaret etmekte,

¹⁰ Bauman, Z. (2016). Küreselleşme (6. Basım), İstanbul: Ayrıntı Yayınları.

paylaşımlı e-scooter hizmetlerini erişim ve eşitsizlik bağlamında sorgulatmaktadır (Aman, Zakhem & Smith-Colin, 2021: 14; Korkmazıyrek, 2018: 21). Creswell (2006) ve Özbay'ın (2014) bahsettiği gibi hareketlilik araçlarının kullanım sıklığı ile gelir seviyesi arasında doğrudan bir ilişki bulunur. Ayrıca sahada e-scooterları sık kullanan bu kesimler içerisinde de gençlerin ve eğitim seviyesi yüksek kişilerin çoğunlukta olduğu görülmüştür. Bu durum da Kaufmann, Bergman & Joye (2004)'un toplumsal kesimlerin mekansal ve zamansal bağlamlara, gelir düzeylerine, beceri ve yeteneklerine, değer ve alışkanlıklarına göre farklı hareketlilik potansiyellerine sahip olduğu düşüncesiyle açıklanabilir. Hareketliliğin bu eşitsiz dağılımı paylaşımlı mobilite sistemlerinin erişilebilirlik açısından sorgulanmasını, hareketliliğin toplumsal, politik bağlamını sürekli biçimde tartışmayı gerektirmektedir. Ayrıca İlhan Tekeli'nin de dediği gibi, “*hangi gruplara ne kadar hareketlilik, hangi araçlarla sağlanmalıdır?*” sorusuna verilecek cevabın teknik olmaktan çok politik ve ekonomik olduğu bir kez daha anlaşılmaktadır (Tekeli, 2010: 116).

Çalışmada saha araştırmasıyla kentin bu yeni hareketlilik sisteminin hangi arka planda ortaya çıktığı, hangi motivasyon ve amaçla tercih edildiği de anlaşılmaya çalışılmıştır. Yaşadığımız kentlerde neoliberal yönetimsellikle ilişkili biçimde pek çok toplumsal konu ve sorunda olduğu gibi ulaşım/trafik sorununun kaynağı ve çözümü noktasında da sorumlulukların bireylerin kendi inisiyatifleri ve potansiyellerine devredildiği görülmektedir. Sorumlulaştırma yoluyla bireyler toplumsal yaşamda, kentsel mekanda ortaya çıkan sorunları kamusal değil bireysel olarak, kendileri için çözmeye çalışır (Brown, 2018; Coşkun, 2019). Herkesi ilgilendiren toplumsal ihtiyaca ve/veya soruna bireysel olarak alınıp satılan hizmetlerce bireyler tarafından çözüm sağlanması gerektiği fikri neoliberal politikaların bir gereği, neoliberal bir yönetimsellik anlayışı olarak yerleşmiştir. Kamusal sorumluluklar bireylere devredilmiştir (Brown, 2018; Coşkun, 2019). Kendi ihtiyaçlarının ve gelişiminin sorumluluğunu kendi eline alan neoliberal özneler kurulmuştur. Bireyler sorunlarla karşılaştığında çözümü kendinde aramakta ve ihtiyaçlarını giderirken de kar-zarar hesabı yaparak çıkarını düşünmektedir. Görüşme yapılan kullanıcıların anlatımları da paylaşımlı e-scooterların kullanımının neoliberal ekonomik politikalarla ve neoliberal yönetimsellikle ilişkisini gözler önüne sermiştir. Kentte insanlar pek çok sosyo-mekansal sorunun ve ekonomik krizin içerisinde iken ulaşım konusunda da bir başına kalmış şekilde e-scooterları ve paylaşım sistemlerini ulaşımında bir alternatif olarak düşünmekte, kullanmaktadır. Kısacası paylaşımlı e-scooter sistemlerinin yaygınlaşması neoliberal öznenin tercihleri ve sorumlulaştırma pratikleriyle bağlantılıdır. Paylaşımlı e-scooter sistemleri sosyo mekansal bir olgu olan hareketlilik konusunda, kamusal çözüm yerine bireysel çözümün bir ifadesidir.

Ayrıca ulaşım dahil bütün toplumsal hizmet ve alanların ekonomikleştirildiği neoliberal politikalar çerçevesinde düşünen ve ulaşımında paylaşımlı e-scooter kullanan neoliberal öznenin bir homo economicus olarak kendisine de yatırım yaptığı söylenebilir. Neoliberal özne ihtiyacını ve

sorununu bireysel yöntemlerle gidermekle kalmaz, bu tercihle kendisi için en faydalı olanı da yapmış olur (Brown, 2005; Read, 2009; Coşkun, 2019). Sürekli kâr-zarar hesabı yapan bu birey ulaşım alanında ortaya çıkan bu hizmeti kullanarak ve trafik sıkışıklığını kendisi için gidererek zamandan tasarruf edip kendi sermayesine yatırım yapmış olur. Teknolojik okuryazarlığı yüksek olan, teknolojik gelişmelere hızlıca adapte olabilen bireylerin sahip oldukları bu nitelikleri kullanarak kendi beşeri sermayelerini artırmak istedikleri görülmektedir. Teknolojik alt yapıyı kullanan paylaşımlı sistemler yoluyla kısa mesafelerde bir yerden başka bir yere kısa süre içerisinde ulaşabilen e-scooter kullanıcısı aslında (ekonomik, sosyal, kültürel gibi diğer sermaye türleriyle ilişki kurabilecek hareketlilik sermayesine yatırım yaparak) kendi insan sermayesine yatırım yapan bir öznedir. Çünkü Foucault'nun (2010) belirttiği gibi statüde, ücrette, sağlıkta iyileşmeler/gelişmeler elde etmeyi sağlayabilecek, bireyin hareket etme yeteneği olarak hareketlilik beşeri sermayenin unsurlarından biridir. Böylece nasıl ki bisiklet kullanımı Cramshaw (2012) ve Spinney (2016) tarafından neoliberal öznenin bir "sağlık girişimcisi" olarak kendisine yaptığı yatırım biçimi şeklinde yorumlanmışsa -neoliberal bir kentsel hareketlilik sistemi olarak tanımlanabilecek- paylaşımlı e-scooter hizmetlerini kullanmak da neoliberal öznenin bir zaman girişimcisi olarak kendisine yaptığı bir yatırım biçimi şeklinde yorumlanabilir.

E-scooter paylaşım hizmetlerine dair önceki bölümlerde aktarılan sayısal veriler, sözler anlatımlar ve yorumların tümüne bakıldığında paylaşımlı e-scooterların nasıl bir araç/hizmet olduğu ve geleceğinin ne olacağı hakkında kimi çıkarımlar yapmanın mümkün olduğu görülmektedir. E-scooter paylaşım hizmetlerinin kısa mesafe yolculuklarda ulaşım ihtiyaçlarını karşılamada ve trafik sorununu çözmede aracı olma potansiyelinin karşısında kentlerde yarattığı risk ve şikayetlerin önemi de hayli büyüktür. Örneğin fiziksel olarak küçük olduğu için trafikten kaçışı sağlayabilmesi avantajının karşısında güvenli ulaşım yollarının bulunmaması dezavantajı; 7/24 hizmet sağlayabilmesi avantajının karşısında orta mesafede taksiden daha pahalı olması dezavantajı yer almaktadır. Bunlar da e-scooter paylaşım hizmetlerinin faydalarının risklerinden daha fazla olduğuna dair çıkarımların ve yorumlamaların yapılmasının önüne geçmektedir. Ayrıca sıklıkla vurgulanan yüksek ücret tarifeleri ve bu paylaşımlı hizmetlerin -her ne kadar yerel ve merkezi yönetimlerce regülasyona tabi tutuluyor olsa da- özel sektör ve piyasa ilişkileri tarafından geliştirilip yönlendirilmesi durumu toplumsal kesimler arası eşitsizlikleri sürdürme eğilimi yaratmaktadır. Gelir seviyesi ve teknolojik okuryazarlığı yüksek kesimler bu araç ve hizmetlere sıkça erişip kullanarak trafik sorununu bireysel olarak egale ederken ve kent içinde daha hareketli olarak örneğin zamansal ve dolayısıyla parasal açıdan kârlı çıkarken (kendilerine yatırım yaparken) düşük gelir seviyesindeki insanlar bu hizmetlere sürekli erişebilme imkanına sahip olamamakta ve trafikte zaman kaybetmeye, ulaşım sorunu yaşamaya devam etmektedir. Neoliberal ekonomik politikalar ve neoliberal yönetimsellikle ilgili biçimde hareketlilik sistemlerinin -

kullanıcıları ve kullanım biçimleri üzerinden- var olan toplumsal eşitsizlikleri sürdürme ve yeni eşitsizlikler yaratma potansiyeli bir kez daha açığa çıkmaktadır.

KAYNAKLAR

- 6t-bureau de recherche, (2019). Usages et Usagers des Trottinettes Electriques en Free-Floating en France. pp. 158. <https://6-t.co/etudes/usages-usagers-trottinettes-ff/>
- Acar, E. (2021, 4 Mayıs). Kentlerde Mikromobilite, <https://ezgiacar.blogspot.com/2021/05/mikromobilite-anlam-olarak-mikro.html> üzerinden alındı.
- Akbulut, F. (2016). “Kentsel Ulaşım Hizmetlerinin Planlanması ve Yönetiminde Sürdürülebilir Politika Önerileri”, *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 11, 336-355.
- Akhan, A.E. (2019). Avrupa Kentsel Şartı Bağlamında Bisiklet Paylaşım Sistemlerinin İncelenmesi: Çanakkale Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale: Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Akgün, A. (2019). Kentsel Hareketlilikte Queer Kimliğin Gündelik Yaşam Pratikleri, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Aktuğlu Aktan, E. Ö. (2006). Kent Biçimi-Ulaşım Etkileşimine İlişkin (Tarihsel ve Güncel) Yaklaşımlar ve İstanbul Örneği, Doktora Tezi, İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Alpman, P.S. (2019). “Mekân, Kimlik, Sınıf: Farklar Neden Bir Arada Barınmazlar?”, *İdeal Kent Dergisi*, 26, 10, 2019-1, 373-401.
- Aman, J.J.C., Zakhem, M. & Smith-Colin J. (2021). “Towards Equity in Micromobility: Spatial Analysis of Access to Bikes and Scooters amongst Disadvantaged Populations”, *Sustainability*, 13, 11856. <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/21/11856>
- Amin, A. & Thrift, N. (2002). *Cities: Reimagining the Urban*, Cambridge: Polity.
- Bauman, Z. (2016). Küreselleşme (6. Basım), İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Bayat, A. (2016). “Tersyüz-olmuş-şehir’de Siyaset”, *Mekan Meselesi* (2. Baskı), İstanbul: Tekin Yayınevi, 29-54.

- Bell, D. (1973). *The coming of post-industrial society: a venture in social forecasting*. New York: Basic Books, Inc.
- Bıyık, Y. & Civelekoğlu, G. (2018). “Ulaşım Sektöründen Kaynaklı Karbon Ayak İzi Değişiminin İncelenmesi”, *Bilge International Journal of Science and Technology Research*, 2 (2): 157-166.
- Botsman, R., (2013, 21 Kasım), The Sharing Economy Lacks A Shared Definition, <http://www.fastcoexist.com/3022028/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition>
- Boyd, D. & Crawford, K. (2012), “Critical Questions For Big Data”, *Information, Communication & Society*, 15: 5, 662-679. <https://doi.org/10.1080/1369118X.2012.678878>
- Brenner, N. (2014). “Eleştirel Kent Teorisi Nedir?”, Brenner, N., Marcuse, P. & Mayer, M. (Der.), *Kar İçin Değil Halk İçin* (1.Baskı), İstanbul: Sel Yayıncılık: 29-46.
- Brenner, N & Theodore, N. (2005): “Neoliberalism and the Urban Condition”, *City: Analysis of Urban Trends, Culture, Theory, Policy, Action*, 9:1, 101-107.
- Brezovec, P. & Hampl, N. (2021). “Electric Vehicles Ready for Breakthrough in MaaS? Consumer Adoption of E-Car Sharing and E-Scooter Sharing as a Part of Mobility-as-a-Service (MaaS)”. *Energies*, 14/4: 1088. <https://doi.org/10.3390/en14041088>
- Brown, W. (2005), “Neoliberalism and the End of Liberal Democracy,” *Edgework: Critical Essays on Knowledge and Politics*, Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Brown, W. (2018), *Halkın Çözülüşü: Neoliberalizmin Sinsi Devrimi* (1. Baskı), İstanbul: Metis Yayınları.
- Burgess, E (1925). ‘The growth of the city: an introduction to a research project’, Robert. P, Burgess, E. & McKenzie, R. (Ed.) *The City* (1970), Chicago & London: University of Chicago Press.
- Castells, M. (2007). *Binyılın Sonu (Enformasyon Çağı: Ekonomi, Toplum Ve Kültür)* (Birinci Baskı), İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Cardell, M. & Møller, T.H. (2020). “Micromobility: Moving Cities Into a Sustainable Future”, (EY Mobility Report). https://assets.ey.com/content/dam/ey-sites/ey-com/en_gl/topics/automotive-

and-transportation/automotive-transportation-pdfs/ey-micromobility-moving-cities-into-a-sustainable-future.pdf

- Clark, J. & Martin, C. (2016). “Anarşizm ve Toplumsal Dönüşüm”, Clark, J. & Martin, C. (Der.) *Anarşi, Coğrafya, Modernite-Elisee Reclus'nün Seçilmiş Yazıları* (1. Baskı), İstanbul: Can Yayınları: 84-110.
- Coşkun, B. (2016). Bir İktidar Modeli Olarak Neoliberal Yönetimsellik ve Neoliberal Özne, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Coşkun, B. (2019). *Neoliberal İktidar ve Özne Foucault'nun İzinde Güncel Bir İnceleme* (1. Baskı), İstanbul: Notabene Yayınları.
- Cramshaw, P. (2012). “Governing at a Distance: Social Marketing and The Bio-Politics of Responsibility”, *Social Science and Medicine*, 75: 200–207.
- Cresswell, T. (2006). *On The Move. Mobility in the Modern Western World*, London: Routledge.
- Cyclist Türkiye (2020, 26 Ağustos). Ulaştırma Bakanlığı'ndan İlk Mikro Hareketlilik Toplantısı, <https://www.cyclistmag.com.tr/2020/08/26/ulastirma-bakanligindan-ilk-mikro-hareketlilik-toplantisi/> üzerinden alındı.
- Çelik, Z. (2012). “Neoliberalizm ve Kentsel Eşitsizlikler” Üzerine Prof. Dr. Nezar AlSayyad ile Söyleşi, *İdeal Kent Dergisi*. 10-20.
- Demir, G. (2017). “Girişim Ethosu, Düzenlenmiş Özgürlük ve Neoliberal Özne”, *İktisat Dergisi* 536, 11-23.
- Dias, G., Arsenio, E. & Ribeiro, P. (2021). “The Role of Shared E-Scooter Systems in Urban Sustainability and Resilience during the Covid-19 Mobility Restrictions” *Sustainability*, 13, 7084. <https://doi.org/10.3390/su13137084>
- Edmonton, (2020). E-scooter Survey Report, <https://www.edmonton.ca/sites/default/files/public-files/assets/E-scooters-2020-Survey-Report.pdf>
- Erkilet, A. (2015). *Toplumsal Yapı ve Değişme Kuramları Sorokin, Prsons, Dhrendorf, Merton* (3.Baskı), İstanbul: Büyüyenay Yayınları.

Ersoy, M., (2001). “Sanayisizleşme Süreci ve Kentler”, *Praksis*, 2:35-36.

Ersoy, M. & Şengül, T., (2001). Sanayisizleşme Sürecinin Kentsel Yaşama Etkileri: Zonguldak Örneği, ODTÜ.

Ertoy Sarıışık, B. & Yalçın Ercoşkun, Ö. (2021). “Dünyada ve Türkiye’de Mikro Hareketlilikte E-Scooter Sistemleri”, *Eksen Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 2(1), 72-94.

Fearnley, N., Johnsson, E., & Berge, S.H., (2020). “Patterns of E-Scooter Use in Combination with Public Transport.” *Transport Findings*, July. <https://doi.org/10.32866/001c.13707>

Fitt, H., & Curl, A. (2019). E-scooter use in New Zealand: Insights around some frequently asked questions. <https://ir.canterbury.ac.nz/handle/10092/16336>

FleetEurope, (2021, 21 Temmuz). E-scooter rules still varied – and changing – across Europe, <https://www.fleeteurope.com/en/last-mile/europe/features/e-scooter-rules-still-varied-and-changing-across-europe?a=FJA05&t%5B0%5D=Connectivity&curl=1> üzerinden alındı.

Foucault, M. (2010). *The Birth of Bio-Politics: Lectures at the college de France 1978–79*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.

Foucault, M. (2013). *Güvenlik, Toprak, Nüfus* (1. Baskı), İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi.

Freudental Pedersen, M. (2007). “Mobility, Motility and Freedom: The Structural Story as Analytical Tool for Understanding the Interconnection” *Editorial Swiss Journal of Sociology*, 33/1, 27-43.

Geniş, Ş & Çelik, Z. (2012). “Takdim”, *İddeal Kent Dergisi*, Neoliberalizm ve Kentsel Eşitsizlikler (7), 5-9.

Giddens, A. (2012). *Sosyoloji* (1.Baskı), İstanbul: Kırmızı Yayınları.

Gould, E., Wehrmeyer, W. & Leach, M. (2015) “Transition pathways of e-mobility services”. *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, 194, 349–359.

- Graham, S (1997). “Imagining The Real-Time City: Telecommunications, Urban Paradigms and The Future of Cities”. Westwood, S. & Williams, J. (Ed.), *Imagining Cities*, London: Routledge.
- Göğüş, B. (2020). “Hareket Mekanları”, *Ulusal Lisansüstü Mekânsal Çalışmalar Sempozyumu Bildiri Özet Kitabı*. https://mekanlu.files.wordpress.com/2020/06/mcs_ozet_kitap_2020-2.pdf
- Gössling, S. (2020). “Integrating e-scooters in urban transportation: Problems, policies, and the prospect of system change”, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 79, 102230. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102230>
- Güllüpnar, F. & Gökalp, E. (2014). “Neoliberal Zamanın Ruhu, Yaşam Boyu Öğrenme ve İstihdam İlişkileri: Yaşam Boyu Öğrenme Politikaları’nın Eleştirel Bir Analizi”. *Mülkiye Dergisi*, 38(2), 67-92.
- Harvey, D. (1982). *The Limits to Capital* (2.Ed.) . London: Verso.
- Harvey, D. (2003). *The New Imperialism*, Oxford: Oxford University Press.
- Harvey, D. (2008). *Umut Mekanları* (1. Basım), İstanbul: Metis Yayınları.
- Hyatt, J. (2018). “Modal Split, Modal Shift and The Policy Environment”, *IGLUS Quarterly*, 4/3: 14-19.
- ITDP (2021, Ocak), *Maximizing Micromobility*, <https://www.itdp.org/publication/maximizing-micromobility/>
- ITF (2019). “Regulating App-Based Shared Mobility Services”, OECD Report, https://read.oecd-ilibrary.org/transport/regulating-app-based-mobility-services_94d27a3a-en
- ITF (2020). "Safe Micromobility", International Transport Forum Policy Papers, No. 85, OECD Publishing, Paris. <https://doi.org/10.1787/0b98fac1-en>
- ITF (2021). *Micromobility, Equity and Sustainability: Summary and Conclusions*, ITF Roundtable Reports, No. 185, OECD Publishing, Paris. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/micromobility-equity-sustainability.pdf>

- İBB UKOME Kararı, (2021, 3 Haziran). *Elektrikli Skuter Paylaşım Sistemi Yönergesi*, 2021/4-8. <https://ulasim.ibb.gov.tr/KararArsivi/UKOME/UKOME-2021-4-8.pdf>
- İBB UKOME Kararı, (2021, 26 Ağustos). *E-skuter İzni Teklifi*, <https://ulasim.ibb.gov.tr/KararArsivi/UKOME/UKOME-2021-7-3.pdf>
- Kamphuis, K. ve Van Schagen, I. (2020). E-scooters in Europe: legal status, usage and safety (Forum of European Road Safety Research Institutes Report). <https://fersi.org/wp-content/uploads/2020/09/FERSI-report-scooter-survey.pdf>
- Kantik, T. (2021, 27 Şubat). “Elektrikli Scooter, Kentsel Hareketlilik ve Ulaşım Aracı Alternatifi Olarak Dost mu, Düşman mı?” <https://evrimagaci.org/elektrikli-scooter-kentsel-hareketlilik-ve-ulasim-araci-alternatifi-olarak-dost-mu-dusman-mi-9639> üzerinden alındı.
- Karakaya, F. (2016). “Son Klasik, İlk Modern: Pitirim Aleksandroviç Sorokin ve Toplumsal Hareketlilik”, *Sosyoloji Dergisi*, 36, 207–226.
- Kaufmann, V., Bergman, M. M. & Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28/4, 745-756.
- Kaufmann, V., Kesselring, S., Manderscheid, K. & Sager, F. (2007). Mobility, Space and Inequalities, *Editorial Swiss Journal of Sociology*, 33/1, 45-68.
- Kaufmann (2021, 18 Mart), “History of the concept of mobility”, *Mobile Lives Forum*, <https://en.forumviesmobiles.org/marks/history-concept-mobility-13621>
- Kazgan, E.G. (2016). *Liberalizmden Neoliberalizme Neoliberalizmin Getirisi Götürüsü* (1. Baskı), İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Kellerman, A. (2006). *Personal Mobilities*, London: Routledge.
- Kılıçaslan, T. “Ulaşımın Tarihsel Gelişimi”, Kılıçaslan, T. (Der) *Kentsel Ulaşım* (2. Baskı), İstanbul: Ninova Yayıncılık.
- Korkmazıyrek, B. (2018). *Kentsel Ulaşım Politikaları Kapsamında Sürdürülebilir Kentsel Hareketliliğin Değerlendirilmesi*, Yüksek Lisans Tezi, Isparta: Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

- Kurtuluş, H. (2013) “Kent Sosyolojisinde Değişen Kavrayışlar ve Türkiye’nin Kentleşme Deneyimi”, Uğurlu, Ö., Pınarcıoğlu, N.Ş., Kanbak, A. & Şiriner, M.(der.), *Türkiye Perspektifinden Kent Sosyolojisi Çalışmaları* (2. Baskı), İstanbul: Örgün Yayınevi: 177-225.
- Kümbetoğlu, B. (2005). *Sosyoloji ve Antropolojide Niteliksel Yöntem ve Araştırma* (1.Baskı), İstanbul: Bağlam Yayıncılık.
- Laa, B. & Leth, U. (2020). “Survey of E-scooter users in Vienna: Who they are and how they ride”, *Journal of Transport Geography*, 89, 102874. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102874>
- Lefebvre, H. (2014). *Mekanın Üretimi* (2. Baskı), İstanbul: Sel Yayınları.
- Lefebvre, H. (2016). *Şehir Hakkı* (1. Baskı), İstanbul: Sel Yayınları.
- Lune, H., & Berg, B. L. (2017). *Qualitative Research Methods For the Social Sciences* (9th Edition b.). England: Pearson Education Limited.
- Mackintosh, P. & Norcliffe, G. (2006). “Flâneurie on bicycles: acquiescence to women in public in the 1890s”. *Canadian Geographer*, 50(1), 17–37.
- McKenzie, G. (2019). “Spatiotemporal comparative analysis of scooter-share and bike-share usage patterns in Washington, DC”, *Journal of transport geography*, 78, 19-28. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.05.007>
- Mignot, D. & Rosales-Montano, S. (2006), “Vers un droit à la mobilité pour tous. Inéqualitiés”, *Territoires et vie quotidienne*, Paris: La documentation française.
- Mobility Foresights (2021, Ekim). “Electric Scooter Sharing Market in US and Europe 2021-2026”. <https://mobilityforesights.com/product/scooter-sharing-market-report/> üzerinden alındı.
- Mumford, L. (2013). *Tarih Boyunca Kent: Kökenleri Geçirdiği Dönüşümler ve Geleceği* (1.Baskı), İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Mumford, L. (2017). *Teknik ve Uygarlık* (1. Baskı), İstanbul: Açılım Kitap.

- Murat, S. & Şahin, L. (2010). *Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım*, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- NACTO (2019a). “Shared Micromobility in the U.S.: 2018”, https://nacto.org/wp-content/uploads/2019/04/NACTO_Shared-Micromobility-in-2018_Web.pdf
- NACTO (2019b). “Guidelines for Regulating Shared Micromobility”, [NACTO_Shared_Micromobility_Guidelines_Web.pdf](https://nacto.org/wp-content/uploads/2019/04/NACTO_Shared_Micromobility_Guidelines_Web.pdf)
- NACTO (2020). “Shared Micromobility in the U.S.: 2019”, <https://nacto.org/wp-content/uploads/2020/08/2020bikesharesnapshot.pdf>
- Norcliffe, G., (2011). “Neoliberal Mobility and Its Discontents: Working Tricycles in China’s Cities”, *City, Culture and Society*, 2, 235–242.
- O'Brien, O. (2021, 25 Haziran). European update: 360.000 e-scooters available across the continent, <https://zagdaily.com/trends/european-update-360000-e-scooters-available-across-the-continent/> üzerinden alındı.
- O’Daly, M.M. (2018). “SMART Reform for Sustainable Mobility: A Toolkit for Urban Economists, Innovators and Policymakers in the Digital Era”, *IGLUS Quarterly*, 4/3: 2-6.
- Öktem, B. (2013). “Küresel/Dünya Kenti”, Uğurlu, Ö., Pıncıoğlu, N.Ş., Kanbak, A. & Şiriner, M. (Der.), *Türkiye Perspektifinden Kent Sosyolojisi Çalışmaları* (2. Baskı), İstanbul: Örgün Yayınevi: 103-138.
- Özbay, C. (2014). *Yirmi Milyonluk Turizm Başkenti: İstanbul'da Hareketliliklerin Politik Ekonomisi*, Ayfer Bartu Candan & Özbay, C. (Haz.) *Yeni İstanbul Çalışmaları Sınırlar, Mücadeleler, Açılımlar* (1. Basım), İstanbul: Metis Yayınları: 166-197.
- Papuççuyan, A. (2020, 09 Mart). İstanbul Havalimanı ve üniversite kampüsleri için elektrikli scooter kiralama girişimi: BinBin, <https://webrazzi.com/2020/03/09/istanbul-havalimani-ve-universite-kampusleri-icin-elektrikli-scooter-kiralama-girisimi-binbin/> üzerinden alındı.
- Park, R. (2015). “Şehir: Kent Ortamındaki İnsan Davranışlarının Araştırılması Üzerine Öneriler”. Park, R. & Burgess, E.W. *Şehir*, (1. Baskı), Ankara: Heretik Yayın.

- Park, R. & Burgess, E.W. (2015). *Şehir* (1. Baskı), Ankara: Heretik Yayın.
- Paola Jiron, M. (2015). “Unravelling Invisible Inequalities in the City through Urban Daily Mobility: The Case of Santiago de Chile”, *Swiss Journal of Sociology*, 33 (1), 2007, 45-68.
- PBOT. (2019). Portland Bureau of Transportation. 2018 E-Scooter Findings Report.
- PBOT. (2020). Portland Bureau of Transportation. 2019 E-Scooter Findings Report. Erişim: 14 Nisan 2021, <https://www.portland.gov/sites/default/files/2020-09/appendix-c-summer-2019-e-scooter-user-survey-findings.pdf>
- Peck, J., Theodore, N. & Brenner, N. (2012) “Neoliberalism Resurgent? Market Rule after the Great Recession”, *South Atlantic Quarterly*, 111 (2): 265–288. <https://doi.org/10.1215/00382876-1548212>
- Pinson, G. & Journel, C. M. (2016). “The Neoliberal City Theory, Evidence, Debates”, *Territory, Politics, Governance*, 4:2, 137-153, <http://dx.doi.org/10.1080/21622671.2016.1166982>
- Rachmanto, A. (2020). The Impact of E-scooters in Stockholm Public Spaces.
- Read, Jason (2009) “A Genealogy of Homo-Economicus Neoliberalism and the Production of Subjectivity”, *Foucault Studies*, 6: 25-36.
- Reclus, E. (1895). “The Evolution of Cities”, *The Contemporary Review*, vol.67: 246-64.
- Rodrigue, J.P., Comtois, C. & Slack, B. (2006). *The Geography of Transport Systems*. London & New York: Routledge Taylor & Francis e-Library.
- Roland Berger, Bike Sharing 5.0 (2018). <https://www.rolandberger.com/en/Media/Global-bike-sharing-revenues-set-to-grow-to-as-much-as-EUR-8-billion-within-four.html>
- Rose, N. (1996). “Governing ‘Advanced’ Liberal Democracies”, Barry, A., Thomas Osborne & Nikolas Rose (der.), *Foucault and Political Reason: Liberalism, Neo-Liberalism, and Rationalities of Government*, Londra-New York: Routledge, 37-64.
- Saad Filho, A. & Johnston, D. (2014). *Neoliberalizm Muhalif Bir Seçki* (2. Baskı), İstanbul: Yordam Kitap.

- Sanders, R.L., Branion Calles, M. & Nelson, T.A. (2020). “To scoot or not to scoot: Findings from a recent survey about the benefits and barriers of using E-scooters for riders and non-riders”, *Transportation Research Part A*, 139, 217–227, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.07.009>
- Sassen, S., (2001). *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press.
- Schellong, D., Sadek, P., Schaetzberger, C. & Barrack, T. (2019, 16 Mayıs). The Promise and Pitfalls of E-Scooter Sharing, <https://www.bcg.com/publications/2019/promise-pitfalls-e-scooter-sharing> üzerinden alındı.
- Schiller, P.L. & Kenworthy, J.R. (2018). *An Introduction to Sustainable Transportation* (2. Basım), Routledge.
- Sennett, R. (2011). *Yeni Kapitalizmin Kültürü* (2. Basım), İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Shaheen, S. & Cohen, A. (2019). “Shared Micromobility Policy Toolkit: Docked and Dockless Bike and Scooter Sharing”. <https://escholarship.org/content/qt00k897b5/qt00k897b5.pdf>
- Shaheen, S., Guzman, S. & Zhang, H. (2010). Bikesharing in Europe, the Americas, and Asia: Past, Present, and Future, (2010 Transportation Research Record).
- Sheller, M. & Urry, J. (2000). The city and the car. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(4), 737–757.
- Sheller, M. & Urry, J. (2006). “Introduction: Mobile Cities, Urban Mobilities”, Sheller, M. & Urry, J. (Ed.) *Mobile Technologies of the City*, Oxon: Routledge: 1-17.
- Sheller, M. & Urry, J. (2016). Mobilizing the new mobilities paradigm, *Applied Mobilities*, 1:1, 10-25. <http://dx.doi.org/10.1080/23800127.2016.1151216>
- Spinney, J. (2016). “Fixing Mobility in the Neoliberal City: Cycling Policy and Practice in London as a Mode of Political– Economic and Biopolitical Governance”, *Annals of the American Association of Geographers*, 106(2): 450–458.
- SPRB, (2019). Enquête sur l’usage des trottinettes électriques à Bruxelles Août 2019

- Smolnicki P.M. (2017) “Mobility Oriented Development (MOD): Public-Private Partnership in Urban Parking & Traffic Management with the Use of Autonomous Automobiles, Car- sharing, Ridesharing Modes of Transport & Mobility as a Service (MaaS)”. Brdulak, A. & Brdulak, H. (Ed.) *Happy City: How to Plan and Create The Best Livable Area for The People*. Springer International Publishing: 207–220.
- Steckler, B. (2019). “Navigating New Mobility: Policy Approaches For Cities”. University of Oregon.
- Stout, F. (2016). “The Automobile, the City, and the New Urban Mobilities”, Stout, F. ve LeGates, R. (Ed.), *The City Reader*, Milton Park, Abingdon, Oxon: Routledge: 696-706.
- Şen, B. (2008). “Kentsel Dönüşüm: Kavramsal Karmaşa ve Neoliberalizm”, *İktisat Dergisi*, 499: 34-41.
- Şentürk, M. (2020). *Kent Çalışmalarına Giriş*, Ankara: Nobel Yayıncılık.
- T.C Resmi Gazete. *E-Skuter Yönetmeliği*. 14 Nisan 2021, Sayı: 31454. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2021/04/20210414-3.htm>
- Tekeli, İ. (2010). *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları
- Tekeli, İ. (2021). “Kent içi Ulaşım Öncelikle Stratejik Bir Yaklaşımın Gerekliliği Üzerine”, *İdeal Kent Dergisi*, 34, 12, 2021-3, 1029-1048.
- UAB, (2020a, 20 Ağustos). “Mikro Ulaşım Sistemlerinin Geleceği Masaya Yatırılıyor”. <https://www.uab.gov.tr/haberler/mikro-ulasim-sistemlerinin-gelecegi-masaya-yatiriliyor> üzerinden alındı.
- UAB, (2020b). <https://www.uab.gov.tr/>
- UAB, (2021). Elektirkli Skuter Yönetmeliği, <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/mevzuatlar/01-uab-eskuter-katalog-a4-130421.pdf>
- Urry, J. (2000), *Sociology Beyond Societies*, London: Routledge.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*, London: Polity.

- Ulaşım Yönetim Merkezi, (2021, 3 Haziran). UKOME'den Scootere Çekidüzen .
<https://uym.ibb.gov.tr/kurumsal/haberler-ve-duyurular/ukome-den-scootere-%C3%A7ekid%C3%BCzen> üzerinden alındı.
- Ünal, L., (1998), “21. Yüzyılda Ulaştırma ve Akıllı Ulaşım Sistemleri”, 4. *Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı*, İstanbul: Maya Basın: 321-333.
- Ünsal, B. & Türkün, A. (2013) “Neoliberal Kentsel Dönüşüm: Kentsel Alanlarda Sınıfsal Tahliye, Yoksullaşma ve Mülksüzleşme”, A. Türkün (Dü.), *Mülk, Mahal, İnsan İstanbul'da Kentsel Dönüşüm*, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları: 311-353.
- Uzgören, G. (2018). Soylulaşmayı Tetikleyen Küresel Bir Unsur Olarak Airbnb: Kadıköy Rasimpaşa Mahallesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Yanocha, D., Allan, M. (2019). “The Electric Assist: Leveraging E-Bikes and EScooters for More Livable Cities”, (ITDP Report). <https://www.itdp.org/publication/electric-assist/#:~:text=ITDP's%20report%2C%20The%20Electric%20Assist,transport%20goals%20and%20expand%20the>
- Yavuz, Y.C. (2021). İstanbul'da Mikro Hareketlilik: Paylaşımlı E-Skuter Kullanıcı Özellikleri ve Karşılaşılan Zorluklar, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü.
- Yücesoy, E.Ü. (2021). “Veri, Kentler ve Ötesi”, *Şehir & Toplum*, Veri ve Yönetimi.

EKLER

EK 1: Tablo 2:

Derinlemesine Görüşme Yapılabilen Kullanıcılar Hakkında Demografik Bilgiler

Görüşmecinin Cinsiyeti	Görüşmecinin Mesleği	Görüşmecinin Yaşı
Erkek	Lisans Öğrencisi	18
Erkek	Yazılımcı	28
Erkek	Öğretmen	33
Erkek	Tercüman	27
Kadın	Mühendis	26
Erkek	İşletme Sahibi	27
Kadın	Öğretmen	27
Erkek	Belediye İşçisi	45
Erkek	Lisans Öğrencisi	20
Erkek	Memur	39
Erkek	Grafiker	25
Erkek	Ofis Çalışanı	34
Kadın	Proje Sorumlusu	33
Erkek	Lisans Öğrencisi	21
Kadın	Bankacı	33
Erkek	İnşaat Sektörü	32
Non-binary	Yüksek Lisans Öğrencisi	28
Erkek	STK Çalışanı	24
Erkek	Akademisyen	35
Erkek	Siber Güvenlik	25
Erkek	Kameraman	34
Erkek	Yazılımcı	24
Erkek	Endüstri Mühendisi	35
Kadın	Lisans Öğrencisi	21

Erkek	Barmen	20
Kadın	Oyuncu	27
Erkek	Yazılımcı	32
Kadın	Mimar	29

EK 2: GÖRÜŞME SORULARI

A.KULLANICILARA YÖNELİK GÖRÜŞME SORULARI

1. Cinsiyet Kimliğiniz?

2. Yaşınız?

18-30 31-45 46-60 60+

3. Öğrenim Durumunuz?

İlkokul/İlköğretim Mezunu

Lise Mezunu

Ön Lisans

Açıköğretim

Üniversite/Lisans Öğrencisi

Üniversite/Lisans Mezunu

Lisansüstü Öğrencisi

Lisansüstü Mezunu

4. Mesleğiniz?

5. Aylık geliriniz?

0 - 1.000 Lira

1.000- 2.800 Lira

2.800- 3.500 Lira

3.600-5.000 Lira

5.500- 8.000 Lira

8.500 - 10.000 Lira

10.500 - 15.000 Lira

15.000 + Lira

6. Nerede yaşıyorsunuz?

7. Hangi amaçla e-scooter kullanıyorsunuz?

Eğlence

Kısa mesafe ulaşım

Ulaşım

8. (Önceki Cevap Kısa Mesafe Ulaşım ise) Nereye ulaşmak için kullanıyorsunuz? (Birden Fazla Seçenek Söyleyebilirsiniz)

Ev, iş, okul

Alışveriş (Mağaza, bakkal, market, banka, ödeme noktaları ...)

Sosyal ortamlar, aktivitelere erişim (sinema, tiyatro, kafe, bar, oyun salonları ...)

Toplu taşıma araçlarına erişim

Diğer...

9. Niçin Scooter Kullanmayı Tercih Ediyorsunuz?

Hızlı

Eğlenceli

Kullanışlı, Rahat

Diğer...

10. Ne Sıklıkla Kullanıyorsunuz?

Bir kez kullandım

Düzensiz birkaç kere kullandım

Günde 1 kere

Günde birkaç kere

Haftada bir

Haftada iki-üç

Haftada dört beş

Ayda bir

11. Nerelerde, hangi güzergahlarda kullanıyorsunuz?

12. Ne zamandan beri e-scooter kullanıyorsunuz?

Son 3 aydır

Son 6 aydır

Son 1 yıldır

Son 2 yıldır

13. E-scooter kullanırken herhangi bir sorun yaşadınız mı?

Evet

Hayır

14. Ne tür sorunlar yaşadınız?

15. Scooter ücretleri hakkında ne düşünüyorsunuz?

16. Sizce en çok kimler bu aracı kullanıyor, neden?

17. Sizce e-scooter ulaşım ihtiyacını gidermede ve trafik sorununu çözmede etkili oluyor mu?

Olur

Şartlı olur

Olmaz

18. (Önceki cevap "Şartlı olur" ise) Ne olursa, değişirse scooterlar ulaşım ve trafikte etkili olur?

19. (17. Soruya cevap olmazsa) Trafikte ve ulaşım da neden etkili olmaz?

20. İstanbul'daki ulaşım/trafik sorununu çözmeye başka ne tür çözümler önerirsiniz?
21. Scooter sizin gündelik hayatınızda ulaşım alışkanlıklarınızda değişikliğe neden oldu mu?
22. E-scooter gündelik hayatınızda ne tür kolaylıklar sağladı? Örnek verebilir misiniz?
23. Ne olsa, değişse e-scooterları daha sık kullanırsınız?
24. E-scooterların İstanbul'daki geleceği hakkında ne düşünüyorsunuz?

B. İBB ULAŞIM PLANLAMA MÜDÜRLÜĞÜ BİSİKLET ŞEFLİĞİ İLE GÖRÜŞME SORULARI

1. İBB e-scooterları nasıl değerlendiriyor? Bu platform ve araçların kent içindeki avantaj ve dezavantajları nelerdir?
2. Scooterlar kent içi trafiği ve ulaşımı nasıl etkileyecek? Trafik sorununu çözebileceğini düşünüyor musunuz?
3. 2021 Nisan'da bakanlıklarca çıkarılan yönetmeliğin ardından İBB olarak e-scooterlar hakkında Haziran ayında bir yönerge çıkardınız.
 - a. Yönergeyi hazırlama amacınız neydi? Sizce yasal mevzuatların toplumsal faydaları ne olacak?
 - b. Yönerge hazırlanırken e-scooter kullanıcılarıyla, kentteki vatandaş/aktörlerle iletişime geçtiniz mi, saha/anket çalışması yaptınız mı? Ya da bundan sonraki süreçte e-scooterlarla ilgili çalışmalarınızda saha çalışması/anket kullanacak mısınız?
 - c. Yönerge hazırlanırken dünyadaki örnekler dikkate alındı mı? Oradaki kullanım ve yasal mevzuatlar incelendi mi?
4. Scooterlar hakkında verilere/bilgilere hem merkezi hükümet hem de yerel yönetim erişebilecek.

a. Kullanıcıların sayısı, cinsiyeti, yaş ortalaması, yaşadıkları problemleri ve araçların nerelerde, ne sıklıkta kullanıldıklarının verisi şuan sizde bulunuyor mu; bu veriler topluma ne zaman, nasıl sunulacak?

b. Belediye olarak e-scooterlara yönelik öncelikle hangi verileri edinmeyi önemsiyorsunuz?

5. İstanbul'da paylaşımlı e-scooter şirketlerinin lisans, işletim/faaliyet izni alma süreçleri nasıl gerçekleşiyor, şirketler hangi aşamalardan geçiyor? Şu zamana kadar tüm aşamaları tamamlamış şirket(ler) bulunuyor mu?

6. İstanbul'da toplam kaç adet e-scooter bulunacak? Her şirket kaç adet cihaz sahaya sunabilecek?

7. E-scooter kaç ilçe sınırlarında kullanılıyor/kullanılacak?

8. E-scooterlar, kullanıcıları ve trafikteki diğer aktörler için bu araçlara (bisiklet yolları gibi) özel yolların artırılması gerekiyor. Büyükşehir belediyesinin bu konuda özel bir çalışması, planlaması bulunuyor mu? Belediye önümüzdeki süreçte bu konuda şehrin alt yapısında ne tür iyileştirmeler, değişiklikler yapmayı öngörüyor?

9. E-scooter kullanıcılarının ve trafikteki diğer aktörlerin (yolcu, sürücü ve yaya) güvenliği için başka çalışmalarınız olacak mı?

C. ŞİRKET YETKİLİSİ İLE GÖRÜŞME SORULARI

1. Şirket olarak mikro mobilite kavramını nasıl tanımlıyorsunuz? Kavramın şehirler için önemi nedir?

2. E-scooterların bu araçların içerisindeki yeri nedir?

3. Şehir içerisindeki konumu nasıl olmalıdır? Şehirler için nasıl bir öneme sahiptir?

4. Türkiye'de ve İstanbul'da kaç adet kullanıcıya ve cihaza sahipsiniz? Veriler üzerinden politika ve hizmetlerinizde iyileştirmeler yapıyor musunuz? Verileri nasıl paylaşıyorsunuz?

5. Kullanıcılardan en çok hangi konularda şikayet, öneri alıyorsunuz? Kullanıcılardan gelen geri dönüşlere anlık veya uzun vadede nasıl geri dönüşler yapıyorsunuz?

6. Size göre İstanbul'da e-scooterlar için avantaj ve dezavantajlar nelerdir?

7. İstanbul trafiği ve İstanbul'daki kullanıcılar için özel olarak belirlediğiniz politika, kampanya veya amaç var mı?

8. Getirilen mevzuatları nasıl değerlendiriyorsunuz? Yerel yönetimle nasıl bir temasınız bulunuyor?