

Kızılay'da Gündelik Hayat ve Yönetim*

Ayşegül Sabuktay**

Koruluklar içinde yedi gün yürüyüp Bauci'ye giden kişi onu göremez, oysa gelmiştir. Birbirinden oldukça uzakta, yerden yükselen ve bulutların üzerinde gözden kaybolan ince direkler taşır kenti. Yukarıya merdivenlerle çıkılır. Yerde nadiren görünür Bauci sakinleri: gerekli herşey vardır yukarıda, bu yüzden aşağıya inmemeyi yeğlerler. (Calvino, 1990: 85)

Neden yayalar için yukarıda yeni bir kent merkezi inşa etmiyoruz? Sadece üst geçitlerle, yaya yollarını değil, daha fazlasını da yukarılara taşıyabiliriz. Dükkanların üst geçitlerin kenarlarına asılı olduğu, ofisleriyle, dönercileriyle yukarıda yayalar için yeni bir hayatın yaratıldığı fantastik bir Ankara tasarlasak, öyle ki, bir kez bir üst geçide çıktığınızda birkaç saatinizi bir üst geçitten diğerine geçerek, hiç inmeden geçirebileceğiniz; bu arada karnınızı doyurup, noterdeki işlerinizi halledip, bir de film izleyebileceğiniz bir üst geçitler Ankara'sı. Hergün geçtiğimiz sokaklara üst geçitlerden alternatif sokaklar yapılır, şimdiki Ankara'nın üzerinde yayalar için ikinci bir Ankara inşa edilir. Calvino muhtemelen gökdelenlerden oluşan kentleri düşünerek yazdı Bauci'nin öyküsünü. Ankara gökdelenlere ihtiyaç duymadan, Calvino'nun hayal bile edemeyeceği ikinci bir Bauci haline getirilebilir mi?

* Bu yazının taslağını okuyup, düzeltmeler öneren Birol Aktaş'a ve Kıvılcım Akkoyunlu Ertan'a teşekkür ederim.

** Dr., Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü

Kızılay'ın planlanması uzun süredir kentliler, plancılar, "yetkililer" tarafından tartışılıyor. Ankara'yla ilgili olarak kent merkezinin nasıl planlanması gerektiği tartışılrsa da, kent merkezinin ne ölçüde "planlanabildiği", yani kamu politikası olarak kent planlamanın ne ölçüde uygulanabildiği sorusu yanıtızsız kalabilir.¹ Bu yazıda, bu soruya cevap aranacak ve Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin, kent merkezindeki düzenlemelerinin ve kentsel ulaşım politikalarının ne ölçüde uygulanabildiği değerlendirilecektir. Bir kamu politikası, gündelik hayattaki sonuçları itibariyle Ankara örneğinde değerlendirileceği için bu yazı; kamu politikası çalışmalarına, gündelik hayat kuramına ve Kızılay'da gündelik hayatın analizine dayanmaktadır.

Kamu Politikası Çalışmaları ve Politika Değerlendirme

Kamu yönetimi disiplini ile siyaset biliminin kesişme alanında ortaya çıkan "kamu politikası çalışmaları", kamu politikası oluşturma, analiz etme, karar verme ve değerlendirme süreçlerinden biri ya da birkaçıyla ilgilidir. Çalışmalarla sosyal bilimlerin farklı kuramlarının kamu yönetimi disiplinine taşınması mümkün olmuştur. Ancak genel olarak kamu yönetimi disiplinine ilişkin temel sorun, yani disiplinin işletme alanının etkisi altında kalması sorunu, kamu politikası çalışmaları için de geçerlidir. Belki de bunun en güncel sonuçlarıyla kamu politikası değerlendirme çalışmalarında karşılaşırız.² Bu alandaki hakim işletmecî paradigma içinde çalışan çok sayıda araştırmacı olduğu göz önüne alındığında, bu konuda farklı bir yol izlemeyi denemek caziptir.³ Bu nedenle, bu yazıda bir kamu politikasını değerlendirmek için farklı bir yol izleyip, performans kriterleri saptamaktan uzak duruluyor. Amaçlanan, örneğin ulaşım politikasında belirlenen hedeflere ne ölçüde erişildiğini ölçmek, böylece politikanın "performansını" (Putt ve Sprinzer, 1989: 48-53), politika uygulamanın verimliliğini; harcanan paranın amaçlanan hedeflere ne ölçüde hizmet ettiğini belirlemek değildir.⁴ Onun

1 Bu yazının konusu olan kent planlamanın kamu politikası alanı olarak kabul edildiğine kuşku yok. Bu konuda yakın zamanda yapılmış çalışmalar da var. Bakınız: Strmecki (2001); Stokes (2006). Parsons (1995: 31) da kent planlamayı temel kamu politikası alanı olarak tanımlıyor.

2 Bu alan artık yalnızca kamu politikalarının sonuçlarıyla ilgilenmekle yetinmez, aynı zamanda bu politikaların uygulayıcılarını da değerlendirme alanına alır. Ancak bu "değerlendirme" süreçlerinin çoğu, idareyi belirli amaçlara hizmet etmek için üretilmiş, "mükemmelleştirilmesi" gereken bir araç olarak gören, işletme alanının bakış açısını içselleştirmiştir. Bu nedenle bugünlerde kamu politikası değerlendirmesi denildiğinde sıklıkla bahsedilen, "kamu politikası performans değerlendirmesi" ya da "insan kaynakları performans değerlendirmesi"dir. Bu haliyle politika değerlendirmek, daha çok bir bütçe uzmanının ya da muhasebecinin işini hatırlatır.

3 Özellikle Birgül Ayman Güler'in (1994) merkez ülkelerde üretilen tekniklerin Türkiye'de uygulanmasından ibaret olan çalışmalarla ilgili eleştirisi ve farklı çalışmalar yapılabilmesi yolundaki çağrısı dikkate değer. Ayrıca, Şükrü Özen'in (1994) işletme-kamu yönetimi ilişkisini değerlendirdiği yazısındaki eleştiriler de benzer bir çağrı niteliğindedir.

4 Kamu politikası değerlendirme çalışmalarındaki yöntem tartışmalarına değinen Krane (2001: 103) niceliksel çalışmaların, veriyi bağlamdan kopararak topladığı için, incelenen durumla ilgili bilgi

yerine, kamu politikasını belirleyip, uygulayanlar ile bu politikalara maruz kalıp, bir biçimde “tüketmek” durumunda kalanlar arasındaki ilişkiler, sosyal kurama önemli katkıları olan Michel de Certeau’nun çizdiği çerçevede, iktidar ilişkileri açısından değerlendiriliyor. Bu değerlendirmenin yapıldığı örnek, kent planlaması açısından Ankara Büyükşehir Belediyesi’nin tasarrufunda bulunan Ankara kent merkezi. Bu değerlendirmeye, gündelik hayatı düzenlemeyi amaçlayan bir politikanın uygulanmasına ilişkin tartışma alanı açmak ve politika uygulama süreçlerine dolaylı olarak katkıda bulunmak mümkün olacaktır. İncelemedeki temel kuramsal kaynak, Michel de Certeau’nun gündelik hayat kuramıdır.⁵ De Certeau yönetme eyleminin de ayrılmaz parçası olan iktidar tesis etmenin, gündelik hayatta ne ölçüde mümkün olabildiğine ilişkin, gündelik hayata ilişkin önemli bir unsur olan mekanı da dikkate alan bir kuram geliştirerek sosyal kurama önemli bir katkı yapmıştır. Dolayısıyla, bir kamu politikası alanı olarak kent planlamayı değerlendirmek için zengin bir kuramsal çerçeve sunar.

Yönetme, Strateji ve Taktik

De Certeau (1984:xi) gündelik hayat kuramını ortaya koyduğu *The Practice of Everyday Life*’ı “yaygın olarak pasif ve konmuş kurallarla yönlendirilmiş olduğu varsayılan- kullanıcıların işgörme yollarını” inceleme çabası olarak tanımlar. Kullanıcıların işgörme yollarına ilişkin bir tartışma yürütmek önemlidir, zira “bir temsilin bulunması ya da dolaşıma girmesi” “kullanıcıları açısından ne anlama geldiği konusunda bir fikir vermez”, “önce kullanıcılarının onu manipüle etmesini” analiz etmek gerekir (de Certeau, 1984: xiii). De Certeau’nun ilgilendiği alan, Foucault’nun iktidar kuramının ihmal ettiği alandır. O’nun bakış açısı, Foucault’nun anlatmış olduğu “iktidarın mikrofiziği”ne, nasıl ince disipline edici prosedürlerle işlediğine, bir anlamda nasıl üretildiğine ilişkin değil, iktidarın nasıl “tüketildiğine”, yani “antidisiplin” ağına ilişkindir (de Certeau, 1984: xiv, xv). Bu haliyle insan pratiklerini anlamak açısından “strateji” ve “taktik” kavramlarını kullanarak iktidar analizi yapmak, istatistik bilgisiyle ortaya çıkmayan bir alanı

oluşturulmasına engel olduğu eleştirisini hatırlatır. Kamu politikası değerlendirmesi uzun yıllar sosyal bilimlerdeki pozitivist yaklaşım çerçevesinde yapılmıştır. Parsons’un (1995: 563-68) özetlediği gibi, sosyal bilimlerdeki değişimle, kamu politikası analizi belirli bir çerçeveye sınırlı bir “ölçüm tekniği” olarak görülmekten çıkmış, bir yorumlama alanı olarak da tarif edilir hale gelmiştir.

- 5 Anders (2004), de Certeau’ya gönderme yaparak, Malawi’de kamu reformunda, IMF ve Dünya Bankası’nın stratejilerine karşı, yerel memurların ancak taktiklerle karşı koyabildiğinden söz etmiştir. Roy (1999), de Certeau’ya gönderme yaparak, personel araştırmalarında, “insan kaynakları yönetimi” ile eleştirel okul arasında taktik bir pozisyon almanın gerekli olduğunu belirtmiştir. Hassard ve Kelemen (2002), de Certeau’ya gönderme yaparak örgüt çalışmalarında bilginin nasıl üretildiği ve tüketildiği hakkında bir inceleme yapmıştır. Hjertth ve Pelzer (2007) ise, de Certeau’nun kültür analizine gönderme yaparak, bir otomobil modeli üretimi örneğinde, işletme-sanat ilişkisini incelemiştir. Ayrıca kentsel ulaşım ile ilgili güncel örnekler için bakınız: Toiskallio (2002); Thrif (2004); Ziegler (2004); Miller (2006).

ortaya çıkarır (de Certeau, 1984 xviii). İstatistikler belirli bir andaki verileri ortaya koyarken, stratejilere ve taktiklere bakıp, olup biteni yorumlayarak analiz etmek farklı bir bakış açısı sunacaktır. İstatistikler ancak belirli bir andaki donmuş durumu anlatırken, strateji ve taktiğin alanı kentsel yaşantının düzenlenmesini, bu düzenlemeden kaçışları görünür kılar.

De Certeau “strateji”yi “istek ve iktidar sahibi bir öznenin (bir iş, ordu, kent, bilimsel bir kurum) kendini yalıtılabildiğinde mümkün hale gelen iktidar ilişkilerinin aritmatığı” olarak tanımlar (de Certeau, 1984: 35, 36). Taktik ise “uygun bir (mekansal ya da kurumsal konumlanma), ya da başkasını görünebilir bir bütünlük olarak tanımlayabileceği bir sınır hattı üzerinden hesap yapamayanın aritmatığı”dır (de Certeau, 1984: xix). “Taktiğin mekanı başkasının mekanıdır. Bu yüzden yabancı bir gücün yasası tarafından kendisine empoze edilmiş ve örgütlenmiş bir alanı” (de Certeau, 1984: 37) istismar etmek ve kullanmak durumundadır. Taktik zayıfın sanatıdır, başkası tarafından belirlenmiş olan alanda iş gören zayıf, kazandığını saklayamaz. De Certeau’nun (1984: 38) sözleriyle,

nasıl strateji iktidar isteğiyle belirlenmişse kendi yerinden yoksun, bütünü bir manzarasından yoksun, kapalı alanlarda maç yapmaktan kaynaklanan körlükle sınırlandırılmış (keskin zekalılığa gidebilecek) alan olanaklarıyla sınırlandırılmış; taktik de iktidardan yoksunlukla belirlenmiştir.

De Certeau’ya (1984: xix) göre, gündelik hayattaki pekçok pratikte taktikler sayesinde güçsüzlerin güçlülere karşı kısmi zaferler kazanması mümkündür. De Certeau (1984: 100) Medam’a, Ostrowetsky’e ve Augoyard’a gönderme yaparak, mekan tutmayla ilgili yaklaşımlarda “yerleşim retoriği”nin de mekansal düzen tarafından belirlendiği, ya da bundan kısmen sapmaların olduğunu varsayıldığını belirtir. Ancak de Certeau’ya göre durum farklıdır. O, şehircinin ya da mimarın iki boyutlu düzenini gramercinin ya da dil bilimcinin dile yaklaşımına benzetir: “gerçeklikte bu yüzü olmayan “uygun” anlam” “güncel kullanımda bulunamaz”, bu yine belirli bir kullanımla yaratılmış bir kurgudur (de Certeau, 1984: 100). De Certeau’nun (1984: 101) sözleriyle, “ne kadar panoptik olurlarsa olsunlar, yürümenin uzun şiiri, mekansal organizasyonları manipüle eder: ne onlara yabancı (yalnızca onlarda yer alabilir) ne de onlarla uyumludur (kendi kimliğini onlardan kazanmaz)”⁶

6 De Certeau yüksek bir yerden kente bakıldığındaki görünümü, şehirci, kent plancısı ya da haritacının kente bakışına benzetir. “Kent panoraması olanaklılık koşulu pratiklerin unutulması ya da yanlış anlaşılması olan “kuramsal” (yani görsel) bir simülacum, kısaca bir resimdir. Kentin sıradan deneyimcileri “aşağıda” görünürlüğüne başladığı eşiklerin altında yaşarlar” (de Certeau, 1984: 93). Bu ifade kentte dolaşan, kenti yaşantılayan insanlarla, ona belirli bir mesafeden, nesneleştirerek, kendisini ayırarak yaklaşabilen yöneticilerin, plancıların yaklaşımındaki farklılığı özetler. Kenti “yönetenin” stratejileri, kentte yaşayanların ise taktikleri vardır.

Kentin gündelik kullanıcıları pekçok yere girer, çıkar, bedensel faaliyetleriyle iki boyutlu temsillerde yer almayan başka bir kentsel metin oluştururlar (de Certeau, 1984: 93).⁷ Kuşkusuz bu patikalar harita üzerinde işaretlenebilir, ancak bu işaretler yalnızca pratiğin yerine geçen izlerdir. Yayanın yürümesini konuşma eylemine benzer, hatta “yaya konuşma eylemleri”nden söz edebiliriz. “Konuşma dil için neyse, yürüme eylemi de kentsel sistem için odur” (de Certeau, 1984: 97). Bu nedenle yürümek kentsel mekanı bir anlamda “dile getirmek”, “telaffuz etmek”tir. Yaya, mekanı kendisi için tahsis edip, belirli bir yerde hareket etmeyi, ilişki kurmayı olanaklı kılar. Mekansal bir düzen, yürüyenlerin bazılarını kullandıkları olanaklar ve yasaklar yaratır (de Certeau, 1984: 98). Yürüyen, olanaklardan bazılarını kullanıp, yasaklardan bazılarını uyarken, kendi kendine yeni olanaklar ve yasaklar yaratır. De Certeau bu süreci “yürüyüşün retoriği” olarak adlandırır. Bir güzergahta, başkalarının da olduğu bir ortamda yürümekle “sözselsel bir topoi” dizisi yaratılır. Bu eylemlilik birçok anlamlandırmayı da taşır. “Yürümek ‘konuştuğu’ güzergahları teyit eder, kuşkulandır, dener, ihlal eder, saygı gösterir” (de Certeau, 1984: 99).

Yürümek, kişinin bir yerinin olmaması anlamına gelir. Bu, “mevcut olmamanın ve uygun olanı aramanın tanımsız sürecidir”, sürekli bir yerden ayrılıp bir yere gitmelerle şekillenir (De Certeau, 1984: 103). Yazı benzetmesine dayanarak de Certeau, farklı yazı stilleri olduğu gibi farklı eylem; yürüme, okuma, üretme, konuşma stilleri de olduğuna dikkat çeker. “Bu eylem stilleri kendilerini ilk düzeyde düzenleyen bir alanda karışırlar (örneğin fabrika sistemi düzeyinde), ancak onun içine, onu kendi avantajlarına olacak şekilde işleten ikinci düzey dokurlar” (De Certeau, 1984: 30). Bu durum, Paris’te banliyöde oturan bir Kuzey Afrikalının kendisine empoze edilen “ikamet etme” pratiğini kendi kabilesini ima edecek şekilde hayata geçirmesi örneğinde somutlaştırılabilir. Bu kişi, “yaşamaktan başka bir şansının olmadığı, kendisine kendi yasasını dayatan yeri terk etmeksizin, onun içinde bir dereceye kadar çoğulluk ve yaratıcılık tesis eder” (de Certeau, 1984: 30). Bu, mekansal organizasyon için düşünüldüğünde hem iktidarın tesis edilmesi, hem de asla tümden tesis edilememesi, yetkili mercilerce kamu politikasının uygulanması, ancak hiçbir zaman hayal edildiği biçimde uygulanamaması anlamına gelir.⁸ Bu çerçevede Kızılay’a baktığımızda neler görürüz?

7 De Certeau (1984: xiii), konuşma eylemindeki temel özelliklerin, yani dilin grameriyle, “dile getirme”, o dilde konuşma eyleminin özdeş olmamasının, konuşmanın dile ilişkin bilgiyle aynı şey olmamasına benzer biçimde pekçok eylemde icrai yönün getirdiği farklılık olduğunu belirtir.

8 Bu konuda Lefebvre’nin tahlilleri, de Certeau’nun tahlillerine önceldir. Lefebvre (1991), de Certeau’nun iki boyutlu, panoptik bakış olarak tanımladığı düzeyi, “soyut mekan” olarak tanımlar. “Soyut mekan homojen bir mekan olarak karşımıza çıkar, kendisini tehdit eden, kendi halinde olan -kısaca farkları- bir tabula rasaya dönüştüren güçlerin mekanıdır” (Lefebvre, 1991: 285). Lefebvre’e göre soyut mekan homojen bir mekan olarak karşımıza çıksa da aslında homojen değildir, ancak homojenliği hedeflemiştir (Lefebvre, 1991: 287).

Kızılay'da Yönetim ve Stratejiler

Belediye yönetimi⁹, kenti biçimlendirilecek bir nesne olarak tanımlamak ve kente stratejik yaklaşmak üzerine tesis edilmiştir. Kent merkezinde fiziksel düzenleme yapma, sınırlamalar getirme yetkisine sahiptir. Bu fiziksel düzenlemeleri belirli söylemlerle birleştirerek ortaya koyar. Düzenleme nesnesi olarak kenti tanımlayıp, "şekillendirir". Bunu yaparken, kent plançısının, ulaşım plançısının, mimarın, inşaat mühendisinin bilgisini kullanır. Belediye yönetimi kent merkezine ilişkin istek ve iktidarını eylem ve söylemlerle biraraya getirmiş, bu konuda strateji üretmiştir.

De Certeau'ya (1984) referansla söylersek, istenç ve iktidar sahibi belediye yönetimi, kendini ayırarak, kentlileri yönlendirmeye çalışır. Bunu, kentlilerin gövdelerinin hangi güzergahları izleyeceğini, nerede durup, nerede merdiven çıkacağını belirlemeye çalışarak yapar. Ankara'da kent merkezinde fiziksel düzenleme yapma yetkisine sahip olan Ankara Büyükşehir Belediyesi, uzun süredir kent merkezindeki araç trafiğini hızlandırıcı, yaya trafiğini sınırlandırıcı bir strateji izlemektedir. Bu strateji, araç trafiğine kent merkezinden hızlı bir geçiş olanağı yaratmak için, yayaların geçişleriyle, araçların geçişini yavaşlatmasının engellenmesi üzerine kuruludur. Kentlilerin kentte bulunma biçimlerini belirlemek, ya da manipüle etmek için geliştirilen strateji, kent merkezinde yapılan fiziksel düzenlemelerden ve bunları destekleyen söylemlerden oluşturulmuştur. Bu stratejinin fiziksel unsurlarını;

- refüjlerin yaya geçişlerine çeşitli fiziksel engellerle (zincirlerle, havuzlarla, şeffaf plastik levhalarla, v.s.) kapatılmasında,
- ana caddelere çıkan sokaklarda üst geçitlerin inşa edilmesinde,
- kaldırımların daraltılıp yolların genişletilmesinde,
- bazı yollarda araç trafiğinin tek yön akar hale getirilmesinde,
- bazı kavşaklarda araç trafiğinin alt ve üst geçişlerle kesintisiz devam etmesinde,
- trafik lambalarının yayalar için uzun, araçlar için kısa bekleme sürelerine ayarlanmış olmasında saptayabiliriz.

9 Yaya ulaşımını etkileyen kararlar büyük ölçüde Ankara Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) tarafından alınıyor. Ancak UKOME'nin yapısı gereği oy çoğunluğu Ankara Büyükşehir Belediyesi yönetiminde.

Bu fiziksel müdahalelerin söylesel desteğinin bir bölümünü kent trafiğiyle ilgili UKOME kararlarında ya da belediyenin kavşak, köprü gibi yapıları tanıtmaya yönelik reklamlarında bulmak mümkündür. Ankara Büyükşehir Belediyesinin, Kızılay'ın araç trafiği açısından planlanmasındaki temel kaygısı, araçların Kızılay'da mümkün olduğu kadar az engelle karşılaşp, hızla geçip gidebilmelerini sağlamaktır. Kent merkezini oluşturabilmek için bu hızı düşürecek etkenlerin, zaman zaman kendi güzergahları üzerindeki yolları geçişe kapatabilen yayaların engellenmesi hedeflenmiştir.



Zincirli Dönemde Atatürk Bulvarı



Atatürk Bulvarı: Yayaların Toprakta ve Çalılarda Bıraktığı İzler

Atatürk Bulvarı'nda, refüjlere döküm babalar ve sıra havuzlarlar yerleştirilerek 'rasgele' yaya geçişleri engellendi. Ankara uzun süre merkezi "zincirli" bir kentti, bugün, Atatürk Bulvarı'ndaki refüjlerde, bazı yerlerde insan boyunda tellerin etrafında çalılar dikili. Gazi Mustafa Kemal Bulvarı'na aynı amaçla şeffaf plastikten engeller yerleştirildi.¹⁰ Bu engellerin olduğu yollara yayalara hitaben "sayın yayalar karşıya geçişlerde lütfen yaya alt geçitlerini kullanınız", benzer biçimde "yaya üst geçitlerini kullanınız" yazılı uyarı panoları yerleştirildi. Belediye nasıl yürümesi gerektiğini engellerle ve sözlerle yayalara bildirdi. Bu uygulama neredeyse Kızılay'da "her sokağa bir üst geçit" inşa edilerek desteklendi. Bu politika, kent merkezindeki yayaları, üst geçitlere ve Ankaray istasyonuna yönlendirerek, trafiğin hızlı akması için Karanfil Sokak, Konur Sokak ve Selanik Caddesi'nin her birine bir üst geçit inşa edilmesiyle devam etti. Mithatpaşa Caddesi'nde araç trafiğinin kesintisiz akmasını sağlamak için yolun yükseltilmesiyle başlayan hızlandırma işlemi de ikinci türden uygulamalara bir örnektir. Akay Kavşağı ve Mithatpaşa Köprüsü de, yayalara kapalı, farklı yönere

¹⁰ Bu uygulamaların her biri araç trafiğinin hızlandırılmasına yönelik bir etki yaratabilir, ancak refüjlerin yayaların geçemeyeceği, üstünden atlayamayacağı ve yerinden oynatamayacağı zincirli babalarla donatılmasının araç trafiğini etkilemenin ötesinde, kentlilerin kent algısı üzerindeki etkilerinin araştırılması, yayaların Ankarası hakkında daha fazla fikir sahibi olmamızı sağlayacaktır.

giden araçlar için çoğaltılmış güzergahlar yaratıyor. Stratejik davranabilen belediye, nesneleştirildiği Ankara'yı haritalar üzerinde planlayıp, planlarını döküm babalar, köprüler, bariyerler inşa ederek, engeller ve geçişler yaratarak "uyguladı". Ancak bütün bu çabalar yeterli olmamış olmalı ki, gündelik alışkanlıkla karşıdan karşıya geçmek isteyenler, birgün plastik korkuluklarla, beton bloklarla ve "sayın yayalar lütfen karşıya geçişlerde alt ve üst geçitleri kullanın" yazılarıyla karşılaştılar.

Kızılay'da araç trafiğinin kesintisiz akması talebiyle; Kızılay binasını, Güvenpark'ı ve Soysal Han'ı bağlayan Kızılay meydanında yaya geçitlerinin plastik korkuluklarla ve onların önündeki beton bloklarla tümünden yaya trafiğine kapatılmasıyla yayaların "tam yalıtımı" hedeflendi. Kızılay'da üst geçitler ve metro istasyonu dışında yayanın hareketliliği, insan gövdelerinin kolayca aşamayacağı engeller sabitlenerek kısıtlandı. Belediye bu konuda protestolarla karşılaştı ve bir "referandum" yaparak kararını meşrulaştırmaya çalıştı.¹¹ Ancak hukuki statüsü de şüpheli olan bu kararında fazla ısrar edemedi. Belediyenin stratejisi güçlü bir direnişle karşılaşmıştı.¹² Bu konuda belediye istence sahip olmakla birlikte, mutlak bir iktidara sahip değildi. Belediye stratejisini belirli sınırlar içinde, hemzemin yaya geçitlerini tümünden kapatmadan hayata geçirmeyi denemek zorunda kaldı.

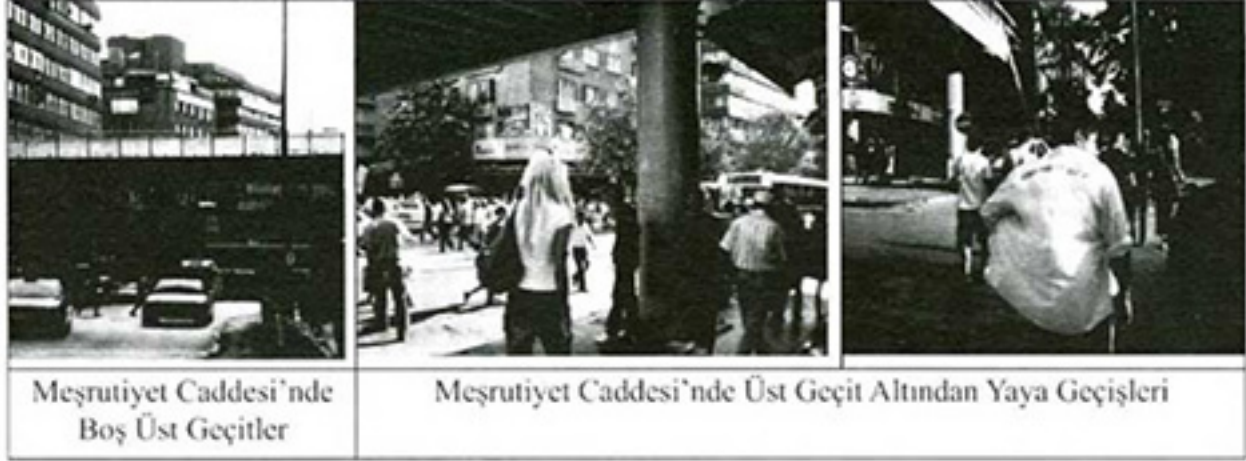
Kızılay'da Gündelik Hayat ve Taktikler

Buraya kadar istenç ve sınırlı da olsa iktidar sahibi olan belediye yönetiminin, kentsel mekanda bulunanların nasıl yürüyeceklerini belirlemek için, kenti bir nesne olarak düzenlemeyi arzuladığını, yani kentsel mekandaki insan gövdelerini yönlendirme stratejisi aktarıldı. Yayalar açısından yaya trafiğini araç trafiğinden yalıtma stratejisiyle donatılmış kentte geçirilen gündelik hayat ise, yönetmenin nasıl hem olanaklı hem de olanaksız olduğunun hikayesidir. Kentliler belediyenin kendilerini yönlendirmek üzere biçimlendirdiği kentsel mekanda

11 Kentliler, Kızılay'a konulan sandıklarda "referandumda" oy kullanmaya çağırıldı. Yüksek Seçim Kurulu belediyenin "referandum" yapma yetkisinin olmadığını hatırlattı. Bunun üzerine belediye bu etkinliği "anket" olarak isimlendirdi. (Hürriyet, 25.10.2003)

12 Cumhuriyet gazetesi, haberi "Kızılay'a beton bariyer" başlığıyla duyurmuştu (Cumhuriyet, 13.10.2003). Ancak belediye yönetiminin bu tasarımı kısa sürede bozuldu. Önce, 7 Ekim 2003'te Ankara'daki TMMOB'a bağlı odaların Ankara şubeleri bir basın duyurusu yayınlarak, Ankara'da "tam yalıtım" politikasını protesto edip, kentte yaşayanları bu konuda duyarlı olmaya çağırdılar (<http://www.mimarlarodasiankara.org>, 27.08.2008). 18 Ekim 2003 tarihli basın açıklamasına ise çok sayıda dernek, sendika, meslek odası ve esnaf topluluğu imza atmıştı. 15 Kasım 2003 tarihli sonraki basın açıklamasında, "Hukuk karar verdi: 'Kızılay'daki yaya geçitlerinin kapatılması yasa dışı'" başlığıyla doğrudan yargı kararına gönderme yapıyordu. Açıklamaya göre, "11 Kasım 2003 tarihinde Ankara 5. İdare Mahkemesi, Kızılay'daki yaya geçitlerinin kapatılması uygulamasında yürütmeyi durdurma karar" vermişti.

yeni biçimlendirmeler yapamazlardı, yaptıkları ufak tefek fiziksel müdahalelerin etkisi de çok sınırlı ve geçiciydi. Devrilen bir döküm baba, bu konuda, alınmış kararları, bütçesi ve örgütü olan belediye tarafından düzeltilir, kırılan bir plastik bariyer geç de olsa yenilenir.¹³ Yine de strateji üretemedikleri bu alanda kentliler taktikleriyle kenti sürekli olarak yeniden biçimlendirdiler.



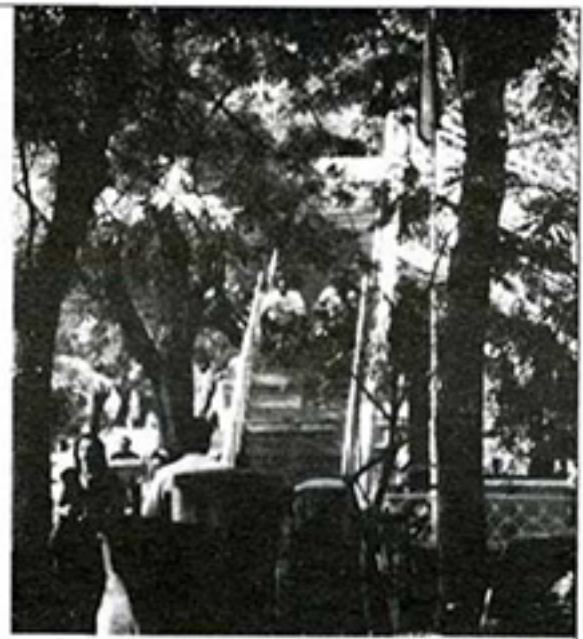
Kızılay'da yürüyenlerin refüjlerdeki bariyerlerden atladığını ya da, refüjlerdeki engelleyici havuzların kenarındaki toprağı gelip geçerek aşındırdığını, çalılara yana yatırdığını görmek mümkündür. Boş üst geçitlerin altında karşıdan karşıya geçen yayalara rastlayabilirsiniz. Örneğin Mithatpaşa Caddesi'ne açılan sokaklardaki üst geçitleri karşıdan karşıya geçmek için kullanan az sayıda insan vardır, çoğunluk araç trafiğini durdurarak aşağıdan geçer. Gazi Mustafa Kemal Bulvarı'nda fotoğraf çekmenin zor olduğu bir zaman aralığı içinde, bastonlu birinin güçlük de olsa bariyerlerin bir direk kesildiği yerdeki aralıktan geçtiğini ya da bir gencin gayet rahat ve alışık bir biçimde bariyerlerin üzerinden karşı tarafa zıpladığını görebilirsiniz.



¹³ Bakınız: Ankara Büyükşehir Belediyesi 2007-2011 Stratejik Plan'ı.



Selanik Sokak'taki Üst Geçit



Mithatpaşa Caddesi'ndeki Üstgeçitte
Atıştıranlar

Yürüyenleri araçlarla karşılaşmadan yürümeye devam etmeye yönlendiren, ancak yine de nadiren karşıdan karşıya geçmek için kullanılan üst geçitler, başka amaçlar için kullanılır. Bir akşam üstü, üst geçitlerden birinde kalabalık içinde gözlerden uzak bir yer bulmuş olan sevgilileri fark edebilirsiniz. Konur Sokak'taki üst geçitin merdivenlerine oturmuş gençlerin bu alanı inşa edilme amacından çok farklı bir şekilde, Konur Sokak'ı seyredirken sohbet edecek bir yer olarak kullandıklarını, benzer biçimde Mithatpaşa Caddesi üzerindeki üstgeçitte döner ve ayanla karın doyuranları, bir diğerinde dilenen çocukların ailelerini görebiliriz. Belediyenin stratejileriyle biçimlenmiş kentin fiziksel mekanında kentliler taktiklerle eyleyip de Certeau'nun (1984) ifadesiyle kenti böylece "dile getirirler".

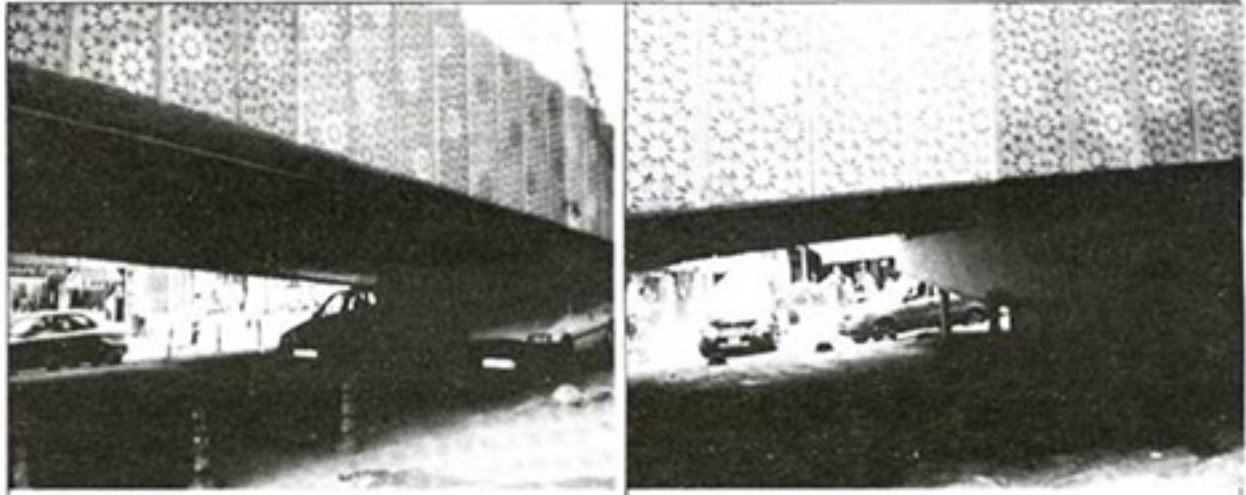


Üstgeçitlerde bekleyenler ve sohbet eden gençler



Meşrutiyet Caddesi ve Atatürk Bulvarı'nda Bariyer Görüntüleri

Atatürk Bulvarı üzerinde yayaları araç yolundan ayırma stratejisi gereğince yerleştirilmiş plastik bariyerlerin bir simit arabası zincirlenerek seyyar satıcı arabası için park yeri olarak kullanıldığını ya da Mithatpaşa Köprüsü'nün altındaki alanın iki araç için otopark, diğer alanın da, atık kağıt, plastik toplayanların aracının durduğu bir atık ara istasyonu olarak kullanıldığını görebilirsiniz.



Mithatpaşa Köprüsü Altında Otopark ve Kağıt Toplama Alanı

Bütün bunları, kendini belediyenin düzenlediği kentten kendini yalıtamayan, hayatını orada geçirmek durumunda olan, ancak tümünden de ona tabi olmayan yayaların taktikleri ya da, de Certeau'nun ifadesiyle "retoriği" olarak görebiliriz. Kentliler kentsel mekanı belediyenin öngördüğünden farklı biçimlerde "telaffuz" etmişlerdir. Ancak telaffuzlar bir "kazanım" oluşturmaz, korunamaz, yaratıcılıkla oluşturulup, taktikler olarak hayata geçirilebilir. Günün farklı saatlerinde kent merkezini "kullanımı" da değişir. Belediyenin kurmayı istediği iki boyutlu düzen ise kurgudan ibaret kalmıştır. Ancak yine de Ankara'da yaşayanlar kendi taktiklerini büyük ölçüde yayaların, araçların hareketine engel olmaması

stratejisiyle biçimlenmiş bir kent merkezinde yaratırlar. Tümünden stratejilerini uygulamaya koyamayan belediye de, yaya geçişi için ayrılan yeşil ışık sürelerini ayarlayarak, tam olarak hakim olamadığı bir alanı, sınırlı düzenlemelerle biçimlendirmektedir. Kentlilerin hızla Kızılay'daki metro istasyonundan geçerek Atatürk Bulvarı'nı alttan geçtiğini görebilirsiniz. Yine de alttan geçmeyenlere, Atatürk Bulvarı'nı araçların arasından geçerek karşıya geçenlere de rastlarsınız. Kenti, belediyenin fiziksel düzenlemeleri olduğu gibi, kentlilerin kullanımı, "icraları" da yaratıyor.

Kaynakça

Anders, Gerhard (2004), *Civil Servants in Malawi: Cultural Dualism, Moonlighting and Corruption in the Shadow of Good Governance*, Yayınlanmamış Doktora Tezi Önerisi. CERES Research School for Resource Studies for Development. http://repub.eur.nl/publications/law_cul_soc/index/629886199/ (15.09.2008)

Ankara Büyükşehir Belediyesi 2007-2011 Stratejik Planı. www.ankara-bel.gov.tr (15.09.2008)

Ayman Güler, Birgül (1994), "Nesnesini Arayan Disiplin", *Amme İdaresi Dergisi*, Cilt 27, sayı 4.

Calvino, Italo (1990), *Görünmez Kentler*. çev. Işıl Saatçioğlu, Remzi Kitabevi, İstanbul.

de Certeau, Michel (1984), *Practice of Everyday Life*, İngilizceye çeviren Steven Rendall, University of California Press: Berkeley, Los Angeles, London.

Hassard, John ve Kelemen, Mihaela (2002), "Production and Consumption in Organizational Knowledge: The Case of the Paradigms Debate", *Organization* 2002; 9; 331-355.

Hjorth, Daniel ve Pelzer, Peter (2007), "The Fate of Phaeton: Baroque Art for Management's Sake?" *Organization* 2007; 14; 869-886.

Jacques, Roy (1999), "Developing a Tactical Approach to Engaging with 'Strategic' HRM", *Organization* 1999; 6; 199-222.

Krane, Dale (2001), "Disorderly Progress on the Frontiers of Policy Evaluation", *International Journal of Public Administration*, 24:1, 95-123.

Lefebvre, Henri, (1991), *The Production of Space*, İngilizceye çeviren D. Nicholson-Smith, Oxford, Blackwell.

Miller, Vincent (2006), "The Unmappable: Vagueness and Spatial Experience", *Space and Culture* 2006; 9; 453-467.

Özen, Şükrü (1994), "Kamu Yönetimi Yazınımız ve Örgütler-Yönetim Çalışma Alanı: Tehlikeli İlişkiler?", *Kamu Yönetimi Disiplini Sempozyum Bildirileri Cilt 1*, s.71-96, TODAİE Yayını, Ankara.

Parsons, Wayne (1995), *Public Policy: An Introduction to the Theory and Practice of Policy Analysis*. Edward Elgar. Cambridge.

- Putt, A.D. ve Sprinzer (1989), *Policy Research: Concepts, Methods and Applications*, Prentice Hall: Englewood.
- Stokes, Robert J.(2006), 'Business Improvement Districts and Inner City Revitalization: The Case Of Philadelphia's Frankford Special Services District', *International Journal of Public Administration*, 29:1,173-186.
- Strmecki, Mik (2001), "Urban Development Policy in Slovenia and Its Implementation", *International Journal of Public Administration*, 24:2,179 — 195.
- Thrif, Nigel (2004), "Driving in the City", *Theory Culture & Society*, 2004; 21; 41.
- Toiskallio, Kalle (2002), "The Impersonal Flâneur: Navigation Styles of Social Agents in Urban Traffic", *Space and Culture* 2002; 5; 169.
- Ziegler, Garrett (2004), "The Politics of the Third Rail", *Space and Culture* 2004; 7; 283.