

BİSİKLET: MEKÂNDAN VAR OLARAK MEKÂNI VAR ETMEK¹

Yasin SALA², Doç. Dr. Şengül İNCE³

Öz

Bu çalışma, gündelik bir pratik olarak bisiklet kullanmanın mekânı deneyimleme ve anlamlandırma süreçlerindeki rolünü incelemektedir. Temel çıkış noktası, gündelik hayat deneyimleri ile mekânın birbirini karşılıklı olarak şekillendirdiği düşüncesi olan araştırma, bisiklet sürmenin bireylerin mekânla kurduğu ilişkide ne tür tecrübeler ve anlamlar yarattığını ve bunların mekânsal ilişkileri nasıl yapılandırdığını sorunsallaştırmaktadır. Araştırmanın teorik temelini, Henri Lefebvre'in mekânın üretimi, yaşanan mekân ve şehir hakkı kavramları oluşturmaktadır. Michel de Certeau'nun gündelik pratiklere ve Maurice Merleau-Ponty'nin beden-mekân ilişkisine dair yaklaşımları, bu çerçeveyi tamamlamaktadır. Çalışma, nitel araştırma olarak tasarlanmış ve araştırma yöntemi olarak fenomenolojik desen benimsemiştir. Araştırmada Türkiye'nin farklı şehirlerinden, bisikleti gündelik hayatının bir parçası haline getirmiş kişilerle yarı yapılandırılmış görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Bulgular, bisikletin mekânsal deneyimde çok katmanlı bir rol oynadığını göstermektedir. Bisiklet, bireyin mekânı bedeniyle doğrudan deneyimlemesini sağlayarak onu yalnızca araçsal bir boyutta değil, yaşanan mekân boyutunda da anlamlandırmasını sağlamakta; böylece mekâna kişisel ve kurucu anlamlar yüklenmesine aracılık etmektedir. Bisiklet kent mekânının kamusal ve politik bir mesele olarak deneyimlenmesinde kritik bir araçtır. Katılımcılar, bisikletli olarak yaşadıkları, otomobil odaklı kentle bir mücadeleye ve mekânın paylaşımına dair sorgulamalara işaret etmektedir. Bu durum, şehir hakkı talebinin somutlaştığı bir pratiğe dönüşmektedir. Sonuç olarak, bisikletli mekânsal deneyim bireysel ve kolektif düzeyde, "mekânın üretilmesi"ne maddi ve sosyal anlamda katkı sunmakta; bireyin mekânda var olma biçimini etkilerken, o mekânın daha adil ve erişilebilir kılınması için bir mücadele aracı haline gelmektedir.

Anahtar Sözcükler: Bisiklet, Mekân, Yaşanan Mekân, Şehir Hakkı, Mekânın Üretimi

¹ Bu makaledeki bulgular, birinci yazarın ikinci yazar danışmanlığında hazırladığı tamamlanmamış doktora tezinden üretilmiştir.

² Doktora Öğrencisi, Hacettepe Üniversitesi İletişim Fakültesi, isyanalas@hotmail.com, ORCID: 0000-0002-8847-458X

³ Doç. Dr., Hacettepe Üniversitesi İletişim Fakültesi, ince.sengul@gmail.com, ORCID: 0000-0001-5277-9966

© Yazar(lar) (veya ilgili kurum(lar)) 2023. Atıf lisansı (CC BY-NC 4.0) çerçevesinde yeniden kullanılabilir. Ticari kullanımlara izin verilmez. Ayrıntılı bilgi için açık erişim politikasına bakınız. Sosyoloji Derneği tarafından yayımlanmıştır.

BICYCLE: BEING IN SPACE, BRINGING INTO BEING

Abstract

This study examines the role of cycling as an everyday practice in the processes of experiencing and making sense of space. With the fundamental premise that everyday life experiences and space mutually shape one another, the research problematizes the kinds of experiences and meanings cycling creates in individuals' relationships with space, and how these, in turn, structure spatial relationships. The theoretical foundation of the research is built upon Henri Lefebvre's concepts of the production of space, lived space, and the right to the city. Michel de Certeau's approaches to everyday practices and Maurice Merleau-Ponty's perspectives on the body-space relationship complement this framework. The study was designed as qualitative research, adopting a phenomenological approach as its research method. Semi-structured interviews were conducted with individuals from different cities in Turkey who have integrated cycling into their daily lives. The findings indicate that cycling plays a multifaceted role in spatial experience. By enabling individuals to experience space directly through their bodies, cycling allows them to interpret space not merely instrumentally but also as lived space, thereby mediating the attribution of personal and constitutive meanings to space. Cycling emerges as a critical tool in experiencing urban space as a public and political issue. Participants' experiences as cyclists point to a struggle against the car-oriented city and prompt inquiries into the sharing of space. This transforms into a practice that embodies the demand for the right to the city. In conclusion, the spatial experience of cycling contributes, on both individual and collective levels, to the material and social production of space. While it influences the individual's mode of existence within space, it also becomes a tool of struggle for making that space more just and accessible.

Keywords: Bicycle, Space, Lived Space, Right to the City, Production of Space

GİRİŞ

Mekân, toplumsal ilişkilerin, iktidar mücadelelerinin, kültürel anlamların ve gündelik pratiklerin sürekli olarak üretildiği, dönüştürüldüğü ve yeniden müzakere edildiği dinamik bir zemindir (Lefebvre, 2014; Harvey, 2013). Bu perspektiften bakıldığında, gündelik yaşamımız mekânsal deneyimlerimiz tarafından şekillenirken, aynı zamanda bizler gündelik pratiklerimizle mekânı sürekli olarak yeniden üretiriz (Lefebvre, 2014; 2018). Mekân ile gündelik hayat arasındaki bu diyalektik ve kurucu ilişki, bireyin dünyayla bağını anlamak için verimli bir alan sunmaktadır. Kentler, bu diyalektiğin en yoğun yaşandığı sahnedir. Modern kent mekânı, çoğu zaman teknokratik planlamanın ve kapitalist mübadele mantığının hâkimiyeti altında şekillenir (Lefebvre, 2014). Otomobil odaklı ulaşım altyapıları, tüketim odaklı kentsel dönüşüm projeleri ve kamusal alanların metalaştırılması, kenti yaşayan sıradan insanların mekânla kurduğu organik, duysal ve doğrudan ilişkiyi yabancılaştırıcı bir hale getirebilir. Ancak, bu hâkim stratejilere rağmen, kent sakinleri, mekânı her zaman pasif bir şekilde kabullenmez. Michel de Certeau'nun işaret ettiği gibi (2008), gündelik hayatın içinde, verili yapıları dönüştüren, onlara meydan okuyan ve alternatif anlamlar üreten *taktikler* de geliştirebilirler.

Çalışma, bisiklet sürmek gibi gündelik bir pratiğin, dönüştürücü bir *taktik* ve aynı zamanda mekânı yeniden deneyimlemenin, anlamlandırmanın ve hak konusu kılmanın aracı olma potansiyelini incelemektedir. Araştırma, bisiklet sürmenin, bireylerin mekânla kurduğu ilişkide ne tür deneyimleri ve anlamları ürettiğini ve bunların mekânı “yaşanan”, “hak konusu kılınan” ve nihayetinde “üretilen” bir olgu haline getirme konularında neler ifade ettiğini sorgulamaktadır. Katılımcıların sınıfsal konumlarının, cinsiyetlerinin ve yaşadıkları kentlerin bu sorgulamadaki karşılıkları da çalışma kapsamında ele alınmaktadır. Henri Lefebvre'nin (2014; 2017; 2018) mekân kavramsallaştırması, *şehir hakkı* ve *mekânın üretimi* kavramları teorik dayanak noktalarını oluşturmaktadır. Bu kuramsal zemine, Maurice Merleau-Ponty'nin (2017) beden-mekân ilişkisine dair fenomenolojik yaklaşımı ve Michel de Certeau'nun (2008) gündelik pratiklerin *taktiksel* niteliğine dair yaklaşımı eklenerek bisikletin hem bedensel-duysal hem de politik-dönüştürücü boyutları mekânsal deneyim bağlamında ele alınmaktadır.

1. MEKÂN, MEKÂN DENEYİMİ VE BİSİKLET

Mekân, onu var eden unsurların bütüncül şekilde ele alınmasını gerektirir; çünkü mekân fiziksel, politik, sembolik, toplumsal ve kültürel olduğu kadar öznel anlamlarının ve kullanıma dayalı niteliklerinin toplamına bağlı olarak oluşturulmakta ve deneyimlenmektedir (Massey, 2001; Harvey, 2013; Lefebvre, 2014; Castells, 2017; Soja, 2017). Bu nedenle mekân hakkında üretilen tartışmalar, birbirini içererek ve sorgulayarak, mekânın çok boyutlu doğasını daha iyi anlama ve açıklamaya yardımcı olacaktır. Araştırmanın teorik çerçevesinde Lefebvre'nin mekâna ilişkin yaklaşımında kritik önemde olan *yaşanan mekân*, *şehir hakkı* ve *mekânın üretimi* kavramları esas alınmış olursa da mekân hakkındaki tartışmalara çalışmanın sınırlılıkları içinde kısaca değinmek gerekmektedir.

1970'lerin başından itibaren Marksist paradigmada mekân, toplumsal süreçler ve dinamikler bağlamında tartışılmaya başlanmıştır (Soja, 2019: 63-64). David Harvey'in (2013: 16-19) mekâna yaklaşımı, sözü edilen gelişmenin en belirgin örneklerinden biridir. Harvey, mekânı soyut bir felsefi kategori olarak ele almak yerine, toplumsal değişim ve dönüşüm süreçlerinin ancak mekânın üretimi, mekânsal örgütlenme ve coğrafi farklılaşmayla birlikte anlaşılabileceğini ileri süren bir analize dayanmaktadır. Ona göre kapitalist sistemin işleyişi, kent mekânını sürekli olarak yeniden biçimlendirir. Kent merkezlerinde yükselen gökdelenler, finans kapitalin mekândaki tezahürü; eski sanayi bölgelerinin “dönüşüm projeleri”yle lüks konut alanlarına çevrilmesi, artık değer mekân aracılığıyla yeniden tahsis edilmesinin somut bir örneğidir. Harvey'in (2013: 123) analizi, bu fiziksel yapıların arkasında yatan sermaye dolaşımı ve mülkiyet ilişkilerini görünür kılar. Buna karşın mekânı fenomenolojik/davranışçı açıdan ele almak, toplumsallığın önemini vurgulama potansiyeli içermekle

birlikte, “idealizm ya da naif pozitivist deneycilik” riski barındırmaktadır. Manuel Castells (2017: 47-61) ise *kentsel kriz* kavramına analizinde merkezi bir yer vererek sermaye birikimi ile işgücünün yeniden üretimi için gerekli ortak tüketim araçları (konut, ulaşım, sağlık, eğitim) arasındaki yapısal çelişkilerine odaklanmaktadır. Buna göre kentteki toplu konutların yetersizliği, bir mahalleye ulaşımın zorluğu ya da kamusal sağlık hizmetlerindeki aksamalar, bu yapısal çelişkinin görünür yüzüdür. Örneğin, bir kentin varoşlarında yaşayan işçilerin işe gidememesi, hem sermayenin ihtiyaç duyduğu emeğin yeniden üretimini engelleyen hem de toplumsal bir patlama potansiyeli taşıyan bir *kentsel kriz* durumudur. Castells, Lefebvre’yi böylesi bir sermaye-emek çelişkinin göz ardı etmeyle eleştirirken, bazı Marksistlerin de kentsel çelişkileri sınıf mücadelesinin yalnızca sıradan bir yansıması olarak gördüğünü düşünmektedir (Castells, 2017: 69-70). Halbuki Castells’te kentsel/mekânsal durum, sermaye mantığının toplumsal yapıyı nasıl belirlediğini analiz etmek için en önemli odak noktalarından biridir. Ancak, Edward Soja (2019), Harvey ve Castells’in temsil ettiği ekonomi-politik ağırlıklı yaklaşımı sorgular. Soja için mekân, sermayenin homojenleştirici mantığına indirgenemeyecek kadar karmaşık ve çok katmanlı bir gerçekliktir. Bu nedenle mekânın yalnızca ekonomik süreçlerin değil; aynı zamanda kültür, kimlik ve imge ekonomisinin de kurucu unsuru olarak kavranması gerektiğini savunur. Soja’nın vurguladığı kültür, kimlik ve imge ekonomisi, mekânın yalnızca maddi bir ürün olmadığını, aynı zamanda anlamların, aidiyetlerin ve imajların sürekli üretildiği bir alan olduğunu ifade etmektedir. Bu nedenle Soja’nın *postmodern coğrafya* anlayışı, Harvey’in tarihsel-coğrafi materyalizmine karşı, mekânın çoğul, parçalı ve temsilî boyutlarını öne çıkarmaktadır. Soja’nın eleştirisinden daha radikal bir itiraz ise feminist coğrafyacılar gelir. Gillian Rose (1993: 137-160) ve Doreen Massey (2001), yalnızca Harvey ve Castells’i değil Soja’nın *postmodern coğrafyasını* da kapsayan bir eleştiri geliştirmektedir. Onlara göre Marksist ve postmodern yaklaşımlar, büyük ölçüde eril ve evrenselci nitelikler taşır ya da toplumsal-mekânsal dinamiklerin çeşitliliğini yeterince kavrayamamaktadır. Bu yaklaşımlar, mekânı sınıf temelli veya kültürel temsiller üzerinden kurgularken, toplumsal cinsiyetin mekânı nasıl yapılandığını göz ardı etmektedir. Bu noktada Gillian Rose’un kullandığı *paradoksal mekân* kavramı, egemen anlatıların dışarıda bıraktığı deneyimlerle iç içe geçen çelişkili bir alanı işaret etmektedir. Bu mekân, toplumsal cinsiyet, ırk ve cinselliğin kesişiminde hem baskının hem de direnişin üretildiği yerdir. Massey de benzer biçimde mekânın toplumsal cinsiyetle kuruluşunu vurgulayarak ekonomik indirgemeciliği reddeden, sermaye birikim süreçleri kadar ataerkil yapıları da merkeze alan eleştirel ve dönüştürücü bir analiz önermektedir. Massey’in küresel yoksulluğun haritasının bir toplumsal cinsiyeti olduğu tespiti, mekânın sadece sınıf veya kültürle değil; ataerkillikle de iç içe geçtiğini göstererek tüm diğer yaklaşımları eksik olmakla itham etmektedir. Her iki feminist coğrafyacıya göre ideal mekân analizi, makro ölçekteki açıklama gücünü mikro ölçekteki gündelik hayat pratikleri ve farklı kimliklerin mekân deneyimleriyle bütünleştirmeli; mekânı zamanla birlikte, açık ve ilişkişel bir uğrak olarak kavramsallaştırmalıdır (Rose, 1993: 159-160; Massey, 2001: 235-243).

Yukarıdaki yaklaşımlar, farklı odak noktaları üzerinden birbirlerini aşmaya çalışsalar da mekânsal analizlerini ağırlıklı dışsal belirlenimler üzerinde yoğunlaştırmaktadır. Oysa, gündelik hayatta mekânın/yerin/coğrafyanın bir çatışma ve müzakere konusu haline geldiğini gördüğümüz manzaralarda açıkça görülmektedir ki mekânsal analize, aynı zamanda mekânın içinden, onun dilinden de katkı yapılması gerekir. Bu aşamada Gaston Bachelard (2013), Tim Ingold (2011) ve Yi-Fu Tuan (2018) gibi isimlerin mekân tartışmalarına anlam ve deneyim boyutunu dahil etmeleri son derece önemlidir. İnsanın mekânla kurduğu bağ, yani mekânı *yer*ye dönüştürme çabası, göz ardı edilmemesi gereken temel bir gerçekliktir. Tuan’ın *yer sevgisi* (topophilia) kavramı, mekânın sadece pozitivist bakışla tanımlanan ya da Marksist anlamıyla üretilen değil; aynı zamanda hissedilen, sevilen veya nefret edilen bir şey olduğuna da işaret etmektedir. Benzer biçimde Bachelard’ın mekânın imgesel ve şiirsel boyutuna yaptığı vurgu ile Ingold’un mekânı, noktalar arasında gidilen soyut bir uzam değil, bizzat hareketin kendisiyle örülen bir doku olarak ele alan *yolda olma* kavramı, mekân deneyiminin öznel, duyumsal ve süreçsel niteliğini ortaya koyan diğer önemli katkılardır. Yukarıda özetlenen kuramsal yaklaşımların Türkiye’deki güncel çalışmalarda izdüşümlerini görmek mümkündür. Lefebvre ve Harvey’in mirasından yararlanan bazı çalışmalar (Boşdurmaz ve Avcı, 2025; Kaymaz, 2021), kentsel

dönüşüm ve direniş pratiklerini sermaye birikimi ve soylulaştırma bağlamında ele alırken; Yarımbaş (2017), De Certeau'nun yürüme edimini kent pratiklerinde somutlaştırmakta; Ar (2021), Tuan'ın *yer sevgisi* kavramıyla mekânın yere dönüşümünü; Çorakbaş (2021), Ingold'un *eylemler manzarasını* İstanbul Kara Surları üzerinden; Aynalı (2023) ise Bachelard'ın izinde mekânın şiiresel ve maddi olmayan boyutlarını tartışmaktadır. Bu çeşitlilik, mekân kuramının tek bir paradigmaya indirgenemeyecek zenginlikte ve karmaşıklıkta olduğunu göstermektedir.

Bu çalışma, mekâna ilişkin yaklaşım çeşitliliğini olgusal olarak yadsımamakla birlikte, bisikletli mekânsal deneyimi anlamak için Henri Lefebvre'in kavramsal çerçevesini temel almaktadır. Lefebvre, mekânı hem maddi pratikler hem de sembolik anlamlar ve gündelik yaşantılar bağlamında yukarıdaki yaklaşım çeşitliliğine zemin hazırlayacak bütünlüklü bir yaklaşım sunmaktadır. *Yaşanan mekân, şehir hakkı ve mekânın üretimi* kavramları Lefebvre'nin mekân kuramını bu araştırma bağlamında temellendirmek için önem arz etmektedir. Bununla birlikte Maurice Merleau-Ponty (2017) Michel de Certeau (2008), Yi-Fu Tuan (2018), Tim Ingold (2011), Gaston Bachelard (2013) gibi isimler de bu kavramların bisiklet deneyiminde temellendirilmesinde önemli katkılar sağlamaktadır.

1.1. Lefebvre'in Mekân Yaklaşımı ve Bisiklet-Mekân İlişkisi

Henri Lefebvre, mekânın üretiminden söz ederken mekânın içerdiği tüm eylem, hal ve anlam katmanlarının açığa çıkışını, onun sadece fiziksel bir alan değil; sürekli olarak toplumsal pratiklerle, temsillerle ve yaşantılarla inşa edilen dinamik bir süreç olduğunu belirtir. "Düşünce ve felsefe bu süreçte yüze çıkar, derinliklerden yükselir, ama aynı zamanda hayat ve bütün toplum da mekânla birlikte deşifre olur" (Lefebvre, 2014: 271). Dolayısıyla Lefebvre'in tasavvuru, mekândan hareketle yaşamı kuşatan şeyler arasındaki bütünlüğü kavramak ve inşa etmek üzerine kuruludur. Mekân ve yaşam arasındaki bütünlüğü analiz etmek için Lefebvre *tasarlanan, algılanan ve yaşanan mekân* kavramlarını önerir. *Tasarlanan mekân*, planlamacıların, şehircilerin, "parçalayan ve düzenleyen teknokratların" iradesiyle şekillenen, istatistik ve hesaplamalarla kavramsallaştırılan mekândır (Lefebvre, 2014: 68). Burada mekân, yaşamsal olandan ziyade entelektüel bir soyutlama olarak ele alınır: kentin nasıl genişleyeceği, konutlaşacağı veya kamusal alanların nasıl düzenleneceği, çoğu zaman teknik, ekonomik ve politik aktörlere ait bir tasarruf yetkisiyle belirlenir. Bu süreç, doğa ile kurulan ilkel ve organik ilişki biçimlerinden yalıtılmış, dolayısıyla özünde yabancılaştırıcı bir mekân kategorisini ifade eder (Ghulyan, 2017: 19). Kent halkının talep ve gereksinimleri, bu soyut tasarımın gölgesinde kalabilir. Buna karşılık *algılanan mekân*, bu soyut tasarımın gündelik hayatta karşılık bulduğu somut, fiziksel gerçekliktir. Mekânsal pratiklerin icra edildiği, herkesin duyuşsal olarak tecrübe ettiği (Lefebvre, 2014: 69; Savaş, 2020: 26); iş, özel hayat ve boş zamanın kesişiminde, rutinlerimiz ve ihtiyaçlarımız gereği deneyimlediğimiz, fiziksel varlığıyla yönlendirici olan mekândır (Avar, 2009: 7). *Yaşanan mekân* ise en öznel ve derin olan katmandır; öznel deneyimlerin, kişisel tarihin, duygu ve hissedişlerin mekânıdır (Lefebvre, 2014: 364). Denilebilir ki *yaşanan mekân* çocukluğun idrak ve imgelem dünyasının, rasyonel ve irrasyonel değerlerin bir arada bulunabildiği, insanın yaratıcı yönünün kaynaklarındandır.

Lefebvre'e göre mekânın üç boyutunun diyalektik birliği ve sürekli etkileşimi esastır ve onun mekân analizinin nihai amacı, bu üçü arasında bir geçişkenliğin sağlanması ve böylece mekânın toplumsal üretimine birlikte dahil edilmeleridir. Bu bütünlüğü sağlayan, mekânla ilişki kuran, öznenin bedenidir; çünkü "toplumsal pratik, bir beden kullanımı gerektirir" (Lefebvre, 2014: 69). Beden, tasarlananın soyut kuralları ile algılananın somut pratikleri arasında köprü kuran, her ikisini de yaşananın içsel dünyasına taşıyan bir araçtır. Beden aracılığıyla mekânsal kategorilerin her biri ile kurulan ilişki, mekânı yeniden görme, duyma, ona dahil olma ve onunla köksel bir bağ kurmayı gerektirir. Bu noktada, bisiklet sürme eylemi, bedenin bu aracılık ve birleştirici rolünü son derece belirgin ve güçlü bir şekilde somutlaştırır. Bisiklet, bedeni mekânla doğrudan, aracısız ve fiziksel bir diyaloga sokan bir uzantı haline getirir. Rüzgârın hissedilmesi, yolun/mekânın kıvrım ve eğimleri, üzerinden geçilen nesne ve biçimler, hareketin ritmini ve yönünü belirleyen dışsal koşullar ve duyularla

algılanan diğer hemen her şey, mekân tarafından içerilmeyi ve giderek mekânı içermeyi sağlar. Çünkü bunlar, bedeninin mekân içinde bulunuşunu fiziksel ve duymusal olarak belirlemenin yanında, mekânın aynı zamanda bir boşluk olarak bedene dokunmasının, onunla etkileşime girmesinin de araçları olarak deneyimlenir. Böylece mekânla kurulan ilişkinin duygusal ve bilişsel bağları da şekillenir. Bu deneyim, mekânın yaşantılanması ve bütüncül olarak kavranmasında mutlak öneme sahip olan bedeni merkeze alır (Merleau-Ponty, 2017: 330-340). Beden-mekân diyalogunun niteliğini, Merleau-Ponty'nin fenomenolojik yaklaşımı ile ele almak mümkündür. Ona göre, beden ve dünya (mekân) arasındaki ilişki, önceden verili bilişsel kalıpların ötesine geçen "kökensele imlemeler" doğurur. Bu ise, bedeninin mekânı sadece içinde bulunduğu bir ortam olarak değil, varoluşunun ayrılmaz bir parçası olarak deneyimlemesiyle, ikisi arasındaki temel ve doğrudan bağlantıların ortaya çıkması anlamına gelir. Bedensel hareket, mekânı yoğun bir duymusal yaşantı biçiminde kavramamızı mümkün kılar. Dünyada algılanan şeyler, "beden ve dünyanın birlikte varoluşuna" hizmet eder (Merleau-Ponty, 2017: 152, 340). Burada bir anlam inşası değil, var olan anlamın keşfi söz konusudur. İnsan, kendini ancak dünyada, onunla etkileşim halinde bilir; "iç insan" diye bir şey yoktur (Merleau-Ponty, 2017: 14). Bilinç, bedenden ayrı değil, onunla bütünlük haldedir. Bisiklet üzerindeki deneyim, bu bedenlenmiş bilincin ve bedeninin dünyaya yönelimsel açılımının bir tezahürüdür. Buradan hareketle bisiklet aracılığıyla gerçekleşen deneyimin, bedeninin *dünyaya tutunmasına* katkı sunduğu/sunabileceği söylenebilir (Merleau-Ponty, 2017: 14). Bu tutunma, mekânı salt görsel bir manzara olmaktan çıkarıp beden tarafından doğrudan içerilen ve bedeni de kuşatan somut, duymusal bir gerçekliğe dönüştürür. Bu noktada Merleau-Ponty'nin *dünyaya tutunma* kavramsallaştırması Lefebvre de (2014) mekânın yaşanmasının duymusal köklerine ve mekânla kurulan canlı bağın niteliğine karşılık gelir ve birbirini tamamlar.

Bisikletin mekânı duymusacı ve öznelleştirici potansiyeli, onu Michel de Certeau'nun gündelik hayat analizinde önemli bir *taktik* haline getirir. De Certeau, nesnelere ve eylemlerin verili biçimlerden uzak; özgün kullanımlarının, egemen stratejik yapılar karşısında çatlaklar oluşturduğunu belirtir. Ona göre yürümek, kenti bir manzaraya indirgeyen tasarım kalıpları karşısında, onu içeriden deneyimlemenin bir taktiğidir; yön değiştirme ve sapmalarla bedeninin mekânla dolaysız bir ilişki kurmasını sağlar (2008: 185, 210). Tıpkı yürümek gibi bisiklet sürmek de benzer bir *taktiktir*. Çoğu zaman mekânsal deneyimin yaygın biçimleri, mekânı manzaraya ya da aşılması gereken soyut bir mesafeye indirgemeye dayalıdır. Hızlı ve soyutlayıcı araçlar, bu stratejinin zeminini oluşturur. Bisiklet ise bu stratejinin karşısında, kullanıcılarının başvurduğu bir *taktik* potansiyeli taşır. Yalnızca fiziksel bir eylemin aracı olarak değil, aynı zamanda mekâna duymusal, bilişsel ve kültürel bir yorum getirme kapasitesi olarak anlam kazanır. Bisiklet, kenti dışarıdan değil içeriden deneyimlemeye, ona dahil olarak verili anlam kalıplarının dışına çıkmaya olanak tanır. Bu, "gözün toparlayıcı, bütünlleştirici imgelemlerinden kurtulduğunuzda günlük yaşamın yabancı, farklı bir yönüyle" karşılaşma halidir (De Certeau, 2009: 188). Karşılaşma, "(...) yaşama değer olarak katılacak" (May, 2020: 71) şeylerle etkileşime girmektir. Bu, bir fikirle, duyguyla, insanla karşılaşmak da olabilir; taşla, toprakla da. Otoyol kenarındaki ölmüş bir hayvanı, bir mezarlığı, göletteki su yılanını, inşaat olmaya başlayan yeşil alanları fark etmek, bisikletlinin deneyim alanına girer. Gündelik hayatta "görünmez" veya "sıradan" addedilen bu unsurlar, bisikletin yavaşlığı, açıklığı ve doğrudanlığı sayesinde görünür ve dikkate değer hale gelir. Bisiklet, böylece "eylem, uygulama ve üretme tarzlarına (...) uzamın (...) şiirsel ve mitik bir deneyimi"ne dönüşür (De Certeau, 2009: 188). Bu *taktiksel* konum, gündelik yaşamın rutinini ve tüketimci stratejilerini kırarak, onu özgürleştirici ve keşfe açık bir alan olarak yeniden tanımlar. Bu, kolektif bir politik taleple birleştiğinde, bisikletin dönüştürücü gücü daha stratejik ve yapısal bir boyut kazanır. Lefebvre'nin *şehir hakkı* kavramı, bu geçişi anlamak için kritiktir. *Şehir hakkı*, salt bir barınma hakkı değil, kent sakinlerinin kentsel mekânı kullanma, dönüştürme ve kendi kolektif ihtiyaçlarına göre yeniden üretme hakkıdır (Lefebvre, 2018: 119-132). Bu hak, kentin salt bir meta veya sermaye birikim aracı olarak görülmesine karşı radikal bir politik taleptir ve gündelik hayat pratiklerinden doğan bir mücadeleyi gerektirir. Çünkü kapitalist şehirleşmenin parçalayıcı ve ticarileştirici etkilerine karşı, kenti yeniden ele geçirmeyi ve toplumsal ilişkileri demokratikleştirmeyi içermektedir *şehir hakkı*. Bisikletin bireysel bir pratik olarak ortaya koyduğu alternatif mekân deneyimi, -bedenle kurulan dolaysız ilişki,

duyusal farkındalık, *taktiksel sapma*- bu kolektif hak talebiyle birleştiğinde somut bir politik güce dönüşebilir. Zira Avrupa’da Kopenhag ve Amsterdam gibi şehirlerde bisikletin kent içi ulaşımında başat araç haline gelmesi, bu dönüşümün somut örneğidir. Avrupa Bisiklet Federasyonu’nun çalışmaları, Avrupa Birliği fonlarıyla desteklenen altyapı projeleri, bisiklet için kesintisiz ve kaliteli güzergahların oluşturulması, diğer ulaşım türleriyle entegrasyon, park alanları ve EuroVelo gibi uluslararası rota ağları, bisikletin artık marjinal bir tercih değil, mekânı tasarlayanın merkezinde yer alan rasyonel, ekolojik ve demokratik bir unsur olarak kabul gördüğünü gösterir. Bu örnekler, teknokratik aktörlere ait olan kenti tasarlama yetkisinin ve *tasarlanan mekânın* egemenliğinin bisikletli ulaşım politikaları aracılığıyla sivil toplumun taleplerini ve alternatif vizyonunu da içerecek şekilde genişleyebildiğinin kanıtıdır. Bu örneklerde bisiklet, yalnızca bireylerin yapısal koşullar karşısında geliştirdiği taktiksel bir araç değildir aynı zamanda yapısal koşulları dönüştüren stratejik bir araç olma potansiyeli de taşımaktadır. Böylece bisikletin, mekânın üretim sürecine doğrudan ve kolektif bir müdahale aracı olduğunu söylemek mümkün hale gelir.

Arne Gielen ve Gertjan Hulster’in (2020) *Why We Cycle* adlı belgesel çalışmasında bisikletin mekânsal politikaların ve gündelik yaşamın şekillenmesinde nasıl sonuçlar doğurduğu, Amsterdam örneğinde ortaya konulmaktadır. Buna göre bisiklet, Hollanda’da mimarlık ve modern şehircilik anlayışının geleneksel şehir mimarisi etrafında tasarlanmasına eşlik etmektedir. Bu anlayışta şehir, ikonik yüksek binaların yer aldığı, otomobil odaklı alanlar olarak değil; toplumsal ilişkilerin olduğu daha küçük ve samimi mekânlar olarak tasarlanır. Bunlara bağlı olarak Amsterdam’da bisiklet kullanımı, insanların fiziki çevreleriyle ve diğer insanlarla etkileşim içine girdiği bir gündelik yaşam rutini oluşturmuştur. Lefebvre’den hareketle bunun “mekânın toplumsallaşması” (2014) olduğu söylenebilir. Mekânın toplumsallaşması, insanların mevcut yakın çevreleri dışından kişilerle etkileşime girdikleri süreci ifade eden “çeşitliliğe potansiyel maruz kalma” kavramı ile açıklanmaktadır. Farklı kimlik ve kültürel özelliklere sahip insanlar arasında toplumsal uzlaşının sağlanmasında bisiklet bu anlamda oldukça etkili bir araç olarak öne çıkmaktadır. Bisiklet hareket halindeyken dâhi kullanıcının mekânda uyumlu bir akışın içinde yer almasını beraberinde getirmektedir. Çünkü “Bisiklet üzerine düzenlenmiş şehirlerin, kamusal alan ve kamusal kültür durumları vardır” (Gielen ve Hulster, 2020). Tüm bunlarla bağlantılı olarak bisikletin sınıfsal hiyerarşinin görünür kılındığı bir kamusal anlayış karşısında eşitlikçi dünya görüşüne uygun olduğu savunulmaktadır. Bu bağlamda, yukarıda belirtildiği gibi, bisikletin gündelik yaşamda yarattığı etkileşim ve toplumsallaşma, mekânı kuramsal olarak yeniden düşünmemizi sağlayan derin bir felsefi temele de oturmaktadır.

Lefebvre’nin (2014; 2017; 2018), Merleau-Ponty’nin (2017) ve De Certeau’nun (2008) mekâna ilişkin yaklaşımları, gündelik hayatın akışı içinde beden, pratik ve anlamın kesiştiği bir kavşak olarak görülebilir. Buna göre mekânda varolmanın mekânı var etmek için bir koşul olabileceği, bisikletli mekânsal deneyimin ise bu koşulu somutlaştıran ve hayata geçiren özgün bir pratik olabileceği öne sürülebilir. Bisiklet, öncelikle, bedeni aracı kılarak Lefebvre’nin üçlü mekân diyalektiğini harekete geçirir. Tasarlanmış mekânın soyut kurallarını, algılanan mekânın duyusal pratiğiyle buluşturur ve bunu *yaşanan mekânın* kişisel ve anlam yüklü dünyasına taşır. Merleau-Ponty’nin (2017) fenomenolojisiyle derinleşen bu beden-mekân diyalogu, bireyi mekânın içinde edilgen olmaktan çıkarıp onunla kurduğu fiziksel ve duyusal bir bütünlük içinde anlamlanan aktif bir öznesi haline getirebilir. De Certeau’nun gündelik eylemlerin *taktiksel* nitelikleri dolayımında bakıldığında ise bisikletin, bisiklet kullanımının yabancılaştırıcı hâkim mekânsal stratejilere ve etkilere karşı geliştirilmiş bir olanaklılık sağlayabileceği de öne sürülebilir. Görece yavaşlığı, mekânla doğrudanlığı ve verili eylem kalıplarının dışına çıkma olanakları sayesinde, gündelik hayatın görünmez kılınan detaylarının görünür kılınması; mekânın şirsel ve mitik bir deneyim alanına dönüştürülmesinde de bisiklet rol oynayabilir. Tüm bunlar, bisikletin kolektif bir politik vizyonla birleştiğinde, Lefebvre’nin *şehir hakkı* kavramı uyarınca bir praksis olarak da yorumlanabilir. Zira günümüzde bisikletli ulaşım politikalarının, bir biçimde kent tasarımında belirleyici hale gelmesi, mekânın kimin için ve nasıl üretildiği sorularına verilen demokratik, ekolojik ve özgürleştirici yanıtlar içinde yer almaktadır. Dolayısıyla bisiklet, yalnızca herhangi bir ulaşım aracı

değildir. O, mekânı yeniden duyumsamanın ve anlamlandırmanın, onu *taktiksel* olarak yeniden yorumlamanın ve nihayetinde onu daha adil, erişilebilir ve insani bir şekilde kolektif olarak yeniden üretmenin güçlü bir olanağı için işlevseldir. Tüm bunlar, bisikleti mekânda var olmak ve mekânı var etmek bağlamında ele almak için yeterli nedenler sunmaktadır.

2. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ

Bu çalışmada, bisikleti ulaşım, rekreasyon, hobi gibi gündelik motivasyonlarla kullanarak onu yaşamlarının olağan bir aracı haline getirmiş öznelerin, mekânla ilişkilerini oluşturmalarında ve dönüştürmelerinde bisikletin ve bisiklet sürmenin anlamı araştırılmaktadır. Bisiklet sürmenin mekânsal deneyimde ortaya çıkardığı anlamları ortaya çıkarmak için fenomenolojik araştırma deseni tercih edilmiştir. Böylece bisiklet süren bireylerin mekânı nasıl yaşadıkları, algıladıkları ve anlamlandırdıkları ortaya konulabilecektir. Fenomenoloji bireylerin yaşantılarının özünü ve bu yaşantıların taşıdığı anlamları çözümlemeyi amaçlar. Dolayısıyla “Bir fenomen ya da kavrama ilişkin yaşanmış deneyimlerin ortak anlamlarının” (Creswell, 2023: 79) keşfine yönelik olarak kullanılan fenomenolojik araştırma deseni, bu çalışmada bisikletin, bireylerin mekânla karşılaşma, onu deneyimleme ve anlamlandırma süreçlerindeki özgün ve ortak biçimleri keşfetmek için kullanılmıştır. Bu yaklaşım, bisiklet sürme deneyiminin bireyin bedensel, duyuşsal ve bilişsel düzeyde mekânla kurduğu ilişkiyi anlamaya olanak tanımaktadır. Bu doğrultuda fenomenolojik desen, bisiklet sürmenin gündelik hayatın akışı içinde nasıl anlam kazandığını, bireysel deneyimlerin ortak temalar etrafında nasıl şekillendiğini kavramak açısından en uygun araştırma çerçevesini sunmaktadır. Bisikletli mekân deneyimlerine dair verilerin elde edilmesi için kartopu örneklem tekniği ile ulaşılan sekizi kadın, dokuzu erkek olmak üzere toplam 17 kişiyle Haziran 2024 ile Mayıs 2025 tarihleri arasında yüz yüze ve çevrimiçi görüşme yapılmıştır. Katılımcıların bisikletle ilişkilerini anlamak için, 30 açık uçlu soru sorulmuştur. Yarı yapılandırılmış derinlemesine görüşmeler, ilgili konu hakkında deneyime dayalı, belli birikimleri/uzmanlıkları olan katılımcılardan mümkün olduğunca fazla ve derinlikli verinin yine onların kendi anlatımıyla elde edilmesini sağlamaktadır (Morris, 2015: 3). Bu çalışmada da derinlemesine görüşmelerle katılımcıların bisiklet kullanma ve mekânı deneyimlemelerine dair özgün deneyimlerini ve görüşlerini ortaya koyacağı düşünülmüştür. Katılımcıların gündelik yaşamlarında bisiklete ilişkin deneyim ve düşünceleri üzerinde temellenen sorulara verilen cevaplar, araştırmanın kavramsal çerçevesi bağlamında betimsel analize tabi tutulmuştur. Kodlama evresi, *yaşanan mekân*, *şehir hakkı* ve *mekânın üretimi* kavramları bağlamında bisikletin mekân deneyimindeki karşılığı dikkate alınarak gerçekleştirilmiştir. Söz konusu kodlamalara uygun ifadeler seçilmiş; veriler, bulgular bölümünde üç başlık altında değerlendirilebilecek şekilde anlam birimleri ve temalar altında sınıflandırılarak kavramsal çerçeve doğrultusunda yorumlanmıştır.

Araştırmanın çalışma grubunda Ankara, Giresun, Ordu, İzmir, Eskişehir, Bartın, Çanakkale, Konya ve İstanbul şehirlerinde yaşayan yaşları 28 ile 64 arasında değişen ve eğitim düzeyleri lise (dört), ön lisans (iki), lisans (yedi), yüksek lisans (iki) ve doktora (iki) arasında çeşitlenen 9’u kadın 8’i erkek 17 katılımcı bulunmaktadır. Öğretmen, mimar, eczacı, akademisyen, havuz bakımıcısı, tiyatro eğitmeni, sigortacı, sağlık çalışanı, güvenlik görevlisi, iletişim teknolojileri çalışanı ve bisiklet aksesuar tasarımcısı olan katılımcıların bisiklet kullanım süresi dört yıl ile 35 yıl arasında değişmektedir. Şehir, dağ, yol-yarış, katlanır, gravel, tur ve elektrikli gibi türlerde bisikletlere sahip katılımcıların bisikleti kullanma motivasyonları arasında ulaşım, gezi, spor, aktivizm ve sağlık bulunmaktadır.⁴ Katılımcıların cinsiyetlerinin, sınıfsal durumlarının ve yaşadıkları şehirlerin mekânın üretimi ve şehir hakkı bağlamında yarattığı farklılaşmalar, bulguların yorumlanmasında dikkate alınmıştır.

⁴ Profesyonel bisiklet kullanıcılarının bisikletle kurdukları ilişki, çoğunlukla mesleki motivasyonlara dayandığı ve bu yönüyle bisikletin gündelik hayatın olağan akışı içindeki anlamını yansıtmayacağı düşünüülerek, araştırmanın kapsamı dışında bırakılmıştır.

Araştırma kapsamında, Hacettepe Üniversitesi Sosyal ve Beşeri Bilimler Etik Kurulu'nun 11 Haziran 2024 tarihli, 2024/11 sayılı toplantısında etik kurul onayı alınmıştır. Bu doğrultuda, görüşmecilere Aydınlatılmış Onam Formu sunulmuş ve katılımcı onayları temin edilmiştir.

Tablo 1. Bisiklet Kullanıcılarının Demografik Özellikleri

İsim	Cinsiyet Yaş	Eğitim	Meslek	Yaşadığı Şehir	Bisiklet Kullanım Süresi (Yıl)	Bisiklet Türü	Bisiklet Kullanım Amacı
Ekin	Erkek, 50	Ön Lisans	İletişim Teknolojileri Çalışanı	Ankara	19	Yol-yarış, Katlanır, Dağ	Aktivizm, Ulaşım, Gezi, Spor
Ercan	Erkek, 40	Lise	Havuz Bakımcısı	Ordu	9	Dağ, Yol-yarış	Ulaşım, Gezi, Spor
Ertan	Erkek, 47	Lisans	Öğretmen	Giresun	10	Şehir Bisikleti, Katlanır	Ulaşım, Gezi
Onur	Erkek, 54	Lisans	Mimar	Giresun	12	Şehir, Dağ, Gravel Bisiklet	Ulaşım, Gezi
Özhan	Erkek, 47	Lisans	Öğretmen	Giresun	14	Şehir, Dağ, Yol-yarış Bisikleti	Gezi, Spor
Sema	Kadın, 51	Lisans	Öğretmen	İzmir	13	Katlanır, Dağ	Aktivizm, Ulaşım, Gezi
Şengül	Kadın, 51	Ön Lisans	Sigortacı	Giresun	22	Dağ, Yol-yarış Bisikleti	Ulaşım, Gezi
Melike	Kadın, 44	Lisans	Eczacı	Giresun	4	Şehir Bisikleti	Ulaşım, Gezi
Burçin	Kadın, 41	Yüksek Lisans	Tiyatro Eğitmeni	Ankara	12	Katlanır, Şehir, Dağ, Elektrikli	Aktivizm, Ulaşım, Gezi
Nihan	Kadın, 43	Yüksek Lisans	Bisiklet Aksesuar Tasarımcısı	Ankara	21	Dağ, Şehir, Katlanır	Aktivizm, Ulaşım, Gezi, Spor
Rahime	Kadın, 64	Lisans	Emekli Öğretmen	Eskişehir	23	Katlanır ve Elektrikli	Aktivizm, Ulaşım, Gezi
Mustafa A.	Erkek, 50	Doktora	Akademisyen, Peyzaj Mimarı	Bartın	30	Dağ, Yol-yarış, Şehir	Ulaşım, Gezi, Aktivizm, Sağlık

Doğancan	Erkek, 34	Lise	Bisiklet Şefi	Çanakkale	9	Tur ve Dağ Bisikleti	Ulaşım, Gezi
Yasemin	Kadın, 38	Doktora	Serbest Araştırmacı	İstanbul	7	Tur ve Yol-yarış	Ulaşım, Gezi, Spor
Aydın	Erkek, 44	Lise	Güvenlik Görevlisi	Ordu	21	Şehir ve Dağ	Ulaşım, Gezi, Sağlık
Beyza	Kadın, 28	Lise	Sağlık Çalışanı	Konya	15	Yol-yarış, Dağ	Ulaşım, Gezi, Aktivizm, Spor
Mustafa K.	Erkek, 52	Lisans	Elektronik ve Hab. Müh.	İzmir	35	Katlanır, Dağ, Yol-yarış	Aktivizm, Ulaşım, Sağlık, Gezi

3. BULGULAR: BİSİKLET: MEKÂNDA VAR OLARAK MEKÂNI VAR ETMEK

Çalışmanın bu bölümünde bisikletli mekânsal deneyimin, *yaşanan mekân*, *şehir hakkı* ve *mekânın üretimi* kavramları etrafında nasıl bir anlam dünyası oluşturduğu tartışılmaktadır. Temel soru, bisikletin bireyin mekânda var olma ve onu yeniden var etme pratiğine nasıl olanak sağladığıdır. Bu amaçla, önce kuramsal çerçevedeki ilgili kavram ve yaklaşımlar ışığında, bisikletin mekânın bu üç boyutuyla nasıl bir ilişki içinde olabileceği üzerinde durulmuş ardından, kuramsal perspektifle görüşme verileri diyaloga sokularak söz konusu kavramların bisikletli pratiklerde somut olarak nasıl tezahür ettiği veya edebileceği anlaşılmaya çalışılmıştır.

3.1. Bisikletle Mekânı Yaşanan Kılmak

Mekânın yaşanan kılınması, daha önce de belirtildiği gibi mekânla kurulan ilişkinin öznel ve kamusal boyutunda son derece önemlidir, çünkü mekânın kullanımındaki içsel gelişmeleri kapsamaktadır ve bunlar mekânla bağ kurmada kilit roledir. Mekânı araçsallaşmış fiziksel bir uzam olmanın ötesinde, onun kişiliğimiz üzerinde yarattığı kurucu anlamların ve deneyimlerin bir kaynağı olarak değerlendirmenin ifadesidir (Lefebvre, 2014).

Yaşanan mekânı, bisikletli mekânsal deneyim için özel kılan unsur, bisiklet aracılığı ile mekânın yaşanan oluşunu sağlamla ve ya da keşfetmekle ve bundan doğan *kazanımlarla* ilgilidir. Nasıl ki bir toplumun mekânsal pratikleri, o toplumun mekânını yaratan dinamikleri oluşturuyorsa (Lefebvre, 2014: 67), bisiklet sürmenin bizatihi kendisi de mekânın yaratılmasında aynı nedenlerle işlevseldir. Bisiklet bedeni mekânın içinde mekânı bildiğini sanan bir göz ya da çeşitli amaçlarla onu arşınlayan olmaktan çıkarak mekânın içinde anlaşılan, onunla köksel bağını kuran bir varlık haline getirir.

Araştırmada katılımcıların bisiklet deneyimleri, onların mekâna, zamana ve bedene ilişkin verili eylem biçimlerini dönüştürmeleri ile başlayan ve giderek bütün gündelik yaşam pratikleri ve algıları üzerinde etkili olan bir kapsama ulaşmaktadır. Buna bağlı olarak, bisikletin mekân deneyiminde sağladığı uzamsal genişleme ve mekân içinde var olan şeylerle temas kurulmasına aracılık ettiği görüşme verileriyle ortaya çıkmıştır. Katılımcı Ercan'ın (Havuz Bakımcısı, 40) ifadeleri de bunu ortaya koymaktadır: “Şurada şehrin içindesin ama bu şehirden başka bir şehir daha var, gidebileceğin bir şehir daha var aslında... gördükten sonra, orada olsam diyorsun.” Ercan'ın tarif ettiği, resmi kent planının (*tasarlanan mekân*) sunduğu deneyimin ötesinde, bisikletlinin kendi keşifleri, merakı ve bedensel emeğiyle yarattığı alternatif bir coğrafyadır. Bu, kentin ücra sokaklarında, nehir kıyılarında, uzak patikalarında, şehrin köylerinde vücut bulur. Bisiklet, bireyi, *tasarlanan mekânın* belirlediği ana rotaların dışına çıkmaya, kendine özgü bir yol ağı örmeye teşvik etmektedir. Böylece, kentin

görünmeyen, fark edilmeyen (Tuan, 2018) katmanları ortaya çıkar. Bu alternatif şehrin keşfi, yüzeysel ve gelip geçici bir bakışla değil, derinlemesine ve özenli bir temasla gerçekleşir. Ercan'ın "buraları ilmek ilmek işleyerek geziyorum" ifadesi, bu temasın niteliğini betimlemektedir. Bu ifade, mekânla kurulan ilişkinin tek seferlik olmadığını, tekrarlayan bir süreç olduğunu göstermektedir. "Nerede ne olduğunu; çeşmesini, köprüsünü, evini, bahçesini, ağacını hepsini biliyorum" sözleri ise, bu emeğin sonucunda elde edilen mahalli, samimi ve bedensel bilgiye işaret eder. Bu, haritada gösterilemeyecek türden bir bilgidir; bir çeşmenin serinliğini, bir ağacın gölgesini, bir köprünün taşlarındaki dokuyu bilmektir. Bu pratik, Tim Ingold'un (2011) *yolda olma* kavramıyla da örtüşmektedir. Ingold, modern dünyada hâkim olan "taşımacılık" mantığını eleştirir. Taşımacılık mantığında mekân, bir noktadan diğerine en hızlı ve verimli şekilde geçilecek bir engel, bir uzamdır. Harita ve GPS gibi araçlar, bu mantığın ürünüdür; mekânı sabit noktalar (kavşaklar, adresler) ve aradaki boşluklar olarak soyutlar. Oysa *yolda olma*, dünyayı sabit bir zemin olarak değil, sürekli oluş halindeki bir dokuma, bir örüntü olarak deneyimlemektir. Yolda olan kişi -yürüyen, avcı-toplayıcı, gezgin- bu örüntünün bir parçasıdır; onunla sürekli bir etkileşim ve diyalog içindedir. Bilgi, bu etkileşim sırasında, adım adım, dokuna dokuna, görerek, duyarak, hissederek inşa edilir (Ingold, 2011: 143-147). Bisiklet, bu *yolda olma* halinin bir örneğidir. Bisikletli, mekânı haritanın soyut çizgileri olarak değil, tekerleklerin altında hissedilen asfaltın veya toprağın dokusu, yokuşta yükselen nabız ve soluk ritmi, rüzgârın yönü ve şiddeti, etraftan gelen sesler (kuşlar, insanlar, akarsu) ve kokular (çiçek, toprak, deniz) ile birlikte, çok katmanlı ve canlı bir bütün olarak deneyimler. Mekân, bir *uzam* olmaktan çıkar, bir *yol* haline gelir. Yol ise, Ingold'a göre, kat edilerek ve onunla etkileşerek öğrenilen bir bilgi biçimidir. Ercan'ın ilmek ilmek işlemesi, bu yol bilgisinin, mekânsal bilginin inşası sürecinin kendisi olarak yorumlanabilir.

Yolda olma halinin temel koşulu, tüm duyuların devrede olmasıdır. Tuan, bir mekânın gerçek anlamda bir *yer*, yani anlam, değer ve duygu ile yüklü bir mekân haline gelebilmesi için yalnızca görsel bir izlenimin yeterli olmadığını vurgular. Gerçek bir *yer duygusu*, *yakın temas* ve *uzun süreli bir ilişki* gerektirir. Bu temas, görme, işitme, koku alma, dokunma ve hatta tatma duyularını içerir (2018: 244). Bisiklet, bu yakın teması sağlar. Bisikletli sürücü ise havanın sıcaklığını, nemini, rüzgârını doğrudan hisseder. Çevresel faktörler, aşılması gereken bir engel değil, deneyimin bir parçasıdır. Katılımcı anlatıları, bu duysal uyanışın somut örnekleriyle doludur. İzmir'de yaşayan Sema (Öğretmen, 51), bisiklet sayesinde şehirde balık tutan çok fazla insanın olduğunu fark ettiğini söylemektedir. Bu görsel keşif, bisikletin yavaşlığı ve açıklığı sayesinde mümkün olmuştur. Giresun'da yaşayan Şengül (Sigortacı, 51), yaptığı sürüşlerde ağaç türlerini -kirazı, eriği ve taflanı tadarak- yapraklarından onları tanıyacak kadar öğrendiğini belirtmektedir. Burada görme, dokunma ve tatma duyuları iç içe geçmiştir. Giresun'da yaşayan Melike (Eczacı, 45) ise, "Oradaki o ağacı bisiklete binmesem fark edemezdim... Ama bisiklet, bence baktığın yaprağı bile güzel gösteriyor" diyerek, bisikletin sadece nesnelere göstermekle kalmayıp, onlara karşı estetik bir duyarlılık da kazandırdığına işaret etmektedir.

Duysal deneyimler, Michel de Certeau'nun yürüme pratiğine atfettiği anlamda da karşılık bulmaktadır. De Certeau, kentin üstten planlanmış stratejik düzeninin sokak seviyesindeki yürüyüş pratikleri (*taktikler*) tarafından dönüştürülebileceğini söylemektedir. Yürüyen kişi, kestirme yollar bularak, vitrinlere bakarak, duraklayarak kenti kendi tarzında "okur" ve "yazar" (2008: 187-188). Bisikletli de benzer *taktiklere* sahiptir: Ana caddeler yerine ara sokakları seçmek, bir manzara karşısında durmak, tanımadığı bir patikayı denemek. Her iki pratikte de kuşbakışı ve denetleyici bir bakışın aksine mekânın içinde, onunla göğüs göğüse bir mücadele gerçekleşir ya da yüz yüze bir ilişki kurulur.

Bisikletli deneyimin diğer belirgin özelliği, içerdiği "oyunsuluk" ve haz duygusudur. Varış noktasından çok, yolculuğun kendisi bir amaç, bir zevk kaynağı haline gelebilir. Modern yetişkin dünyasının hâkim değerleri olan verimlilik, hız, amaçsallık ve ciddiyete karşı bir muhalif bir deneyimdir. Ertan'ın (Öğretmen, 48) anlatısı, bunun kolektif bir tezahürüdür: "Aptal aptal gülmek, saçma sapan bağışlamak, yokuş aşağı, üç kişi... Bunları tek başına yapınca 'delilik' diyorlar, ama üç kişi yapınca, 'adamlar ne kadar mutlu' fikri uyanıyor görenlerde." Buradaki "aptallık" ve "delilik" vurguları,

davranışın yerleşik toplumsal rasyonalitenin dışında kaldığını gösterir. Ancak, bisikletlilerin kendi aralarında ve hatta bazen dışarıdan gözlemleyenlerde uyandırdığı mutluluk izlenimi, bu davranışın alternatif bir rasyonalite, bir “oyun rasyonalitesi” ürettiğini ortaya koyar. Lefebvre’nin “oyun mekânı” kavramı bu durumu açıklar. Oyun mekânı, üretim ve tüketimin kurallarının askıya alındığı, yaratıcılığın, kendiliğindenliğin ve saf hazzın öne çıktığı bir alandır (2018: 374) Bisikletle yokuş aşağı gitmek, yolun kıvrım ve engebeleri karşısında bisikleti bir denge ve beceri oyununa dönüştürmek, mekânı oyun mekânına çevirir. Marc Augé de bisiklet sürmeyi çocukluğa özgü saf zevk ve mikro-keşifler aracı olarak nitelemektedir (Auge, 2020: 29). Bu oyunsuluk, mekânla dostane, neşeli ve yaratıcı bir ilişki kurmanın yolunu açmaktadır.

Bisikletle kurulan bu ilişkinin sonuçlarından biri, sıradanın ve gündelik olanın yeniden yorumlanmasıdır. Kent yaşamının rutinleri içinde, aynı güzergâhlar sıkıcı ve anlamsız bir şekilde kat edilebilir. Bisiklet, bu rutini kırarak, algıyı tazeler. Katılımcılar sıklıkla geçtikleri yerlerde bile yeni detaylar, manzaralar ve güzellikler keşfederler. Gaston Bachelard, mekânların imgelem gücümüzde derin, şiirsel ve düşsel karşılıklar bulduğunu anlatır. Ona göre mekân, sadece geometrik bir form değil, “insani değerlerin sığınağıdır” (2011: 28). Bisikletli deneyim, bu poetik boyutu kent ölçeğine taşır. Onur’un (Mimar, 51) tek başına yaptığı gece sürüşlerinde sokakların onun için “esrarengiz bir boyut” kazandığını, “bir gizemin içine girdiğini” söylemesi, Bachelard’ın tarif ettiği türden bir imgesel ve düşsel mekân deneyimidir. Tüm bu süreçlerin nihai anlamı, güçlü bir *yer duygusu* ve aidiyet hissinin inşasıdır.

Tuan’a göre (2018) *yer duygusu*, bir mekâna bağlılık, sevgi ve onunla özdeşleşme halidir. Bu duygu, mekânın fiziksel özelliklerinden çok, onunla kurulan kişisel ve duygusal bağlardan kaynaklanır. Bisiklet, bu bağların kurulması için ideal bir ortam sağlar. Kişi, mekâna bedeni ve emeğiyle yatırım yapar. Uzun bir tırmanışın ardından varılan tepe, ter dökülerek keşfedilen bir patika, her sabah geçilen bir sokak, zamanla kişisel tarihin bir parçası, bir *yer* haline gelir. Aydın’ın (Güvenlik görevlisi, 44) bisiklet sürüşleri ile “Ordu’yu şu an daha çok seviyorum (...) çok daha güzel bir yermiş benim bildiğimden” sözü, bu dönüşümün ifadesidir. Tuan’ın da belirttiği gibi, *yer duygusunun eksikliği*, fiziksel çevreye kayıtsızlığa ve yabancılaşmaya yol açabilir. Bisiklet sürmek ise mekânla somut, duygusal ve anlamlı bir ilişki sağlanması için kurucu bir rol oynamaktadır.

Bisikletle mekânı yaşanan kılmak; yavaşlamak, duyuları açmak, oyun oynamak, imgelem gücünü harekete geçirmek ve bedenle bütünleşmek anlamına gelir. Bu, bireyin mekânsal farkındalığını ve bağlılığını derinleştiren, onu *tasarlanan mekânın* pasif bir nesnesi olmaktan çıkaran bir süreçtir. Ancak, bu kişisel keşif ve haz deneyimi, otomobil odaklı kentlerde sıklıkla bir mücadeleye, bir var olma savaşına; bisikletli deneyimin ikinci ve politik boyutu olan *şehir hakkına dönüşür*.

3.2. Bisikletle Şehir Hakkı Mücadelesi ve Mekânın Üretimi

Lefebvre’nin (2018) *şehir hakkı*, kente erişim hakkı kadar, kentin merkezine dönme, kenti kullanma, ona katılma ve dönüştürme hakkıdır. Bu hak, kenti salt bir meta, bir mülk (emlak) veya sermaye birikim alanı olarak gören kapitalist mantığa karşı çıkar. *Şehir hakkı*, kentin sakinlerinin, kentin nasıl yönetildiği, nasıl geliştiği ve kime hizmet ettiği üzerinde söz sahibi olma hakkıdır. Lefebvre, bu hakkı “özgürlük hakkı, toplumsallık içinde bireyleşme hakkı, habitat ve mesken hakkı” ve en önemlisi “katılım ve sahiplenme hakkı” (mülkiyet hakkından farklı olarak) olarak tanımlamaktadır (2018: 151).

David Harvey’e göre (2013) *şehir hakkı*, “kentsel olanaklara eşit erişim” ve “kent üzerinde demokratik denetim” talebidir. Harvey, kentlerin giderek daha fazla sermaye birikiminin ve tüketimin merkezleri haline geldiğini, bunun da sosyal adaletsizlikleri derinleştirdiğini vurgular. Otomobil odaklı ulaşım sistemleri, bu adaletsizliğin en belirgin örneklerinden biridir. Yolların, köprülerin, otoparkların büyük kısmı otomobil kullanıcıları için ayrılırken, yayalar, bisikletliler ve toplu taşıma kullanıcıları ikincil

konuma itilir. Bu, kamusal mekânın eşitsiz paylaşımıdır. Bu bağlamda, bisikletle güvenli, erişilebilir ve konforlu bir şekilde seyahat etmek istemek, salt bir ulaşım tercihi veya kişisel bir tutku değildir. Bu, mekânın paylaşımına, kamusal kaynakların dağıtımına ve kentin tasarlanışına dair politik bir taleptir. Bir bisiklet yolu talep etmek, sadece asfalt bir şerit talep etmek değildir. Aynı zamanda kamusal alanda eşit şekilde var olmak, hareket etmek ve güvende hissetmeyi talep etmektir. Dolayısıyla bu bağlamda da bisiklet, *şehir hakkı* mücadelesinin somut, gündelik ve görünür bir aracı haline gelmektedir. Katılımcılar arasında, bu politik farkındalığı bireysel deneyimlerinden kolektif eyleme taşıyan kişiler için bisiklet, aktivist kimliklerinin merkezinde yer almaktadır. Ankara’da yaşayan ve Pedallayan Kadınlar⁵ bisiklet kolektifinin kurucularından olan Burçin’e göre (Tiyatro eğitmeni-Bisiklet aktivisti, 41) trafikte bisiklet kullanmak bir “var olma mücadelesi” dir. Bu nedenle, bu mücadeleyi, bireysel sürüşlerle sınırlı tutmayıp Ankara Büyükşehir Belediyesi için bir internet programı hazırlayarak bisiklet kültürünü yaygınlaştırmaya çalışır, aynı zamanda yerel yönetimlerin bisiklet politikalarına dair görüş ve eleştirilerini ileterek doğrudan katılım sağlar⁶. Ankara’da yaşamakta olan Nihan da (Bisiklet Aksesuar Tasarımcısı/Bisiklet Aktivisti, 43), benzer şekilde, kentin bisiklet dostu olmamasına rağmen trafikte bisiklet kullanmaktan vazgeçmemektedir. Bu direniş, onun için pasif bir eylem değildir. Gözlemleri ve deneyimleri, onu bisikletli ulaşım altyapısı için yerel yönetim nezdinde çalışmalar yapmaya, raporlar hazırlamaya ve diğer bisikletlileri örgütlemeye teşvik etmektedir. Ekin (İletişim Sektörü Çalışanı-Bisiklet Aktivisti, 50), için ise bisiklet, çevresel duyarlılık, sosyal adalet ve sağlıklı yaşam eksenlerinde kesişen kapsamlı bir duruşun parçasıdır. Katılımcı bu motivasyonlarla internet üzerinden içerik üretmek toplumsal farkındalık yaratmaya, örgütlü sürüşler düzenleyerek kolektif bir güç oluşturmaya ve belediyelerle iş birliği yaparak ulaşım ve çevre politikalarının belirlenmesinde yer almaya çalışmaktadır.

Bisikletli aktivizmin yalnızca büyük şehirlerdeki bir avuç insana özgü olmadığı söylenmelidir. Bisikletin rol oynadığı *şehir hakkı* talebi, Türkiye’nin farklı ölçeklerdeki kentlerinde de benzer şekillerde filizlenmektedir. Eskişehir’den Rahime (Emekli Öğretmen, 64) dernekleşme modeliyle hareket etmektedir. Bir bisiklet derneği kurarak faaliyetlerini kurumsal bir çatı altında toplar. Bu dernek aracılığıyla kamu kurumları (belediye, üniversite, Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü) ile iş birliği yapan, ortak projeler (sürüşler, festivaller, eğitimler) gerçekleştiren, bisikleti kent kültürünün kalıcı bir parçası haline getirmeyi amaçlamaktadır. Bartın’dan Mustafa A. da (Akademisyen, 50) bir bisiklet derneği kurarak yerel yönetimlerle iletişim halinde işler yapmaya çalışmakta ancak bu çabanın yeterli olmadığını düşünerek daha etkin bir rol almanın yollarını aramakta, akademik kimliği ile aktivist kimliğini birleştirerek, konuya dair bilimsel ve raporlayıcı çalışmalar da yapmaktadır. Çanakkale’den Doğancan’ın (Bisiklet Şefi⁷, 34) hikayesi *şehir hakkı* mücadelesinin somut mekânsal karşılıklar üretebildiğini gösteren bir örnektir. Yerel yönetimler ve kamu kurumlarıyla yaptığı görüşmeler ve ortak çalışmalar neticesinde, Çanakkale’de bisikletli yaşamı destekleyecek altyapıların (bisiklet evi, çadır alanı, bisiklet kafe) hayata geçirilmesinde doğrudan rol oynar. Bu, mekânsal talebin, somut bir kazanıma dönüşmesinin önemli bir örneğidir.

Lefebvre, *şehir hakkı* talebinin, kenti “tüketim mekânı” olmaktan çıkarıp “kullanım mekânı” haline getirmekle ilgili olduğunu söyler. Neoliberal kentleşmede kent, büyük ölçüde tüketim pratiklerinin (alışveriş, eğlence, konut) kitlesel olarak örgütlendiği bir sahneye dönüşmüştür. İhtiyaçlar, piyasa tarafından manipüle edilir (Lefebvre, 2018: 98). Bisikletli pratik ve ondan doğan aktivizm ise, bu mantığa karşı çıkmaktadır. Bisiklet yolu talep etmek, bisikletin toplu taşıma entegre edilmesini istemek, bisikletlinin trafikteki statüsünü oluşturmaya ve korumaya çalışmak, kentin bir “kullanım değeri” olarak, yani yaşanacak, karşılaşılabilecek, bedenle deneyimlenecek, sosyalleşilecek bir yer olarak yeniden tanımlanması çabasıdır. Bu, bireyin yalnızca kendini değil, toplumu da dönüştürdüğü,

⁵ Bir sürüş grubu ve aynı zamanda kadınların kamusal alandaki varlığını güçlendiren, dayanışma ağı kuran feminist bir oluşum.

⁶ Katılımcı, 2024 yılında sosyal medya hesapları üzerinden yaptığı video paylaşımlarıyla Ankara Büyükşehir Belediyesi’nin otoyol kenarlarındaki mazgalları risk oluşturmayacak şekilde değiştirilmesine önayak olmuştur.

⁷ Bisiklet şefi, ülkemizde bazı yerel yönetimler bünyesinde, bisikletli ulaşım politikaları ve uygulamalarıyla ilgilenen kişilerdir.

Lefebvre'nin deyiimiyle "bireyin ve toplumun toplumsallaşması"na (Lefebvre, 2018: 98) katkıda bulunduğu bir süreçtir. Burada toplumsallaşma, tüketim göstergeleri etrafında değil, ortak bir pratik, bir talep ve bir yaşam tarzı etrafında gerçekleşir.

Bisikletli aktivizm, genellikle mikro düzeydeki direnişlerle başlamaktadır. Bir otomobilin açtığı kapiya çarpmamak, bir sürücünün tepkisine karşı sakin kalmak, kaldırımında ilerlemek zorunda kalmamak için yol kenarında mücadele etmek gibi. Ancak, katılımcıların deneyimleri gösteriyor ki, bu mikro-direnişler zamanla makro düzeydeki politik taleplere dönüşebilir. Bireysel rahatsızlık, kolektif bir farkındalığa; kolektif farkındalık, örgütlü bir harekete; örgütlü hareket ise somut politikaların ve altyapıların değişimine yol açabilir. Dolayısıyla bisiklet, *şehir hakkı* bağlamında iki katmanlı bir işlev görür: Bireyin kentle kurduğu doğrudan ve kırılğan temas, (trafik tehlikesi vb.), ona kentin ekolojik ve sosyal sorunlarına dair birinci elden ve son derece kişisel bir farkındalık kazandırır. Bu farkındalık, diğer bisikletlilerle dayanışmayı, bilgi paylaşımını ve nihayetinde örgütlü bir mücadeleyi tetikler. Bu mücadele, kentin ulaşım politikalarını, kamusal alan tasarımı ve dolayısıyla kentin kendisini daha demokratik, eşitlikçi, sağlıklı ve sürdürülebilir bir şekilde yeniden üretmek için bir kaldıraç işlevi görebilir. Dolayısıyla katılımcı verilerinde görüldüğü üzere bisikletin, kullanıcılarının gündelik yaşamlarında *taktiksel* nitelikler taşımasının yanında, egemen mekânsal stratejilere eklenerek onu dönüştürme sürecine de eşlik edebildiği anlaşılmaktadır. Nihai olarak bisikletin *şehir hakkı* bağlamında temas ettiği temel boyutun, *şehir hakkını* başta bir yaşam hakkı olarak sorunsallaştırmakla da ilgili olduğu belirtilmelidir. Çünkü kentsel mekânda bisikletli hareketlilik, bisikletlinin varoluşunu gerçekleştirmesinin bir gereğidir.

3.3. Bisiklet ve Mekânın Üretimi

Yaşanan mekânın keşfi ve şehir hakkı için verilen mücadele, nihayetinde, Henri Lefebvre'nin (2014) mekânın üretimi kavramında birleşmektedir. Lefebvre'ye göre mekân, toplumsal bir üründür. Mekân, sosyal ilişkilerin hem bir sonucu hem de onları yeniden üreten bir araçtır. Mekânın üretimi, onun sürekli olarak pratikler (gündelik faaliyetler), temsiller (planlar, haritalar, ideolojiler) ve yaşantılar (duygular, imgeler, semboller) yoluyla yeniden inşa edildiği diyalektik bir süreçtir. Bisikletli pratik, bu sürecin mikro ölçekteki, gündelik hayatın içindeki örneklerinden biridir. Bisiklet sürmek, mekânı basitçe aşan veya işgal eden bir edim olarak değil, onunla etkileşime girerek, onu anlamlandırarak ve fiziksel olarak kat ederek onu "üreten" bir edim olarak şekillendirir. Bisikletli, mekânı pasif bir arka plan olarak tüketmez; onu, hareketi ve bedeni aracılığıyla aktif olarak üretir. Bu üretimin en temel aracı ve odağı, "mekânsal beden"dir. Lefebvre, bedenin mekânsal bir ürün olduğunu ve aynı zamanda mekânı ürettiğini savunur. Mekânsal beden, çevresinden enerji alan ve ona enerji yayan, mekânla sürekli bir etkileşim, bir karşılıklı eylemlilik halindeki bedendir (2014: 210).

Bisiklet, bedeni mekânsal beden haline yaklaştırır. Çünkü sürüşün niteliğini belirleyen canlı ve cansız varlıkların duyusal izlenimleri ve mekânın eğim ve engebe gibi kinestetik koşullarının tümü bedenin mekânda bulunuşunu belirleyen etmenlerdir. Yokuş tırmanırken kasların gerilimi, bacaklardaki yanma hissi, artan kalp atışı ve soluklar, inişteki özgürlük, süzülme ve kontrol hissi, yanından geçilen büyük araçlar, tekinsiz yerler, yaralanma ihtimalleri... Tüm bunlar, ölümlülük bilincine içkin bir yaşam duygusuyla bedeni mekâna bağlamaktadır. Giresun'da yaşayan Özhan'ın (Öğretmen, 48) uzun ve yorucu bir tırmanışın ardından bir tepede durup, "Hocam, bizim burada ne işimiz var!?" demesi, bu "mekânsal beden" deneyiminin bir yansımasıdır. Bu ifade, bir pişmanlık veya şikâyet değildir. Aksine, bedenin ve mekânın araçsallıktan tamamen sıyrıldığı, salt varoluşa dair, yoğun ve anlamlı bir anın ifadesidir. Bu, rasyonel bir amaç (işe gitmek, bir yere yetişmek) uğruna değil, o anın, o mekândaki varlığın, o bedensel mücadelenin bizatihi kendisi uğruna yaşanan bir deneyimdir. Lefebvre'nin eleştirdiği, mekâna bağlı olan her türlü deneyimi araçsal kılan "dar rasyonellik" (2014: 215) burada devre dışı kalır. Zira mekân ve beden, kendi içsel, varoluşsal mantıklarıyla öne çıkmaktadır. Merleau-Ponty'e göre dünyayı algılayan, salt bir zihin veya göz değil, *bedenlenmiş bilinçtir*

(2017: 340). Beden, dünyayla diyalog içinde olan, onu kavrayan bir araçtır. Algı, görme, işitme, dokunma gibi duyuların birbirinden ayrılmaz olduğu duyulararası bir deneyimdir. Bu bağlamda Merleau-Ponty'nin *dünyaya demir atmak*, ifadesi bisikletli deneyimin niteliğini de açıklamaktadır. *Dünyaya demir atmak*, bir şeyi, onu çevreleyen diğer şeylerin bütünleyici örüntüsü içinde ama ona özgü varlık haliyle kavramak olarak ifade edilebilir (2017: 379). Bisiklet, bu *demir atmayı* mümkün kılar. Bartın'da yaşayan Mustafa A.'nin vurguladığı gibi (Akademisyen-Bisiklet aktivisti, 52), bisikletin yavaşlığı ve istenildiği zamanda durmaya imkân vermesi, kişiyi manzaranın, bir kokunun, bir sesin veya bir detayın içine çekmeye, onunla derinlemesine bir karşılaşma yaşamaya olanak tanımaktadır. Yavaşlık, bir eksiklik değil, bir tercihtir; dünyayı daha yakından, daha çok duyuyula deneyimleme tercihidir. Ekin'in (İletişim Sektörü Çalışanı-Bisiklet Aktivisti, 50) bisiklet sürerken bir böceğin üzerinden geçmemeye çalışması, bu *demir atmanın* ve dünyayla kurulan etik ve duyarlı ilişkinin de göstergesidir. Mekânı bir kaynak veya engel olarak değil artık içinde bulunan diğer şeylerle birlikte varoluş alanı olarak üretmektir söz konusu olan. Bisikletli, mekânın organik bir parçası olduğunu, onunla kurduğu bu bağ aracılığı ile kavrar. Bu, çevrecilik veya sürdürülebilirlik söylemlerinin ötesinde, bedensel ve varoluşsal düzeyde yaşanan bir bağlıdır.

Michel de Certeau (2008: 103-107) *taktik* kavramıyla, güçsüz olanın, güçlü olanın düzenini dönüştürme ya da onun karşısında başka bir seçeneği mümkün kılma kapasitesinden söz etmektedir. Bu bakımdan bisiklet sürmenin mekânın kullanım değerini öne çıkarması onun taktiksel özelliği olarak düşünülebilir. Zira bisiklet, otomobiller için tasarlanmış yollar yerine, daha sakin ara sokakları, sahil yolunu, orman patikasını veya nehir kenarını seçerek kendine ait bir rota çizilmesini sağlamaktadır⁸. İzmir'de yaşayan Mustafa'nın (Mühendis, 52) gündelik ulaşımında alternatif yollar ürettiğinden ve bu sayede gizli kalmış yerleri ve insanları keşfettiğinden söz etmesi, bu eyleminin sonucudur.

Görüşmeler bisikletli mekânsal deneyimin *mekânın üretimi* bağlamındaki en önemli dinamiklerinin karşılaşma ve sahiplenme olduğunu göstermektedir. Katılımcıların deneyimlerinde bisiklet, sıradan ve gündelik olanla alışılmadık bir karşılaşma olanağı sağlamaktadır. Ertan (Öğretmen, 47), "(...) Şehrini de fark ediyorsun. Ben evimin üç kilometre arkasında bu kadar güzel bir dere olduğunu bilmiyordum", Doğançan (Bisiklet Şefi, 34), "Ben Çanakkaleliyim doğma büyüme, ama ben gerçekten Çanakkale'yi bilmiyordum. Bisiklet, benim Çanakkale'yi keşfetmemi sağladı" diyerek bu karşılaşmayı anlatır. Karşılaşma, mekânın içerdiği şeylerle (doğa, insan, yapı) etkileşim ve bağ kurmayı ifade eder. Bu, pasif bir görme değil, aktif bir temas, bir diyalogdur.

Tekrarlanan karşılaşmalar, mekânın kişisel tarihin bir parçası haline gelmesine, onunla duygusal bir bağ (sevgi, aidiyet) kurulmasına yol açar (Tuan, 2018: 238-239). Aydın'ın yaşadığı şehir olan Ordu'yu daha çok sevmesi, Ercan'ın çeşmeleri, köprüleri bilmesi, bu sahiplenmenin tezahürleridir. Lefebvre'nin vurguladığı "katılım ve sahiplenme hakkı", bu duygusal ve pratik bağın politik ifadesidir. Sahiplenme, mekânı kendi yaşamının ve deneyiminin bir uzantısı haline getirme anlamındadır. Bisikletli mekânsal deneyim, *mekânın üretimi* sürecine üç temel boyutta katkıda bulunur: İlk boyut fenomenolojiktir. Mekânı, görsel, işitsel, dokunsal, kinestetik yollarla yeniden inşa eder. Onu soyut bir plan veya harita (Ingold, 2011) olmaktan çıkarıp hissedilen ve yaşanan somut bir gerçekliğe dönüştürür. Beden, bu üretimin hem öznesi hem nesnesidir. Mekânın bir diğer bisikletli üretim boyutu, anlamsal ve semboliktir. Mekâna kişisel ve kolektif anlamlar, hikâyeler ve semboller yüklenir. Gece vakti geçilen sıradan bir sokak (Onur), çiçek açmış (Melike) ya da meyveye durmuş ağaçlar (Şengül), çeşmeler (Ercan), mekânla kurulan "poetik" (Bachelard, 2011) ilişkinin öznelerine dönüşmektedir.

⁸ Bisiklet hakkında düşünen, yazan ve çizen Aydan Çelik, bisiklet aracılığı ile İstanbul'un köy yollarının rotasını çıkarabilecek kadar bilgiye sahip olduğunu belirtmiştir.

Bisikletli mekânsal üretimin bir başka veçhesini ise onun politik ve toplumsal üretimi oluşturmaktadır. Bisiklet, mekânın kimin için ve nasıl düzenlendiğine dair eleştirel bir farkındalık ve bu düzenlemeyi değiştirme iradesi yaratmaktadır. Bisiklet yolu talebi, toplu sürüşler, aktivist faaliyetler, kenti daha kapsayıcı, katılımcı, adil ve sürdürülebilir bir şekilde yeniden üretmeye yönelik kolektif çabalar olarak *şehir hakkı* mücadelesinin mekân üzerindeki yansımalarıdır.

Katılımcıların sınıfsal konumları, *şehir hakkı* mücadelesinin ve *mekânın üretimi* sürecinin araçları, dili ve hedefleri üzerinde belirleyici olmakla birlikte mutlak bir değişken değildir. Beyaz yaka katılımcılar (Mustafa A., Mustafa K., Burçin, Ekin) taleplerini raporlar, medya içerikleri ve kurumsal görüşmelerle ve yazışmalarla ifade ederek *şehir hakkının* katılım boyutunu gerçekleştirirken; mavi yakalı katılımcıların (Aydın, Ercan) mücadelesi, bisiklet sürüşleri esnasında fark ettikleri çevre kirliliğini ve bisikletli ulaşımı tehlikeye sokan mazgal ve kaldırım gibi altyapı sorunlarını yerel yöntemine bildirme ve bunu sosyal medya hesaplarından duyurmak gibi, daha çok gündelik pratikler düzeyinde oluşmaktadır. Beyza (Sağlık Memuru, 28) ve Doğançan (Bisiklet Şefi, 34) örnekleri, lise mezunu olmalarına rağmen yerel yönetimlerle uyumlu çalışarak kentsel kazanımlar elde edebildiklerini göstermektedir. Beyza, Konya’da bisikletin toplu taşımaya entegre edilmesi ve bisikletlilere yönelik sosyal mekânların oluşturulmasına; Doğançan ise Çanakkale’de Bisikletli Yaşam Parkı’nın ve Bisiklet Evi’nin açılmasına katkı sağlamıştır. Bu durum, sınıfsal konumun kentsel altyapı, yerel politikalar ve bireysel inisiyatifle kesişen bir etkileşim ağı içinde ele alınabileceğini ortaya koymaktadır. Farklı sınıfsal konumlardan bireyler, bisiklet pratiği etrafında ortak taleplerde buluşabilmekte; ancak bu talebi ifade etme biçimleri, sahip oldukları sermaye türlerine göre farklılaşarak *şehir hakkının* evrenselliği ile yerelliği arasındaki ilişkiselliği görünür kılmaktadır.

Lefebvre, mekânın üretiminin eril karakterinden de söz etmektedir (2014: 308-309). Bu analiz, feminist coğrafyanın mekânın cinsiyetlendirilmiş doğasına ilişkin eleştirileriyle paralellik taşır (Massey, 2001: 182-183). Her iki perspektif, mekânın tarafsız bir zemin değil; iktidar ilişkileri ve toplumsal cinsiyet normlarıyla inşa edildiğini de vurgular. Kadınların *şehir hakkı*, eril mekânı dönüştürebilme mücadelesidir. Massey’in *güç geometrisi* kavramı, bu mücadeleyi analiz için verimli bir çerçeve sunar. Farklı gruplar, akışlar ve hareketlilik karşısında çok farklı konumlanır. Kimi, akışları başlatır, kimi, alıcı taraftadır, kimi ise hareket halindeyken bile fiilen hapsolmuştur. Aynı fiziksel hareketlilik içinde bile güç konumları radikal biçimde farklılaşır (149-265). Bu araştırmada da toplumsal cinsiyet normlarının kadınların bisiklet deneyimlerini belirlediği görülmektedir. Sema’nın (Öğretmen, 51) karşılaştığı “kadınlar yavaşlatıyor” sözü, kadınları erkek egemen bisiklet sürüşlerinde “engel” olarak konumlandırırken, Massey’in “akışları başlatanlar ve alıcılar” ayrımını örneklemektedir. Sema’nın *Süslü Kadınlar Bisiklet Turu*’yla işletmelerin “bisikletinizi buraya bırakmayın” tavrını “bırakabilirsiniz”e dönüştürmesi, kolektif eylemle mekânın nasıl yeniden üretildiğini gösterir. Burçin’in (Tiyatro Eğitmeni-Bisiklet Aktivisti, 42) Çankaya’da korna çalıp el sallayanlarla, Altındağ’da ise şişe fırlatanlarla karşılaşması, *güç geometrisinin* kentsel ölçekteki tezahürüdür. Aynı kadın, kentin farklı bölgelerinde hareketlilik deneyiminde radikal biçimde farklı konumlanır. Kamu dairesinde “çekil oradan” muamelesi görmesi ise mekânın cinsiyetlendirilmiş doğasının kurumlarca yeniden üretildiğini gösterir. Bu karşın “Yan koltuktan in, bisiklete bin!” mottosu ile hareket etmeleri ise, kadınların mekânda bir özne olarak bulunmalarına yönelik bir çağrıdır. Şengül’ün (Sigortacı, 51) yaşadığı “bacağının arasında çatalın ne işi var” tepkisi, eril bakışın kadın bedenini kamusal alanda denetleme arzusudur. Burada Massey’in (2001: 149) “bazıları hareket halindeyken hapsolmuştur” tespiti anlam kazanır. Kadınlar fiziksel olarak hareket etse de cinsiyetçi söylemlerle sembolik olarak sınırlanmaktadır. Beyza’nın halterden bisiklete geçişi, onun söylemiyle “özgürleşmek”tir. Erkek egemen bisiklet grubunda “kadın olduğu için” istenmeyip *Konya Kadın Bisiklet Topluluğunu* kurması, Gillian Rose’un (1993: 149) *eril mekân* ve *paradoksal mekân* kavramlarını örnekler. Massey’in “bazıları akışları başlatır, bazıları başlatmaz” ayrımında Beyza, başlatamayan konumundan başlatan konumuna geçer. Bu, Massey’in mekânın ilişkisel doğası tezini doğrular. Mekân, toplumsal mücadelelerle sürekli yeniden üretilen bir ilişkiler ağıdır. Kadınların bisiklet deneyimi, Massey’in vurguladığı eşzamanlılığı içerir. Trafikte ilerlemek, cinsiyetçi söylemlerle baş

etmek, rotasını tehdiye göre belirlemek, kolektif örgütlenmek ve tüm bunları yaparken eril mekânı dönüştürmek açısından Sema, Beyza ve Burçin *güç geometrisinin* hem mağduru hem de dönüştürücüsüdür.

Bisiklet deneyimi, *şehir hakkı* ve *mekânın üretimi* bağlamında şehirlerin ulaşım altyapıları ve mekânsal dokularına göre de farklılaşmaktadır. Metropollerde (Ankara, İstanbul, İzmir) otomobil odaklı planlama bisikleti “var olma mücadelesi”ne dönüştürerek kolektif aktivizmi beslerken; görece bisiklet dostu kentlerde (Konya, Çanakkale) altyapının yaygınlığı bisikleti normalleşmiş bir gündelik pratik haline getirmektedir. Doğal dokusu güçlü kentlerde (Ordu, Giresun) ise bisikletin ürettiği duysal deneyimin mekâna yönelik aidiyet duyguları ürettiği görülmektedir. Ancak her üç bağlamda da bisiklet, *şehir hakkını* görünür kılmakta ve mekânın fiziksel, anlamsal ve politik olarak yeniden üretilmesinde rol oynamaktadır.

SONUÇ

Bu çalışmada, gündelik hayatta mekânın, salt uzamsal bir boşluk veya fiziksel bir yapı olmanın ötesinde, toplumsal, ekonomik, kültürel, politik ve bireysel pratiklerimizle sürekli olarak deneyimlenen ve üretilen bir olgu olduğu temelinden hareket edilmiştir. Mekân, genellikle bürokratik ve tecimsel karar alıcılar ve uygulayıcılar tarafından tasarlanmış olsa da bireylerin özgün ve iradi eylemleri, *taktikleri* ve talepleriyle de sürekli yeniden anlamlandırılan, deneyimlenen ve biçimlendirilen tamamlanmamış bir zemindir. Bisiklet, mekânla bu diyalektik ve üretici ilişkiyi kurmada etkili bir araçtır. Buna göre bisiklet, mekân deneyimini temelde bir karşılaşmaya dönüştürerek, onun yaşanan, hak konusu kılınan ve üretilen bir olgu olarak anlam kazanmasına aracılık etmektedir. Bisiklet mekânı salt *tasarlanan mekân* olmaktan çıkarıp *yaşanan mekâna* dönüştürme olanağı sunmaktadır. Bisikletli deneyim, yavaşlık, durabilme olanağı ve bedensel temas sayesinde, mekânın tüm duysal aracılığıyla hissedilmesine ve anlamlandırılmasına olanak tanımaktadır. Mekânla kurulan bu ilişki, onu aidiyet ve *sevgi duyulan* bir yer haline getirmektedir. Ayrıca bisiklet, mekânın bir *oyun* ve *özgürlük alanı* olarak deneyimlenmesine; öğrenmenin ve bilginin, mekânla fiziksel, duysal, duygusal ve zihinsel bir etkileşim içinde ortaya çıkmasına olanak tanımaktadır.

Çalışmanın bulguları, bisiklet kullanımının bireysel deneyimin ötesine geçerek, toplumsal ve politik bir boyut kazandığını göstermektedir. Kullanıcılarını egemen kentleşme politikaları ve pratikleri ile yüzleştiren bisiklet, kullanıcılarını mekânı kullanım değerleri üzerinden yeniden yorumlanmaya teşvik etmekte ve *şehir hakkı* kavramı bağlamında pratik sonuçların oluşmasında rol oynamaktadır. Bulgular, *şehir hakkı* kavramının evrenselliği ile yerel ve sınıfsal bağlamlarda kazandığı somut içerik arasındaki gerilimi görünür kılmış; kentsel altyapı, yerel politika ve bireysel inisiyatifin sınıfsal konumla kesişerek belirleyici olduğunu ortaya koymuştur. Bu bağlamda bisiklet deneyiminin, metropollerde politik bir mücadele alanına, bisiklet dostu kentlerde normalleşmiş bir gündelik pratiğe, doğal dokusu güçlü kentlerde ise aidiyet üretici bir fenomenolojik deneyime dönüştüğü görülmektedir. Kadınların bisiklet deneyimi ise bu analizin ayrıcalıklı bir uğraşını oluşturmakta; eril mekânı görünür kılma ve dönüştürme yardımcı olmakta daha kapsayıcı ve özgürleştirici bir kent tahayyülüne katkıda bulunmaktadır.

Tüm bunlara bağlı olarak bisikletin aracılık ettiği tecrübeler, mekânı yeniden üretmeye yönelik talep ve hakların inşasında pay sahibidir. Çünkü bisiklet, “mekân”da hemhâl olunmaya; talep ve hak edilmeye değer olanın bizi kendisi ile, anlamı ile karşılaşılmasına da hizmet etmekte; bu doğrultuda mekânın var olunan ve var edilen yer olma vasfının açığa çıkarılmasına katkı sağlamaktadır.

KAYNAKÇA

- Auge, M. (2020). *Bisiklet Mucizesi* (İ. Uysal, Çev.). İstanbul: Hil Yayınları.
- Ar, M. (2021). Mekân, yer ve yersizlik kavramları üzerine bir inceleme. *Şehir ve Medeniyet Dergisi*, (14), 8-25.
- Avar, A. A. (2009). Lefebvre'in üçlü –algılanan, tasarlanan, yaşanan mekân– diyalektiği. *TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Dosya Dergisi*, (17), 7–16.
<http://www.mimarlarodasiankara.org/dosya/dosya17.pdf>
- Aynalı, N. (2023). Mimarlıkta "maddi olmayan": Kavramsal bir inceleme. *IDA: International Design and Art Journal*, 5(2), 221-232.
- Bachelard, G. (2013). *Mekânın Poetikası*. İstanbul: İthaki Yayınları.
- Boşdurmaz, N. ve Avcı, O. (2025). Lefebvre'nin "Mekânın Üretimi" teorisi çerçevesinde Okmeydanı'nın değerlendirilmesi. *Osmanlı Medeniyeti Araştırmaları Dergisi*, (26), 105-127.
<https://doi.org/10.21021/osmed.1592942>
- Castells, M. (2017). *Kent, sınıf, iktidar* (A. Türkün, Çev.). Ankara: Phoenix Yayınevi.
- Creswell, J. W. (2023). *Nitel Araştırma Yöntemleri: Beş Yaklaşımına Göre Nitel Araştırma ve Araştırma Deseni*. (M. Bütün ve S. B. Demir, Çev. ve Ed.). Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Çorakbaş, F. K. (2021). Çok-katmanlı kültürel peyzaj alanlarının yönetimi: Tim Ingold'un peyzaj yaklaşımından İstanbul Kara Surları'na bir bakış. *TÜBA-KED Türkiye Bilimler Akademisi Kültür Envanteri Dergisi*, (24), 189–204. <https://doi.org/10.22520/tubaked2021.24.010>
- De Certeau, M. (2008). *Gündelik Hayatın Keşfi I: Eylem, Uygulama, Üretim Sanatları* (L. Arslan Özcan, Çev.). Ankara: Dost Kitabevi Yayınları.
- Ghulyan, H. (2017). "Lefebvre'nin Mekân Kuramının Yapısal ve Kavramsal Çerçevesine Dair Bir Okuma." *Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi*, 26(3): 1–29. <https://doi.org/10.31235/osf.io/4793w>
- Gielen, A. ve Hulster, G. (2020). *Why We Cycle*. Nieuw & Verbeterd.
- Harvey, D. (2013). *Sosyal Adalet ve Şehir* (M. Moralı, Çev.). İstanbul: Metis Yayınları.
- Ingold, T. (2011). *Being Alive: Essays on Movement, Knowledge and Description*. London ve New York: Routledge.
- Kaymaz, C. (2021). Henri Lefebvre'in müdahaleleri: Kentsel haklara karşı kent hakkı. *Alternatif Politika*, 13(3), 758-789. <https://doi.org/10.53376/ap.2021.26>
- Lefebvre, H. (2014). *Mekânın Üretimi* (I. Ergüden, Çev.). İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Lefebvre, H. (2017). *Kentsel Devrim* (S. Sezer, Çev.). İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Lefebvre, H. (2018). *Şehir Hakkı* (I. Ergüden, Çev.). İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Massey, D. B. (2001). *Space, place, and gender*. University of Minnesota Press.
- May, R. (2020). *Yaratma Cesareti* (A. Oysal, Çev.). İstanbul: Metis Yayınları.

- Merleau-Ponty, M. (2017). *Algının Fenomenolojisi* (E. Sarıkartal ve E. Hacımuratoğlu, Çev.). İstanbul: İthaki Yayınları.
- Morris, A. (2015). *A Practical Introduction to In-Depth Interviewing*. London: Sage Publications.
- Rose, G. (1993). *Feminism and geography: The limits of geographical knowledge*. University of Minnesota Press.
- Savaş, H. (2020). *Henri Lefebvre, Michel de Certeau ve Henri Bergson Kuramları Bağlamında Taksim Meydanı'nda Mekânsal Üretim Okunması*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Soja, E. W. (2017). *Postmodern coğrafyalar: Eleştirel toplumsal teoride mekânın yeniden ileri sürülmesi*. (Y. Çetin, Çev.). İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Tuan, Y. (2018). "Mekân ve Yer: Hümanist Perspektif." *20. Yüzyılda Amerikan Coğrafyasının Gelişimi* içinde (Y. Arı, Ed. ve Çev.). Konya: Çizgi Kitabevi. 235–250.
- Yarımbaş, D. (2017). Kentin yürüyerek deneyimlenmesi: İletişim elemanları. *Mimarlık Dergisi*, (393). <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=407&RecID=4113>

KATKI ORANI BEYANI

Kavramsallaştırma, yöntem, analiz ve yazım: Yasin SALA (%80);

Danışmanlık, kaynak önerileri ve metin düzenleme: Doç. Dr. Őengöl İNCE (%20)