

Kent İçi Ulaşımda Kent Hakkını Aramak: Transların İETT Otobüs Deneyimleri.

Niyaz Uslu

Feminist Tahayyül, 4(2): 192-225.
(Araştırma Makalesi)

<https://doi.org/10.507193/FeminTa.2023.192>

ISSN 2771-0771

feministtahayyül
CİLT 4(2) AĞUŐTÖK 2023





Kent İçi Ulaşımında Kent Hakkını Aramak: Transların İETT Otobüs Deneyimleri

Niyaz Uslu¹

Öz

Bu makale transların İETT otobüslerinde İstanbulkart aracılığıyla maruz bırakıldığı ayrımcılığa odaklanmakta ve transların buna ilişkin taleplerini ve eylemlerini kent hakkı bağlamında okumaktadır. Söz konusu sorun araştırmacının 2022 yılında tamamladığı araştırmadan ve transların sosyal medya (Twitter) paylaşımlarından elde edilen verilerle ortaya konulmuş, ayrımcılığa maruz bırakılan kişilerin İBB Çözüm Merkezi'nde oluşturduğu talepler ve Çözüm Merkezi'nin bu taleplere binaen verdiği yanıtlar da incelenerek holistik bir analiz sunulmuştur. Makalede bununla birlikte Lambdaistanbul aracılığıyla gerçekleştirilen buluşmada kolektif bir şekilde geliştirilen önerilere ve bu verilerin paylaşıldığı İETT ile yapılan görüşmeye de yer verilmiş; tüm bu süreç Peter Marcuse'un kent hakkının gerçekleşmesi için önerdiği aşamalar üzerinden ele alınmıştır. Nihayetinde İETT ile yapılan görüşmeyle transların otobüs kullanımlarında karşılaştığı sorunlara ilişkin kısmi bir çözümün sağlandığı, bununla birlikte transların failliğinin bu süreçte gerek sosyal medya paylaşımlarıyla gerekse İBB Çözüm Merkezi'nde oluşturulan taleplerle bu sorunun çözümünde başat rol üstlendiği ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Kent Hakkı, Trans, Ulaşım, Hareketlilik, Trans Hareketliliği

¹ Bağımsız araştırmacı, usluniyaz@gmail.com
ORCID: 0000-0002-8370-0330
Makale geliş tarihi: 31 Mayıs 2023
Makale kabul tarihi: 13 Ağustos 2023



Seeking the Right to the City in Urban Transportation: Transgender People's Experiences on IETT Buses

Abstract

This article focuses on the discrimination transgender people are subjected to in IETT (Electric Tram and Tunnel Administration) buses through Istanbulkart and interprets their demands and actions in the context of the right to the city. The problem has been revealed through the data obtained from the researcher's fieldwork completed in 2022 and social media (Twitter) posts of transgender people. A holistic analysis has been made by examining the demands created at the IBB (Istanbul Metropolitan Municipality) Solution Center by the people subjected to discrimination and the responses given by the Solution Center. The article also includes the suggestions developed collectively in the meeting organized through Lambdaistanbul and at the meeting with IETT, where these data were shared; this whole process is discussed through to the stages proposed by Peter Marcuse for the realization of the right to the city. In the end, it was illustrated that a partial solution was achieved through the meeting with IETT regarding the problems faced by transgender people in using buses, and, in this process, the agency of transgender people played a leading role in the solution of this problem through both social media posts and the demands created at the IBB Solution Center.

Keywords: Right to the City, Transgender, Transportation, Mobility, Trans Mobility



Giriş: Trans Hareketliliği ve Kent Hakkını Birlikte Düşünmek

Usulsüz kart basış sorunu: Merhaba, (...).07.2023 tarihinde saat (...)’te (...) hatlı otobüse (...) durağından bindim. Otobüs no: (...). Şoför benim usulsüz kart kullandığımı iddia ederek yanına çağırıp *azarlamaya başladı*. Kendisine *TC kimlik kartımı ve İETT² kartımı uzatıp* TC kimlik numaramı karşılaştırarak aynı kişi olduğuma inandırmaya çalıştı. Dış görünüşümün ve kartlardaki fotoğraflarımın aynı olmadığını ve HERKES İÇİN DEĞİŞMEZ VE TEK OLAN TC KİMLİK NUMARAMIN umrunda olmadığını söyleyip *bağırma*ya devam etti. Trans erkek olduğumu ve *hem hukuki³ hem hastane sürecinde olduğumu*, bu bilgileri bir günde güncellememin imkânsız olduğunu söyledim. Tüm sürecim bitmeden şoförün ekranında “K” harfi çıkacağından beni kadın kartı kullanmakla suçlayacaklarını anlattım ama dinlemedi. Bana parmak sallayıp bağırma ve azarlamaya devam etti, “terbiyeli ve efendi ol” diye tekrar parmak salladı. Sesimi iyice düşürüp, stres anında haksızlığa uğradığım için tepki verdiğimi anlattım ve büyüğüm olarak saygısızlık etmek istemediğimi söyledim. Buna rağmen bana daha çok bağırma başladı. “*Trans mısın nesin anlamam ben, umrumda değil. Git kartını açtırmakla uğraş, iptal ediyorum*” diyip iptal butonuna bastı. Ben yerime otururken insanların içinde bana söylenmeye hala devam ediyordu. *Otobüsteki herkes bana baktı yol boyunca*. Bu durumdan şikâyetçiyim. TC kimlik numarası bir insanın değişir mi, soruyorum size? Bu numara karşılaştırılarak çok basit bir şekilde kart kullanımının doğru olduğunu ve kartın bana ait olduğunu anlamasına rağmen bu şoför kartımı

² İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri, İstanbul Büyükşehir Belediyesi’ne (İBB) bağlı olan ve toplu taşıma hizmeti sunan kurumdur. Kişinin burada İETT kartı ile kastedtiği İstanbulkart’tır.

³ Kişinin doğumda kendisine atanan cinsiyet bilgisini resmi kayıtlarda değiştirerek cinsiyet kimliği ile uyumlu/eşleşen hale getirmesi sürecidir. Medeni Kanun Madde 40 ile belirlenmiş bu sürecin uygulanmasında karşılaşılan pek çok problem söz konusudur. Kişi herhangi bir nedenle bu sürece başlamak istemeyebilir ya da ekonomik yetersizlik sebebiyle bu süreci karşılayamayabilir. Hormon terapisi, beden uyum operasyonları gibi çeşitli tıbbi müdahaleleri de içeren bu süreç en azından birkaç yıl sürebilmektedir. Ayrıca Madde 40’ta yer alan “cinsiyet bilgisinin resmi kayıtlarda değiştirilmesinin zorlayıcı koşulları” AİHM kararları ve BM Tavsiye Kararlarının işaret ettiği “cinsiyetin yasal olarak tanınmasına ilişkin standartlar” ile uyumlu değildir.



hangi gerekçe ile iptal etmiştir o zaman? Bu durum hakkında derhal çözüm istiyorum.⁴

Bu alıntı makalenin yayımlanmasından kısa bir süre öncesinde İBB Çözüm Merkezi'ne⁵ yapılan bir başvuruya ait. Makaleye üniversite öğrencisi olan trans⁶ erkek Özgür'ün⁷ Çözüm Merkezi'ne yaptığı bu başvuruyu alıntılararak başlamayı (1) güncel duruma ilişkin bilgi vermek, (2) makalenin içeriğini oluşturan meseleyi doğrudan resmetmek ve (3) ilerleyen kısımlarda ele alacağım kavramsal çerçevenin neye karşılık geldiğini göstermek adına anlamlı buldum. Bu ve benzeri örneklerde transların karşı karşıya kaldığı hak ihlali 2022 yılında sıklıkla gündeme gelmiş; ardından bu sorunun çözümüne yönelik çeşitli adımlar atılmıştır. İlk olarak makalenin temelini de oluşturan bu süreci anlatacağım.

Kasım 2022'de İETT yetkilileriyle paylaşmak üzere hazırladığım raporda⁸ İstanbul'da yaşayan transların kent içi ulaşımında İstanbulkart⁹ kullanımı sırasında karşılaştıkları ayrımcılıkları ve hak ihlallerini, maruz bırakıldıkları adil olmayan muameleyi, bunlar

⁴ Uzun alıntılarda italik olarak öne çıkarılan kısımlar şahsi vurgumdur. Makalede kullandığım alıntıları olduğu gibi aktardım; imla hatalarını ise düzeltmedim.

⁵ Kişilerin talep ve şikâyetlerde bulunabilmesi için İBB tarafından geliştirilen çevrimiçi portaldır. Bkz.: <https://cozummerkezi.ibb.istanbul/application/cozummerkezi>

⁶ Trans kavramı kişinin doğumda kendisine atanan cinsiyetten farklı bir cinsiyete sahip olduğu anlamına gelir. Bu kavram cinsiyet kimliğiyle ilgili bir kavramdır ve kişinin kendisine ilişkin benlik duygusunu ifade eder. Kimi trans kişiler kimliğine ilişkin cinsiyet uyum süreçlerini içerir. Sosyal uyum (cinsiyet ifadesi/ sunuşu gibi), tıbbi uyum (hormon terapi ve/veya mastektomi, vajinoplasti gibi) ve hukuki uyum (kişinin cinsiyet bilgisinin resmi kayıtlarda değiştirilmesi süreci her trans kişi için biriciktir ve birbirinin tamamlayıcısı olarak anlaşılmalıdır. Kimileri ise bahsi geçen süreçleri tercih etmeyebilir. Bu, içsel ve kişiye özgü bir deneyimdir. Makalede trans kavramını trans erkek, trans kadın ve kendisini ikili cinsiyetin dışında tanımlayan trans non-binary kişileri içerecek şekilde kullandım.

⁷ Makalede görüşme yaptığım kişilerden bahsederken mahlas kullandım. Özgür'le ilk olarak Eylül 2022'de sosyal medya aracılığıyla iletişime geçmiştim. Konuyu takip ettiğimi bildiğinden bu deneyimini de benimle paylaşmak istemiş. İlgili örneği çalışmada kullanmak için kendisinin yazılı onayını almış bulunmaktayım.

⁸ Transların İETT otobüs kullanımlarında karşı karşıya kaldıkları bu sorunu ilk olarak yüksek lisans tez araştırmam kapsamında yaptığım görüşmelerde fark ettim. Raporu, bu görüşmelerdeki anlatılarla destekledim. Raporu Kasım 2022'de hazırlamamda, transların Twitter'daki paylaşımlarının yanı sıra Lambdaistanbul'da birlikte örgütlendiğim arkadaşımın da şoför tarafından şiddete ve ayrımcılığa maruz bırakılması tetikleyici oldu.

⁹ İstanbulkart, İBB'nin iştiraki olan BELBİM (BELBİM Elektronik Para ve Ödeme Hizmetleri A.Ş.) tarafından 2009 yılında akbil yerine kullanılması için geliştirilen temassız bir ulaşım kartıdır. Çalışmada kimi kişiler tarafından halen "akbil" olarak ifade edildiğini belirtmek önemli.



karşısında verdikleri tepkileri ve İBB Çözüm Merkezi'nde oluşturdukları talepleri inceledim. Çözüm Merkezi'nin bu taleplere yönelik verdiği yanıtları karşılaştırarak analiz ettim. Yaptığım bu analizi çözüme yönelik stratejilerin geliştirilmesi amacıyla Lambdaistanbul¹⁰ ev sahipliğinde gerçekleştirilen açık çağrılı toplantıda katılımcılarla paylaştım ve bu toplantıda geliştirilen önerileri de rapora ekledim. Nihayetinde bu rapordaki tespitler ve öneriler İETT yetkilileriyle paylaşıldı. Bu açıdan çalışma, kendi bireysel girişimim olmaktan ziyade hem transların hem de kurum olarak Lambdaistanbul'un örgütlü girişimi/kazanımı olarak değerlendirilmelidir. Yukarıda anlatılanlardan da anlaşılacağı gibi bu sürece öncelikli olarak yön veren hedef akademik bir üretimden ziyade gündelik yaşamda pratik bir dönüşümdür ancak tüm bu sürecin kent hakkı bağlamında eleştirel gözle değerlendirilmesi hem aktivizme hem de literatüre katkı sunma arzusunun bir ürünüdür.

Bu makalede yukarıda anlatılan süreci kent hakkı bağlamında yeniden ele alıyorum ve bu bağlamda kazanımları/ sönmölenmeyi/ kent hakkının gerçekleşme sürecini değerlendiriyorum. Bu doğrultuda makalede öncelikle kent hakkı ve trans hareketliliğine ilişkin literatürü inceleyeceğim, ardından yaşanan soruna ilişkin genel kapsamı sunacak ve son olarak çalışmanın yöntemini açıklayarak saha verilerini paylaşacağım.

Kent Hakkı

Kentteki iktidar ilişkilerini ve eşitsizliği sorgulayan, kentin toplumsal bir ürün olduğunu tespit eden Henry Lefebvre kent hakkı kavramını ilk kez *Şehir Hakkı* (Lefebvre, 2018 [1968]) isimli kitabında açıklamış, daha sonra mekânın nasıl üretildiği ve nasıl yeniden daha farklı üretilebileceği sorunsallarını içeren *Kentsel Devrim* (Lefebvre, 2019) ve *Mekânın Üretimi* (Lefebvre, 2014) kitaplarında da bu kavramı geliştirmişti. Kent hakkı iki temel hakkı içerir: (1) Tam kullanım kenttaşların kentsel mekânı tam ve eksiksiz kullanması, (2) tam katılım ise

¹⁰ Lambdaistanbul LGBTİ+ Dayanışma Derneği 1993 yılında kurulan ve 2006 yılında dernek statüsü kazanan, LGBTİ+'ların bir araya gelerek güçlenmesini önemseyen, yatay örgütlenmeyi benimseyen ve sadece gönüllülerden oluşan bir örgüttür (bkz.: <https://lambdaistanbul.org/>). Ben de 2019 yılından beri bu derneğin gönüllüsüyüm ve farklı komisyonların yanı sıra sosyal medya komisyonunda da yer almaktayım.



kenttaşların kentsel mekânın üretiminde merkezi bir rol alması anlamına gelir (Purcell, 2003). Konumuz açısından kent hakkı transların yalnızca ulaşım hizmetlerine ve kentsel mekâna erişimine değil aynı zamanda ulaşım hizmetlerinin nasıl daha kapsayıcı ve güvenli hale getirilebileceği hususunda etkin bir rol üstlenmelerine de işaret etmektedir. David Harvey bu niteliğiyle kent hakkının kenti *gönlünce değiştirme* hakkı olduğunu ve bunun kolektif bir hak olduğunu ifade etmiştir: “... çünkü şehri yeniden icat etmek kaçınılmaz olarak kentleşme süreçleri üzerinde kolektif bir gücün uygulanmasına bağlıdır” (Harvey, 2013: 44). Bu çalışmada da İstanbulkart kullanımı sırasında karşılaşılan sorunların ele alınmasında kolektif mücadelenin izlerini görmek mümkündür.

Hem kentli hakları hem de kent hakkı kent mekânında somutlaşsa da bu haklar arasında temel bir ayrım söz konusudur. Kentli hakları kaynağını uluslararası metinlerden ve liberal kuramdan alırken yani devlet güvencesindeyken kent hakkı Marksist kuramdan beslenmekte ve radikal bir dönüşümü talep etmekte yani devletin karşısında/devlete rağmen konumlanmaktadır (Öner ve Osmanoğulları, 2017). Lefebvre ve onun takipçileri de kent hakkını hukuki bir yaptırımı olan yasal bir talepten ziyade muhalif bir talep olarak ele almıştır (Mayer, 2014). Hatta kent hakkının reformist bir yaklaşımla ele alınarak radikal özünden kopartılması “kavramın içeriğinin boşaltıldığı” şeklinde eleştirilmiştir (De Souza, 2010). Bununla birlikte kentsel haklar alanında yapılan reformların radikal bir dönüşümü talep eden kent hakkının gerçekleştirilebilmesi için bir basamak oluşturduğunu ve her adımda yenilenen bir mücadelenin var olduğunu söylemek de mümkündür (Sadri, 2013). Çünkü kent hakkının hak sahipleri bu reformlar aracılığıyla kentlilik bilinci kazanabilir ve hak sahibi olduğunun, kentsel mekânı denetleme ve dönüştürme gücü olduğunun farkına varabilirler.

Lefebvre’in kent hakkı kavramı kamusal alanın üretimine ve kullanımına odaklanmaktadır ancak bu alanlardaki iktidar ilişkilerine eleştiriler getirilirken kent cinsiyetsizmişçesine ele alınmış ve kentteki ataerkil iktidar ilişkileri göz ardı edilmiştir. Kent hakkı üzerine yapılan çalışmalar sınıf meselesine odaklanırken cinsiyet ilişkilerini; kapitalizme odaklanırken de ataerkil iktidar ilişkilerini dikkate almamıştır (Alkan, 2011, 2017). Kent hakkı



kavramını gündelik yaşam ve yerel yönetim ilişkisinde tam kullanım ve tam katılım bileşenleri üzerinden inceleyen Fenster (2005) kentin ataerkil yapısının kadınların kent hakkını gerçekleştirmelerine engel olduğunu belirtmiş hem özel alanda hem de kamusal alanda kullanım hakkının güvenlik meselesiyle olan ilişkisine dikkat çekmiştir. Çünkü hem özel alanda hem de kamusal alanda söz sahibi olan erkektir ve bu alanlar erkekler tarafından kendi faydalarına olacak şekilde düzenlenmiştir (Çakır, 2010). Burada bahsedilen erkek cisgender¹¹ ve heteroseksüeldir. Transların gerçeklikleri dikkate alındığında ne özel alanda ne de kamusal alanda söz sahibi olduklarını ya da güvende olduklarını söylemek mümkündür.

Kent hakkı bir çığlık ve bir talep olarak ele alınabilir (Lefebvre, 2018). Temel ihtiyaçlarını karşılayamayan ve ayrımcılığa uğrayan kimselerin zorunlu ihtiyaçları için bir *çığlık*, yaşamından memnun olmayan ve daha fazlasını arzu edenler içinse bir *taleptir* (Marcuse, 2014). Bu araştırmada transların bu “çığlıklarının” peşine düşülmüş ve transların tepkileri, girişimleri ve talepleri Marcuse’un kent hakkının gerçekleştirilmesi için önerdiği üç aşamalı yaklaşımı üzerinden değerlendirilmiştir. Buna göre ilk aşamada sorunun analiz edilerek ifşa edilmesi, ikinci aşamada paydaşlarla bir araya gelinerek stratejiler üretilmesi ve öneriler geliştirilmesi, son aşamada ise sorunun politikleştirilerek bu sorun etrafında örgütlenmenin sağlanması gerekmektedir (*a.g.m.*). Bu aşamalar araştırma sürecinde şöyle ortaya çıkmıştır: Makalede, transların kent içi ulaşımında karşılaştıkları sorunun analiz edildiği ve önerilerin yer aldığı, 2022 yılında İBB yetkilileri ile paylaşılmak üzere hazırlanan bir rapordan faydalanılmıştır. Raporda sosyal medyada bu konuya ilişkin bireysel olarak yapılan ifşalar bir araya getirilmiş, ifşayı yapan kişilerle iletişime geçilerek sorun tespit ve analiz edilmiş, daha sonra önerilerin geliştirilmesi için bir buluşma gerçekleştirilmiştir. Bu buluşmada sorunun etrafında örgütlenme sağlanmış ve iletişim ağı oluşturulmuştur. Yani süreç Marcuse’sun önerdiği yaklaşım açısından ele alınırsa ilk adım raporun hazırlanarak sorunun tespit edilmesini ve gözler önüne serilmesini, yani ifşa edilmesini; ikinci adım önerilerin geliştirilmesi için paydaşların da davet edildiği bir buluşma gerçekleştirilmesini; son adım ise

¹¹ Cisgender kavramı trans olmayan anlamına gelmektedir. Bu kavram Türkçe’de *natrans* olarak da ifade edilir.



bu sorunun etrafında bir örgütlenme sağlanmasını içerir. Aynı zamanda rapor İETT yetkilileri ile yapılan bir toplantıda sunulmuş, burada nihai bir çözüm aransa da makalenin yazıldığı tarihte ancak geçici bir çözümün üretildiğini söylemek mümkündür. Bu durum Çözüm Merkezi'nin, yukarıda alıntıladığım, Özgür'e verdiği yanıtta da görülmektedir. Şoförün uyguladığı ayrımcılık ve kötü muamele devam etmekte buna karşılık kişinin kartı kullanıma kapatılmamakta ve şoför, ayrımcı tutumu nedeniyle cezalandırılmaktadır. Çözüm Merkezi'nin Özgür'e verdiği yanıt şöyledir: “(...) numaralı başvurunuzla ilgili İETT Genel Müdürlüğü ile görüşülmüştür... Görevini aksatan, gerektiği gibi hizmet vermeyen personele TIS (Toplu İş Sözleşmesi) gereği *cezai işlem uygulanmıştır*. Ayrıca kontrol edildiğinde *kartınızın kullanıma açık olduğu* tespit edilmiştir.”

Bu soruna ilişkin; çözüm arayışının kendisinin bir çığlık olması, sorunun etrafında örgütlenmenin sağlanması ve soruna ilişkin getirilen önerilerin radikal bir dönüşüme işaret etmesi kent hakkı talebi olarak okunabilir. Diğer yanı sıra bu hakka erişimin önündeki engelin kaldırılması için İETT ile çeşitli mevzuatlara referans verilerek bir reform talebiyle görüşmenin gerçekleştirilmesini de kentli hakları talebi olarak okumak mümkün. Böylelikle literatürdeki tartışmalar bu makale örneğinde transların ulaşım sorununa ilişkin çözüm arayışlarında karşımıza çıkmaktadır. Sonraki bölümde bu çözüm arayışlarını kavramak için kentsel hareketliliğin, kent hakkı ve cinsiyet kimliğiyle olan kesişimine dair bir çerçeve sunacağım.

Trans “Hareketsizliğinde” Gedik Açmak: Türkiye’de Transların Toplu Taşıma Kullanımı Pratiğine Dair

Gündelik yaşamda dönüşüm yaratma iddiasıyla yola çıkan bu çalışma, transların failliğinin bir ürünüdür. Çünkü “translar sadece şiddetin pasif alıcıları değil, aynı zamanda maruz bırakıldıkları transfobi ve cinsiyet ayrımcılığıyla aktif olarak baş eden öznelere” (Jauk, 2013: 817). Jauk bu çalışmada transların kendilerine dayatılan hareketlilik kısıtlamalarına ve heteronormatif cinsiyet ifadesine uyma beklentisine karşı başa çıkma stratejileri olduğunu ortaya koymuş, cinsiyet sunumu ve kendini denetleme aracılığıyla proaktif direnişlerde



bulduklarını göstermiştir. Bir başka çalışma da şiddet ve tacizin transların hareketliliklerini şekillendirdiğini ve “belli saatlerde belli toplu taşıma araçlarını kullanma, sürekli diğer kullanıcılara karşı tetikte olma ya da dikkat çekmemeye çalışma” gibi taktikler benimsediklerini ifade etmiştir (Lubitow vd., 2017: 1414).

Marjinalleştirilen ve gündelik yaşamın hemen her alanında ayrımcılığa maruz bırakılan transların İETT'nin otobüs hizmetinden faydalanma konusunda karşılaştığı sorunlar çoklu ayrımcılığı pekiştirmektedir. Halihazırda istihdamdan dışlanan (O'Neil vd., 2022) ve ayrımcılığın neden olduğu yoksullukla karşı karşıya kalan (Çakmak, 2022) transların kentteki hareketliliği var olan İstanbulkart uygulaması aracılığıyla da sınırlandırılmaktadır.¹²

Bu konuya ilişkin transların karşılaştığı sorun şu şekilde özetlenebilir: İndirimli ya da ücretsiz İstanbulkart sahibi translar otobüse binip kartlarını okuttuklarında şoförlerin ekranında kişinin isminin ve soy isminin baş harfleri, yaşı ve kadın için “K”, erkek için “E” harfi görünmektedir (A***, B***, K, 23 gibi). Şoför, İstanbulkart'ını okutan kişinin cinsiyet ifadesi¹³ ile kart bilgisinde yer alan cinsiyet işaretinin uyumsuz olduğunu düşündüğünde, kimi durumda kişiden T.C. kimliğini göstermesini istemekte kimi durumda ise istememekte ancak her iki durumda da kartı kullanan kişinin İstanbulkart sahibi olmadığı kanısına vardığında bildirim yapmakta ve kart sahibine “usulsüz kart kullanımı” yaptığına dair SMS gelmektedir. Gelen mesajda “usulsüz kullanımın tekrarlanması” halinde kartın kullanıma kapatılacağı ve para cezası ödenerek (2023 Ağustos ayı için güncel tutar 837 TL'dir) kartın kullanıma yeniden açılacağı bilgisi yer almaktadır.

¹² Temmuz 2023'te İETT tarafından açıklanan güncel fiyat tarifesine göre aylık tam İstanbulkart fiyatı 777 TL, öğrenci İstanbulkart fiyatı ise 140 TL'dir (Karekod, 2023). Aradaki fiyat farkı dikkate alındığında kartlarının kullanıma kapatılması sonucu transların bu indirimden faydalanamamaları ve tam kart kullanmak zorunda bırakılmaları da önemli bir sorun oluşturmaktadır.

¹³ Cinsiyet ifadesi kişinin cinsiyet sunumudur yani saç, kıyafetleri, tavırları vb. aracılığıyla cinsiyetini nasıl sergilediğine ilişkindir.



Karşı karşıya kalınan durumda para cezasının yanı sıra transların maruz bırakıldığı önemli bir ayrımcılık/ şiddet biçimi de kimliklerinin ifşa olmasıdır. Şoförün Özgür’e “trans mısın nesin anlamam ben, umrumda değil” diyerek bağırması ve yolculuk süresince de söylenmeye devam etmesi münferit bir ayrımcılığı göstermemektedir. Birçok trans maruz bırakıldığı bu sistematik ayrımcılık sonucunda otobüs kullanımını endişeyle sürdürmekte veya ekonomik sıkıntılara rağmen tam İstanbulkart ya da taksi kullanmak zorunda bırakılmaktadırlar (*a.g.e.*). 2022 yılında yalnızca İETT otobüslerinde günlük yaklaşık 900 bin yolcunun taşındığı (İETT, t.y.) İstanbul gibi bir metropolde; hızın, tahammülsüzlüğün, kalabalığın ve sabırsızlığın yolcular açısından üst düzeyde gerçekleştiği tahayyül edilirse bu sorgulamaya, otobüse binip kartını okutan kişinin arkasında ve otobüsün içinde bekleyenlerin mevcudiyetinde maruz kalmasının ne kadar endişe verici ve tedirgin edici olduğu anlaşılabilir.

Kentsel hareketlilik hakkında toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanabilmesi için kentsel ulaşımında fiziksel güvenliğin tesis edilmesi ve kentsel hizmetlere erişimin önündeki engellerin kaldırılması gerekmektedir (Akduran vd., 2018). Ulaşım güvenliğine ilişkin akademik literatür şiddetin en çok izole edilen mekânlarda gerçekleştiğini söylese de translar nereye gittikleri fark etmeksizin kent içi de dahil bütün hareketliliklerinde şiddet riski altındadır (Doan, 2016). Transların toplu taşıma araçlarındaki taciz ve şiddet deneyimlerinin incelendiği bir makalede *translara yönelik taciz ve şiddeti normalleştiren kültürel sistemin şekillendirdiği hareketlilik deneyimi* trans hareketliliği (*transmobilities*) olarak kavramsallaştırılmıştır (Lubitow vd., 2017). Bu çalışma gündelik yaşamında toplu taşıma kullanımına bağımlı olan transların deneyimlerini ele almıştır. Çalışmadaki neredeyse tüm katılımcılar en az bir kez taciz ya da ayrımcılıkla karşı karşıya kaldığını bildirmiş, bu taciz ve ayrımcılıkların cinsiyet ifadelerinin heteronormatif beklentilerle uyumlu olmamasıyla ilişkili olduğunu ifade etmiştir. Bu çalışmada ise kişinin cinsiyet ifadesinin heteronormatif beklentilerle uyumlu olduğu durumlarda bile İstanbulkart’taki cinsiyet bilgisinin cinsiyet ifadesiyle uyuşmamasının soruna sebep olduğu görülmüştür.



Hareketlilik adaleti üzerine yapılan akademik çalışmaların hem toplu taşımanın cinsiyet eşitsizliğini yeniden üretecek şekilde yapılandırıldığını hem de marjinalleştirilen grupların kentte “hareketsiz” olduğunu göstermesi oldukça çarpıcıdır (Lubitow vd., 2020). Türkiye’de de translar kentin yalnızca belirli bölgelerine belirli saatlerde erişebilmekte ve kentsel kamusal mekândan dışlanmaktadır (Öz, 2017; Zengin, 2017). Ayrıca kentsel dönüşüm süreçlerinde de transların sermaye aracılığıyla mekânın dışına itilmesi kent hakkının translar açısından da incelenmesini gerektirmektedir (Zengin, 2014).

Türkiye’de transların otobüs kullanımlarında karşılaştıkları yıllardır süregelen ayrımcılığa ilişkin birikmiş bilgi mevcuttur. 2010 yılında hazırlanan bir izleme raporunda İstanbul’da bir kişi otobüs şoförünün kendisine cinsel yönelimi nedeniyle¹⁴ hizmet vermeyi reddettiğini bildirmiştir: “Senin gibileri otobüse almamak lazım, inip kendine başka bir araç bul” (Güner vd., 2011: 37). Lambdaistanbul’un İstanbul’da yaşayan 116 trans kadınla yaptığı görüşmeler sonucunda 2010 yılında yayımladığı raporda ise toplu taşıma şoförleri¹⁵ tarafından fiziksel şiddete maruz kalan trans kadınların oranının %38.8, alay, hakaret ve aşağılanma gibi sosyal şiddet türüyle karşılaşanların oranının %56, cinsel şiddetle karşılaşanların oranının %53.4, hizmet vermeyi reddetme yaklaşımıyla karşılaşanların oranının ise %73.3 olduğu belirtilmiştir (Lambdaistanbul LGBTT Dayanışma Derneği, 2010). Şoförün hizmet reddi başka raporlarda da karşımıza çıkar. Örneğin Ördek (2016: 52) raporunda şu örneği ele alır: “29 Ocak 2016: Bir trans erkek olan A., Kadıköy – Üsküdar hattında çalışan bir otobüs şoförü tarafından bindiği otobüsten indirildi. Olayın gerekçesi, mağdur olan trans erkeğin pembe kimlik¹⁶ sahibi olması idi”. Bir başka raporda ise şoför tarafından öğrenci kartının kontrol edilmesinin ardından “burada kadın yazıyor” diyerek hem hakarete maruz bırakılan hem de tehdit edilen

¹⁴ Kişi cinsel yönelimi sebebiyle bu ayrımcılığa maruz bırakıldığını ifade etmiştir ancak kişiye yönelen ayrımcılık aynı zamanda kişinin cinsiyet ifadesinin heteronormatif beklentilerle uyumlu olup olmamasıyla da ilişkilidir.

¹⁵ Araştırmada toplu taşıma şoförleri; taksi ve şehir içi/şehirler arası otobüs sürücülerini kapsayacak şekilde ele alınmıştır.

¹⁶ Türkiye’de kadınlar için pembe, erkekler için mavi kimlik (nüfus cüzdanı) uygulaması 1976 yılında başlamış, 2017 yılında çipli ve tek renk kimlik kartı uygulamasına geçilmiştir.



bir trans erkeğin hak ihlaline yer verilmiştir (Pembe Hayat LGBTT Dayanışma Derneği ve Kaos GL Derneği, 2017: 105).

2021 yılında yayımlanan bir rapor ulaşımda yaşanan bu ayrımcılığın farklı hak ihlalleriyle nasıl iç içe geçtiğini ve ayrımcılığı pekiştirdiğini ortaya koymuştur (17 Mayıs Derneği, 2021). Bu araştırmada LGBTİ+’lar ulaşım ile ilgili engeller sebebiyle sağlık kurumlarına başvuramadıklarını belirtmişlerdir. Yani transların kent içi hareketliliğinin kısıtlanması sağlık hizmetlerinden eğitime ve istihdama kadar birçok hak alanına erişimlerinin de önünde engeller oluşturmaktadır. Hareketlilikle iç içe geçen güvenlik meselesi de bu hak ve hizmetlere erişimde başat bir rol üstlenmektedir.

Bu konudaki en güncel akademik çalışma Shakibaei ve Vorobjovas-Pinta (2021) tarafından yapılmıştır. Bu çalışmada İstanbul’da yaşayan transların toplu taşıma araçlarını kullanmaları hareketlilik adaleti açısından incelenmiş, 45 transla derinlemesine yapılan görüşmelerde kişilerin şoförlerin, yolcuların ya da ulaşımında görevli personellerin şiddet, ayrımcılık ve taciz eylemleriyle karşılaşmaya devam ettiği ortaya konulmuş ve 37 katılımcının cinsel saldırı da dahil olmak üzere çeşitli şiddet biçimlerine maruz bırakıldıkları ifade edilmiştir. Makale ayrıca transların güvenli seyahat edebilmesi için şoförlerin ve ulaşımında görevli personelin eğitim alması önerisinde bulunmuştur. Burada Türkiye’deki feminist hareketin önemli aktörlerinden biri olan KADAV’ın (Kadınlarla Dayanışma Vakfı) İstanbul’da belediye çalışanlarına yönelik toplumsal cinsiyet eşitliği eğitimleri ve atölyeleri gerçekleştirdiğinden de bahsetmek gerekir. KADAV (2022) kurumsal hesabından “KADAV olarak, İETT otobüs şoförleri ile toplumsal cinsiyet eşitliği atölyesinde bir araya geldik” notuyla paylaşım yapmıştır. Bu atölyelerin istikrarlı olması ve kapsamının LGBTİ+’ları da içerecek şekilde düzenlenmesi elzemdir.¹⁷

¹⁷ Bu paylaşım üzerine Kasım 2022’de atölyenin içeriğine ve kapsamına ilişkin bilgi almak için KADAV’daki ilgili kişiyle iletişime geçtim; atölyenin natrans kadın odağında ele alındığını, LGBTİ+’lardan oldukça kısıtlı bahsedilebildiğini öğrendim.



Peki neden transların İstanbul’da yaşanan bu soruna ilişkin “çıgılık”ları Twitter’da Mart 2022 sonrasında duyulmaya başlanmıştır? Bu dönemde İETT usulsüz kullanımlara ilişkin faaliyetlerini arttırdığını duyurmuş, gezici denetim ekipleri oluşturduğunu ve otobüslerdeki denetimleri yaygınlaştırdığını belirtmiştir (İBB, 2022a). Aynı zamanda Anne Kart uygulamasıyla 0-4 yaş arası çocuğu olan yüzbinlerce anneye ücretsiz ulaşım sağlayan İETT bu kartın usulsüz kullanımına dikkat çekmek için bir reklam hazırlamış (İBB, 2022b) ve bu reklamda Anne Kart’ını okutan bir erkek, otobüste bulunan diğer yolcuların ayıplayıcı/utandırıcı bakışlarına maruz bırakılmıştır. Reklamda usulsüz kullanıma yönelik toplumsal baskının örgütlendiği ve tepki göstermesi gerekenin diğer yolcular olduğu görülmekte, reklam sonunda kişi otobüsten inmektedir. Bu durumda usulsüz kullanımın ulaşım pahalılığıyla, birden çok vasıta kullanma mecburiyetiyle ve yoksullukla ilişkisi de hesaba katılmalıdır. Öyle ki İstanbul’da indirimli kart kullanabilmek için kişiler açık öğretim üniversitelerine kayıt yaptırmakta; üniversitenin yıllık harç tutarı tam İstanbulkart’tan çok daha ucuza denk gelmektedir (Deveci, 2020).

İstanbulkart kullanımında yaşanan sorunların kesişimsel bir perspektifle ele alınması kaçınılmazdır. Kişi yalnızca trans olduğu için değil yoksul, engelli ya da mülteci/sığınmacı olduğu için de bu hizmete erişimde engellerle karşılaşabilmektedir. İstanbulkart’ların Aralık 2022’de kişiselleştirilmesi kararı sonrasında (geçici kimlik numarası olmayan) kayıtsız göçmenlerin aylık İstanbulkart kullanamadığı ve resmî tatillerde ücretsiz ulaşımından yalnızca kişiselleştirilmiş kart sahiplerinin faydalanabildiği, böylece İstanbul’da yaşayan birinin anonim şekilde seyahat edebilmesinin artık fiilen mümkün olmadığı belirtilmelidir (Uğurlu, 2022). Sonuç olarak (kent hakkı açısından vatandaşlık bağına bakılmaksızın bir kenttaş olarak) kayıtsız göçmen translar ve engelli translar bu uygulamadan daha mustarip olmaktadır.

Akademi ve Aktivizm Etkileşiminde Yöntemi Bulmak

Feminist yöntemlerin ilhamıyla başladığım bu çalışmada araştırma yapmayı, bilgiyi katılımcılarla birlikte ürettiğim bir süreç olarak kavradım. Bununla birlikte tarafsızlık iddiasına



dayanan bir araştırmacı konumunu değil, translardan yana bilinçli taraflılık ilkesini benimsedim. Bilinçli taraflılığın gereği olarak araştırma sürecinde hiyerarşik bir ilişki kurmamaya özen gösterdim. Feminist yöntemlerin de vurguladığı gibi akademik çalışmanın eylem ve mücadeleyle ilişkisinin kurulduğu bu süreç deneyimlerin kolektifleştirildiği bir süreç oldu (Mies, 1996). Cinsiyet eşitsizliğinin ortadan kaldırılması feminist araştırmanın gereği olarak araştırmanın hedeflerinden biri olarak belirlendi (Öztan, 2015).

Feminist yöntemlerden ilham almakla birlikte araştırmanın trans deneyime odaklandığı, heteronormatif ve cisseksist düzeni hedef aldığı, ikili cinsiyet sistemini sorunsallaştırdığı için transfeminist bir perspektifle gerçekteştirildiğini belirtmeliyim. Transfeminist perspektif toplumsal cinsiyet ve kadın çalışmaları alanında transların konumlarının marjinal değil merkezi olabileceğini öne sürer (Enke, 2012). Çünkü sosyal bilimlerde transları odağına alan mevcut çalışmalar transların ötekileştirilmesine karşı işleyen transfeminist bir metodolojik yaklaşım açasından eksiktir (Johnson, 2015). Trans çalışmalar da feminist yöntemlerden beslense dahi buna ek olarak transfeminist değerlendirmeye ihtiyaç duyabilir. Böylece transların marjinalleştirildiği, cisseksist ve cinsiyet kimliğini dikkate almayan araştırmaların önüne geçilebilir. Araştırmada gündelik yaşamın derinlemesine kavranması hedeflendiğinden niteliksel yöntem kullanılarak derinlemesine görüşmeler gerçekteştirilmiş; bu yöntemin yarattığı etkileşim süreci hem araştırmacı konumundaki benim için hem de katılımcılar için farkındalık yaratan, dönüştürücü bir deneyim olmuştur (Kümbetoğlu, 2008).

Araştırma verilerinin toplanmasını üç aşamada gerçekteştirdim. İlk olarak İstanbul'da yaşayan transların kentsel haklarını konu edindiğim bir araştırmam (Uslu, 2022) kapsamında 2021 yılı şubat ayında gerçekteştirdiğim görüşmelerden faydalandım. Bu nitel çalışmada açık uçlu, yarı yapılandırılmış sorulara dayanan derinlemesine (çevrimiçi) görüşmeler gerçekteştirdim; katılımcıların çoğuna kartopu tekniğiyle bazılarına da Lambdaistanbul etkinlikleri aracılığıyla ulaştım. İkinci kısımda Mart-Ekim 2022 tarihleri arasında bu konuya ilişkin Twitter paylaşımlarını inceleyerek bir sosyal medya taraması yaptım. "İstanbulkart",



“trans”, “akbil”, “usulsüz basış”, “cinsiyet” anahtar kelimeleri kullanılarak yaptığım aramalarda transların paylaşımlarına ve buradan da bu paylaşımlara yorum yapan ve bu paylaşımları alıntılaman transların paylaşımlarına ulaştım. Üçüncü kısımda ise Çözüm Merkezi’nde talep oluşturan kişilerin taleplerinin içeriğine ve Çözüm Merkezi’nin yanıtlarına yer verdim. Bu kişilere Lambdaistanbul’un kurumsal Twitter hesabı aracılığıyla ulaştım.¹⁸ Twitter’da İstanbulkart uygulaması sebebiyle yaşadığı sorunlara ilişkin paylaşım yapan kişilere mesaj yoluyla ulaştığımda Lambdaistanbul olarak bu sürecin dönüşümüne katkı sağlamak ve bu amaçla Çözüm Merkezi’ndeki süreçlerinin takibini yapmak istediğimizi belirttim. İsmimi ve kurumsal e-posta adresimi paylaşırken kendimi bu konuyla ilgilenen bir Lambdaistanbul gönüllüsü olarak tanıttım. Bu nedenle çalışma bireysel çalışmam değil, kurum olarak Lambdaistanbul’un aktivizminin de devamı olarak görülebilir.

Sebebi Henüz Bilinmeyen Bir Sorun: İstanbulkart

Bu çalışmada öncelikle bahsi geçen araştırmamın verilerini ele alarak başlamak isterim çünkü bu soruna ilişkin anlatılarla ilk kez o sırada karşılaşmıştım. Araştırma kapsamında görüşme gerçekleştirdiğim on kişinin altısı İstanbulkart kullanımında bir tür sorunla karşılaştığını ifade etmiştir. Ücretsiz ulaşım sağlayan gazi kartı olduğunu ve bu yüzden de şoförler tarafından sıklıkla kontrol edildiğini belirten Dilhan (Erkek, 24, Önlisans, Çalışıyor) kimliğinin sorulması sebebiyle sorun yaşadığını; konuşmak zorunda kaldığında ses tonunun cisheteronormatif beklentilerle “uyuşmadığı” için dikkatleri üzerine çektiğini; bu durumdan rahatsız olduğunu belirtmiştir:

Görüntüm de hani dediğim gibi ikilemde bırakmıyor o esnada, sesimi çıkartmıyorum çünkü. Hani *sesimi çıkartmayınca, insanlar ikilemde kalmıyor, kız mı erkek mi falan*. Adamlar kalkıp *kimliğini falan isteyince konuşmak zorunda kalıyorsun*, konuşunca insanlar durup bakıyor. Hani görüntün farklı bir şey, çıkan

¹⁸ Bu girişimden Lambdaistanbul gönüllüleri haberdardır ve bu sürecin takibini yapmam hem gönüllüler hem de sosyal medya komisyonu tarafından kabul edilmiştir.



ses farklı bir şey. ... insanların ortasında şey demişti, 'sen nereye gidiyorsun, bu kimlik kimin, bu kart kimin, bana kartını göstermek zorundasın' falan, ben de gittim bütün kimliklerimi, kartlarımı, ehliyetimi falan çıkartıp önüne attım gerçekten. Çünkü çok canımızı sıkan bir mesele (Dilhan, 10.02.2021).

Ses meselesinin kimi translar açısından neye denk geldiğinin anlaşılabilmesi için Gizem'in (Kadın, 40, Ortaokul, Çalışmıyor) taciz karşısındaki "tepkisinden" bahsedilmelidir:

Metrobüste taciz bile yaşadım, kameralar olmasına rağmen, gidip şikâyet edemiyorsun korkudan. ...sustum yani ileri ileri gittim ileri ileri gittim, ileri ileri gittikçe adam arkama geldi. Götümü elledi elledi elledi, ben de arkamı dönüp bir baktım. Bir daha elleyemedi beni. Ama *sesimi çıkaramadım, orda bir şey söylesem, seslensem insanlar diyecek ki bu lubunya*. Anladın mı, o yüzden sessiz kaldım yani hiçbir şey diyemedim sadece sert sert baktım (Gizem, 11.02.2021).

Gizem'in tacize maruz bırakıldığında bile trans kadın olduğunun anlaşılacağı ve diğerleri tarafından da şiddete maruz bırakılacağı ya da en iyi ihtimalle kendisine destek olunmayacağı endişesiyle sesini çıkaramaması oldukça çarpıcıdır. Öyle ki ataerki, cisseksizm/transfobi ve sermaye yalnızca transların kentteki varoluşlarını hareketsizleştirmiyor aynı zamanda sessizleştiriyor da. Gizem'i sessizliğe zorlayan bu sistem onun kamusal yaşamda görünür olmasını da istemiyor: "[pandemi] bitse de maske takmaya devam etmek isterdim. ... yüzüm gözükmesin de insanlar bana laf atmasın diye". Bu durumda kişiler kent içi ulaşımda heteronormatif beklentilere uyduğu/"alıktırmadığı" kadar görünür olmaktadır. Ta ki şoför "sen bir kimliğini göster" diyene kadar...

Sonay (Erkek, 20, Önlisans, Çalışıyor) da otobüste kimlik sorulması sırasında sorun yaşadığını ve bu sorunun kimliğinin sorulması kadar şoförün yaklaşımından da kaynaklandığını belirtmiştir:



Otobüsçülerin ekranında akbilin sahibinin adı soyadı yazıyor. ...Adam da dedi ki, “sen bir kimliğini göster” dedi. Senin akbilin değil bu dedi. Benim akbilim bakın fotoğrafım dedim. *Kimliğini göster dedi. Bir de böyle azarlarcasına.* ... İnsanlar bize şey bakıyor, yani biz sanki bir belâyız bir mikrobuz gibi. Ülkenin sanki kanser hücresi bizmişiz (Sonay, 15.02.2021).

Sonay otobüs şoförünün ona ismi ile cinsiyet ifadesinin “uyumlu” olmadığı düşüncesiyle kimlik sorduğunu belirtmiş fakat aslında şoför onun cinsiyet bilgisini ekranda gördüğü için kimliğini göstermesini istemiştir. Bu anlatı, görüşmenin yapıldığı sırada ne araştırmacı olarak benim ne de katılımcının söz konusu ayrımcılığın nasıl gerçekleştiğine ilişkin tam bilgi sahibi olduğunu göstermektedir.

Buse'nin anlatıları da bu tespiti desteklemektedir. Buse (Kadın, 31, Ortaokul, Çalışmıyor, İşitme engelli) işitme engeli sebebiyle ücretsiz İstanbul Kart'ı olduğunu, fotoğrafı değişirse yaşadığı sorunun çözülebileceğini belirtmiştir ancak fotoğrafı değişse dahi sistemdeki cinsiyet bilgisi değişmeyeceği için bu sorunla karşılaşmaya devam edecektir:

... erkek yazıyor mesela ve şoför o akbili görüyor, *fotoğrafını görüyor ekranda.* Sonra bana bu sen değilsin diyor anladığı halde, hemen orada bir sorgulamaya giriyor bu akbil senin mi değil mi. ... kadın fotoğrafı koyabilmeliyim ... uzun saçlı, makyajlı halimin fotoğrafını koyabilmeliyim. Bir *fotoğrafı koyabilsem aslında hiç sorun olmayacak* (Buse, 13.02.2021).

İlker (Erkek, 25, Lise, Çalışıyor) ise otobüsteki kimlik kontrolü sebebiyle bir süre otobüs kullanmaktan kaçındığını, hukuki uyum sürecini takiben resmi kayıtlarda cinsiyet bilgisini değiştirdiğinden beri bu sorunla karşılaşmadığını ifade etmiştir:

Önceki zamandan bahsediyorum ... orda kız işareti yazıyor, işte o benim için çok büyük bir sıkıntı olmaya başladığı zamanlarda onu [otobüsü] kullanmıyordum ben,



kullanmaktan kaçınıyordum. ... Çünkü durduruyor, sen bi ver kartını diyor, *e burda kız yazıyor diyor, bağıyor.* ...Çok geriliyordum, *o gün başına bir şey gelmese bile gergin biniyorsun. Bindiğinde gergin biniyorsun, indiğinde gergin oluyorsun.* Bindin sana laf söyledi, tüm yol o insanlarla gideceksin, o gerginlikle inmek istiyordum aşağı, o benim için büyük sıkıntıydı yani (İlker, 13.02.2021).

Sonuç olarak bu görüşmelerin yapıldığı sırada ne benim ne de katılımcıların sorunun kaynağı hakkında net bir fikrimiz vardı. Bahsedilen çözüm önerilerinin de kalıcı çözüm üretemeyeceği söylenebilir. Bununla birlikte kimlik kontrolü yapılırsa da hiçbir katılımcı usulsüz kart kullanımı sebebiyle kartlarının kapatıldığından bahsetmemiştir. Bu anlatılar transların kent hakkı ve trans hareketliliği bağlamında kentsel hizmete erişimden/tam kullanım hakkından mahrum kaldığını, buna karşılık başa çıkma stratejileri geliştirdiğini (dikkat çekmemeye çalışma ya da otobüs kullanmaktan kaçınma) göstermektedir. Bununla birlikte bu aşamada henüz soruna ilişkin taleplerini ortaya koyan kolektif bir gücün varlığından bahsetmek mümkün değildir.

“Çıglık” Olarak Twitter’da Kent Hakkı ve Kolektifleştirme Çağrısı

İncelenen Twitter paylaşımlarında öne çıkan hususlar usulsüz bildirimler, kimliğin ifşa olması ve talebin kolektifleştirilme çağrısı olmuştur. Bu hususları içeren paylaşımlardan biri Araz tarafından yapılmıştır. Araz, 25 Eylül 2022 tarihinde “usulsüz kullanım”dan dolayı kendisine gelen SMS bildirimini paylaştığı bir tweet atmış, kendi İstanbulkart’ını kullandığı halde “saçları kısa olduğu ve kimlikteki kişi gibi görünmediği” için kartının kullanıma kapatıldığını söylemiş ve buna tepki göstermiştir. Kişinin gelen SMS’in ekran görüntüsünü paylaştığı Tweet’ine göre ilk önce 8 Eylül 2022 tarihinde usulsüz basış bildirimi gelmiştir:

Usulsüz Basış: Kimlik numaranıza ait İstanbulkartınız’la *şüpheli geçiş yapıldığı* tespit edilmiştir. Usulsüz kullanım tespiti durumunda kartınızın kullanıma kapatılacağını ve tekrar başvuruda usulsüz *kart yenileme bedeli* tahsil edileceğini hatırlatır, gerekli önlemleri aldığınız için teşekkür ederiz.



Ardından da 25 Eylül 2022 tarihinde kartın bloke edildiğine ilişkin SMS gelmiştir:

Usülsüz Basış: Kimlik numaranıza ait İstanbulkart'ınız, tarafınıza iletilen *uyarılara rağmen başkası tarafından kullanıldığı için bloke edilmiştir*. İstanbulkart Başvuru Merkezlerimize gelerek, usülsüz kart yenileme bedeli karşılığında kartınızı kullanıma açtırabilirsiniz.

Bilge de 4 Eylül 2022 tarihinde usülsüz kullanım hakkında gelen SMS bilgisinin ekran görüntüsünü paylaşmış ve trans olduğu için ceza ödemek istemediğini belirtmiştir. Paylaşımında şoförün kendisini uyardan bildirim yaptığını belirten Bilge'nin çağrısı aynı zamanda bu sorunun kolektif bir talebe dönüşmesi yönündedir: “Şu durumla ilgili toplu şikâyet, kampanya dilekçe filan hazırlayalım boşu boşuna kendim kullandığım halde TRANS OLDUGUM İÇİN 430 lira ceza yemek istemiyorum”. Bu paylaşımına yorum yapan bir başka trans, cinsiyet bilgisinin İstanbulkart veri sisteminde değiştirilebilmesini önermiş; cinsiyet bilgisinin resmi kayıtlarda değiştirilmesi için hastaneye, mahkemeye gidilmesi gerektiğini ve bunun için dahi otobüs kullanmadığını ifade etmiştir:

...Cinsiyet hanesini uygulamadan değiştirilebilir hale getirdiniz de biz mi değiştirmedik? ...Kimliğimizin değişmesi için hastaneye mahkemeye gitmemiz gerekiyor ama biz OTOBÜSE BİLE BİNEMİYORUZ.

Yine bu paylaşımına yapılan yorumlardan birinde sorunun çözümüne ilişkin kolektif bir talebin oluşturulması ihtiyacı dile getirilmiştir: “Aynısını iki kere yaşadım, gerçekten bu meseleye dair topluca bir şeylerin yapılması gerekiyor.”

Ege, 19 Ağustos 2022 tarihinde yaptığı paylaşımında kimliğinde o anki cinsiyet ifadesini yansıtan bir fotoğraf olduğu halde şoförün müdahale ettiğinden ve kimliğinin ifşa edildiğinden bahsetmiştir: “Otobüs şoförü kimliğinde ‘kız’ yazıyor haberin olsun diyor ... ONU DEĞİŞTİR. ... herkes eve gitmek istiyor EN ÇOK BEN”. Burada şoför tarafından usülsüz



kullanım bildirimini yapılmasa da kişi, sıradan bir toplu taşıma kullanımı sırasında sadece “herkes gibi evine gitmek isterken” kendisini böyle bir konuşma içerisinde bulmasına tepki göstermektedir.

Derin, 25 Mayıs 2022 tarihinde yaptığı paylaşımda şoför tarafından kimliğinin sorgulandığını açıklamıştır: “... Az önce kart size ait değil cinsiyeti erkek yazıyor diyerek sorgulandım ve asla susmadı adam. En sonunda trans kadınıym diye bağırınca susup yoluna devam etti. Bunları yaşamak zorunda mıyız?” Çözüm Merkezi bu paylaşımın altına yaptığı yorumda olay saati, istikamet bilgisi ve araç kapı numarası bilgisinin paylaşılmasını istemiştir. Şoför hakkında işlem yapılabilmesi için bu bilgilerin talep edilmesi aynı zamanda bu mekanizmanın nasıl işlediğinin anlaşılması açısından ve daha sonra yaşanması olası sorunlara yönelik kişilerin başvurularında hangi bilgilere yer vermesi gerektiğini göstermesi açısından önemlidir. Bununla birlikte tutumlarından dolayı şoförlerin uyarılmasının ve bazı eğitimlere tabi tutulmasının önemi olsa da bunun münferit bir olay olmadığı ve sorunun yalnızca cinsiyet sorgulaması yapan şoförde değil bu sorumluluğu şoföre yükleyen İETT’de ve BELBİM’in şoförü buna mecbur bırakan sisteminde olduğu da belirtilmelidir.

Derin’in paylaşımına yorum yapan başka bir kişi ise resmi kayıtlarda cinsiyet bilgisi değiştiği halde İstanbulkart bilgisinin güncellenmediğini ifade etmiştir: “Ben de aynı sorunu yaşadım bir de ben akbilimde cinsiyet hanesini değiştirmeye hala üşeniyorum. Hala E yazıyor geçen şoför bağırды bana ben de ona bağırдыm yanlışlık olmuş falan dedim.” Kişinin burada belirttiği “üşenme” durumunun, translara yönelik kurumsal şiddet göz önünde bulundurulduğunda (Hill, 2002), bu bilginin değişmesi için bir kuruma gitme ve kimliğini tekrar tekrar açıklama zorunluluğuyla ilişkili olduğu düşünülebilir.

Neval de benzer bir şekilde 9 Ağustos tarihinde yaptığı paylaşımda resmî belgelerde cinsiyet bilgisi değiştiği halde “usulsüz kullanım bildirimini” yapıldığını bildirmiştir:



... istanbul belediyesinin sisteminde hala 'erkek' olarak gözükiyormuşum *kimliğimi alalı 2 yıl olucak* ... sonra 153 ü aradım telefonu açan kadının durumu öğrendikten sonraki rezilliği ve *telefonda gülmesi benim sinirlerimi tepeme çıkardı* ekstra 650 lira ceza ödemem gerektiği söyledi.

Neval, ertesi gün yaptığı paylaşımda Çözüm Merkezi'nin kendisini arayarak özür dilediğini ancak açılan soruşturma nedeniyle kartını bir süre kullanamayacağını ifade etmiştir. 10 Ekim 2022 tarihinde yani bu paylaşımdan yaklaşık iki ay sonra yaptığı paylaşımda ise belediyenin "yanıt vereceğiz" dediği halde hala yanıt vermediğini ve bu süreçte tam İstanbulkart kullanmak zorunda bırakıldığını belirtmiştir.

Rüzgâr 4 Ekim 2022 tarihinde yaptığı paylaşımda erkek arkadaşının T.C. kimliğini ve İstanbulkart'ını göstererek bilgilerin aynı olduğunu ispatladığı halde şoförün "usulsüz kullanım bildirimini" yaptığını ve kendisine bununla ilgili olarak SMS geldiğini, ardından şoförden bunu geri almasını istediğinde ise şoförün ses tonunu yükselterek ve yolculara dönerek "bu kadın mı erkek mi söyleyin?" dediğini ve video çekerek arkadaşını hedef gösterdiğini ifade etmiştir. Paylaşımında sorduğu şu soru dikkat çekicidir: "Şehrinizde yaşıyan ve belediyenizin çalışanı tarafından açık hedef gösterilen arkadaşımın başına bir şey gelse bunun sorumluluğunu kim alacak? Veya bu uygulamanın değişmesi için ne yaşanması gerekiyor?" Bu soru kişinin otobüsten indikten sonra varacağı yere kadar duyduğu zarar görme korkusuyla (Hatiboğlu ve Odabaş, 2020) da ilişkilendirilebilir. Toparlamak gerekirse, haklarından mahrum edilen hatta cezalandırılan transların bu paylaşımlardaki "çığlıkları" da önerileri de kent hakkı talebidir. Bununla birlikte bu paylaşımlar, sorunu ifşa ederek bu sorunun etrafında örgütlenme sağlanmasının, bilgi ve deneyimin kolektifleştirilmesinin de önünü açmıştır.

Çözüm Merkezi'nin Yanıtları

Bu başlıkta kişilerin Çözüm Merkezi'nde talep oluşturma süreçleri ve bu taleplere verilen yanıtlar değerlendirilmiştir. Neval'in de belirttiği gibi telefonla yapılan görüşmelerde olumlu



iletişim kurularak özür dilense bile sorun uzun süre çözülmemiş; aynı zamanda kanıt temelli savunuculuğun güçlendirilmesi gerekçesiyle kişilere başvurularına ilişkin yanıtları yazılı olarak talep etmeleri önerilmiştir.

İrem 30 Eylül tarihindeki yazışmada Çözüm Merkezi'nin kendisine verdiği yanıt paylaşmış; aldığı yanıtın olumsuz olduğunu, bir aydır kartının kullanıma kapalı olduğunu ve cezayı ödeyecek maddi durumunun bulunmadığını belirtmiştir:

... şoför personellerimizin *kartı denetleme yetkisi vardır*. Usulsüz kartı tespit eden şoför personelimiz sistem üzerinden Belbim AŞ'ye bildirimde bulunmaktadır. Belbim AŞ. *3 farklı şoför personelin* usulsüz kart bildiriminde karta bloke koymaktadır. Her usulsüz bildirimde SMS ile bilgilendirilmektesiniz. *Usulsüz kart kullanımının yapılan denetimlerle doğru olduğu kabul edilmektedir*.

Usulsüz kart kullanımı tespitinin hangi denetimlerle ve nasıl bir yöntemle doğru kabul edildiğinin açıklanmasına ihtiyaç olduğu görülmektedir. Bununla birlikte uygulamada şoförün yalnızca İstanbulkart'ı değil kimlik kartını da kontrol ettiği ve bu bildirimini T.C. kimlik numarası eşleşse dahi yaptığı ifade edilmelidir.

Seçil 26 Mayıs 2022 tarihindeki yazışmada talep oluşturduğunu ancak henüz geri dönüş olmadığını söylemiştir. 12 Kasım 2022'de yazdığı mesajı ise "yazılı yanıt vermediler, talebim de yanıtlanmadı hala. ... bir kez daha şüpheli basış bildirimim geldi. Bir kez daha gelirse kartım kullanıma kapatılacak. *Otobüs kullanmamaya çalışıyorum* şüpheli basış bildirimim olmasın diye." şeklinde yanıtlamıştır. Bazı paylaşımlarda Çözüm Merkezi'nin başvuruları uzun süre yanıtlamadığı görülmektedir.

Baran'ın 5 Ekim 2022 tarihinde oluşturduğu talep yaşadığı sorunları göstermesinin yanı sıra kazanımın da talebin de kolektif olduğuna vurgu yapması açısından önemlidir:



...TC kimliğimi gösterip kullandığım İstanbulkartın bana ait olduğunu kanıtladıktan sonra *bile sırf trans olduğum için beni kartımı iptal ettirmekle tehdit ettikleri ya da herkesin duyabileceği şekilde transfobi=nefret söylemi=hedef gösterme uyguladıkları oldu. ... fiziksel şiddetin açık bir hedefi haline getirilmekten korkmadan bir yerden bir yere gidebilmeyi talep ediyorum.* Bu zamana kadar her toplu taşıma kullanımında maruz kaldığım psikolojik şiddetin ve bunun bende yarattığı etkinin geri dönüşü yok ama her gün toplu taşıma kullanan diğer transların ya da sadece geleneksel kadın ve erkek görünüşüne sahip olmayan kişilerin aynı şiddete maruz kalmaması için yapılabilecek çok şey var.

Bu talebe 17 Ekim 2022 tarihinde verilen yanıt dikkat çekicidir:

...Sistem, yolcu ile şoför personelin *ikili ilişkiye girmeden*, sürüş güvenliğini aksatmadan bildirimlerin kaydedilmesini sağlamaktadır. *İki farklı şoför personelin bildirmesiyle karta bloke koyulmaktadır. Şoför personellerimizin kimlik kontrolü yapma yetkisi bulunmamaktadır.* İki farklı bildirimle kart kapanması halinde yapılan *itirazlar incelenerek* kartlar tekrar aktif edilmektedir. Kaba davranışta bulunan şoför personel hakkında işlem yapılması için *araç kapı kodu ya da plaka bilgisini* iletmeniz yeterlidir.

Burada şoförün bildirimine neye dayanarak yaptığı sorusu belirsizliğini korumaktadır. Ayrıca bu açıklamada kartın kapanması halinde yapılan itirazların inceleneceğinden bahsedilmiştir ancak daha önce paylaştığımız örneklerde (ve bu yanıtın verildiği tarihte) halen kartını kullanamayanların ve yanıt bekleyenlerin olduğu görülmektedir.

Hayal 30 Eylül 2022 tarihinde yapılan yazışmada paylaşımı tepki topladığında telefonla arandığını ve kendisinden özür dilendiğini, durumun otobüs kameraları izlenerek sorgulanacağını söylendiğini ancak üzerinden bir aydan fazla zaman geçtiği halde bir sonuca ulaşamadığını ifade etmiştir. Yağız'ın 12 Eylül 2022 tarihinde yapmış olduğu başvuruya



verilen yanıt ise şöyledir: “Talebiniz ile ilgili *yasal sürecin tamamlanması ile* güncel bilgilerinizle İstanbulkart başvurusunda bulunabilirsiniz. Ek olarak; *cinsiyet bilgisinin sistemlerde görülmemesi* yönünde çalışmalarımız devam etmektedir”. Daha önce bahsedildiği gibi ‘yasal sürecin tamamlanması’ ifadesi (bu sürecin gerektirdiği hastaneye ve adliyeye gitmesi gereken) kişiyi en azından birkaç yıl boyunca İstanbulkart’ını nasıl kullanacağı konusunda çözümsüz bırakmaktadır.

Son olarak 30 Eylül 2022 tarihinde Çözüm Merkezi’ne şahsen yaptığım bilgi edinme başvurusuna verilen yanıtta cinsiyet bilgisinin MERNİS’ten [Merkezi Nüfus İdaresi Sistemi] otomatik olarak alındığı için güncellenemediği belirtilmiştir. Buna karşın yukarıda da bahsedildiği gibi sosyal medya incelemesi cinsiyet bilgisinin resmi kayıtlarda değişmesine rağmen sistemde güncellenmeden kalabildiğini göstermektedir. Transların Çözüm Merkezi’nde oluşturduğu başvurular kent hakkının *tam katılım* bileşeniyle ilişkilendirilebilir. Kararlara doğrudan katılım söz konusu olmasa da bir kentsel mekânın üretiminde yani otobüslerin güvenli ve erişilebilir hale getirilmesinde söz sahibi olduklarını söylemek mümkündür. Aynı zamanda çalışmanın bu aşamasında, bilgi ve deneyim paylaşımıyla karşılıklı güçlenmenin sağlandığını söyleyebilirim. Böylece hem görüştüğüm kişiler değişim/mücadele motivasyonu ile etkili talepler oluşturdular ve süreci takip ettiler hem de bu sayede bir araştırmacı olarak ben gelen yanıtlar açısından oldukça çeşitli bir rapor hazırlayabildim.

Kent Hakkını Gerçekleştirmek

Rapor hazırlandıktan sonra hem İETT ile görüşme planlanmış hem de Lambdaistanbul aracılığıyla raporun paylaşılması, önerilerin geliştirilmesi, taleplerin kolektifleştirilmesi ve birlikte bir strateji oluşturulması amacıyla paydaşların ve öznelere davet edildiği bir çağrı yapılmıştır:



İstanbulkart'ın TRANSFOBİK Uygulamalarını Konuşmaya ÇAĞIRIYORUZ! ...
Bu ayrımcılığın münferit olmadığını bildiğimiz, *dönüşümün kolektif talep ve mücadeleyle mümkün olduğuna inandığımız* için hem bu konuyla ilgili olarak hazırladığımız raporu sizlerle paylaşmak hem de deneyimlerimizi paylaşarak *birlikte yol haritası çizmek amacıyla* sizleri buluşmaya davet ediyoruz.14 Kasım pazartesi saat 20.00-22.00'de çevrimiçi gerçekleşecek etkinliğimize *öznelerin yanı sıra dönüşüme katkı sunmak isteyen herkesin* katılması umuduyla...

Bu çağrı kolektif talep ve mücadele, birlikte yol haritası çizme ve öznelerin yanı sıra dönüşüme katkı sunmak isteyen herkesin davet edilmesi nedeniyle Marcuse'un bahsettiği ikinci aşama olarak değerlendirilebilir. Marcuse'un üçüncü aşama olarak belirttiği örgütlenme de bu buluşmada bir iletişim ağının kurulmasıyla sınırlı olsa da sağlanmıştır. Ayrıca buluşmada İETT ile gerçekleşecek toplantının sonucuna göre sosyal medya ve sokak eylemi yapılması kararı da alınmıştır. Buluşmanın ardından 16 Kasım 2022 tarihinde İBB Belediye Meclis Üyesi Tuğba Dönmez'in moderasyonu ile İETT ev sahipliğinde İETT Koordinatörü Ali Mesut Çelik, İnsan Kaynakları ve Eğitim, Yolcu Planlama, Otobüs İşletme, Yolcu Hizmetleri Daire Başkanları ve Müdürleri ile toplantı gerçekleştirilmiştir. Görüşmede sunulan öneriler kısaca şunlardır:

- Çözüm Merkezi tarafından verilen yanıtlar aynı sorunlar için birbirinden farklıdır ve yaşanan soruna şu an için çözüm üretememektedir. Talebimiz bu soruna ilişkin ilgili kurumun *politika metni* oluşturması ve *verilen yanıtlarda ortak dilin sağlanmasıdır*.

- Diğer talebimiz; *cinsiyet bilgisinin şoförün ekranından kaldırılmasıdır*. Eğer bu yapılamıyorsa, kişinin sistemdeki cinsiyet bilgisinin kişinin belirttiği şekilde düzenlenmesi sağlanmalıdır.

-Çözüm Merkezi'nin yanıtında belirttiği, kişilerin talepleri halinde kartlarının *kullanıma açılacağı bilgisinin ilgili kişilerle paylaşılması* gerekmektedir.



Talebimiz kartı bloke olan kişilerin kartlarının anlık olarak kullanıma yeniden açılmasıdır.

- Kimlik kontrol yetkisi olmayan şoförün bildirim yetkisinin de olmaması gerekir. Bu nedenle şoförün bildirim yapmasının da engellenmesini talep ediyoruz.

- Kişiyne şiddet ve ayrımcılığın özellikle otobüs şoförleri tarafından yöneltildiği dikkate alındığında talebimiz; İETT şoförlerine yönelik *LGBTİ+ farkındalığını da kapsayan toplumsal cinsiyet eğitimleri verilmesi* ve şiddet faili olan İETT çalışanları hakkında *işlem başlatılması, çalışan hakkında yürütülen sürece ilişkin mağdurun da bilgilendirilmesidir.*

- Cinsiyet bilgisinin sistemlerde görülmemesi yönünde çalışmalar yapıldığından bahsedilmektedir. Talebimiz bu çalışmalara hem öznelere hem de bu alanda çalışan sivil toplum örgütlerinin katılımının sağlanmasıdır.

Bu taleplerin iletildiği görüşmede yetkililer sorunu samimiyetle dinlemiş ve çözüm odaklı ele almışlardır. Sorunun nihai çözümü için 153 ve BELBİM'in de katılacağı bir toplantının planlanmasına karar verilmiş, bu süreçte transların hak ihlalleriyle karşılaşmaması adına şoför ile trans kişiyi karşı karşıya getirmemek ve kişinin kimliğinin ifşasına neden olmamak için şoförlerin kart kontrolü yapmaması ama şüpheli olduğunu düşündüğü kullanımlarda usulsüz kullanım bildiriminde bulunması, kişi otobüsteyken kişiyne SMS gitmesinin oluşturabileceği sorundan ötürü bu bildirim iki saat sonra yapılması kararlaştırılmıştır. Kişinin bloke olan kartını 153'ten açtırması zaman aldığı için de bu süreçte Lambdaistanbul aracılığıyla kişilerin kartlarının anlık olarak açtırılması mümkün olacaktır. Bu bilgi hem sosyal medya hem de diğer iletişim ağları aracılığıyla yaygınlaştırılmıştır.¹⁹ Ayrıca toplantıda kişinin usulsüz kullanım

¹⁹ Bkz.: <https://kaosgl.org/haber/lambdaistanbul-cinsiyet-kimligi-sebebiyle-usulsuz-kullanimdan-karti-kullanima-kapatilan-kisiler-bize-ulasin>, son erişim tarihi, 01.08.2023.



bildirimiyle tekrar karşılaşmaması için kolay ve erişilebilir bir şekilde BELBİM'in tek seferlik bilgilendirilmesi önerisi de gelmiştir.

Sorumlu personele yönelik eğitimlerin gerçekleştirilmesinde atölye katılımcılarının belirlenmesine de dikkat çekilmiş; atölye katılımcılarının şikâyet/disiplin gibi süreçlerin sonunda belirlenmesi yerine tüm personele yönelik gerçekleştirilmesinin (böylece atölyenin katılımcılar açısından cezalandırma olarak algılanmasının önüne geçilmesinin) toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanmasında önemli bir adım olacağı belirtilmiştir.

Görüşmenin ardından bu bilgiler hem raporun hazırlanması sürecinde iletişime geçilen kişilerle hem de sosyal medya aracılığıyla paylaşılmıştır. İletişime geçilen kişilerden bazıları kartlarındaki blokenin kaldırıldığını belirtmiş, kartı bloke durumda olan ve Lambdaistanbul'a ulaşan kişilerin de kartları aynı gün içerisinde kullanıma açılmıştır. Lambdaistanbul'a İstanbulkart'ının kullanıma açılmasına ilişkin yapılan son başvuru Ocak 2023 tarihindedir ve bu tarih itibarıyla sosyal medyada kartı bloke olduğunu belirten bir transın paylaşımına rastlanmamıştır. Makalenin yayınlanmasından kısa bir süre önce Temmuz 2023'te konu yine transların iletişim ağlarında gündeme getirilmiş ancak kartı bloke durumda olan kimse çıkmamıştır. İETT ile yapılan görüşmede getirilen çözüm elbette sınırlıdır ancak hem transların gündelik yaşamlarında oldukça etkilidir hem de bugünden bakıldığında *devrim* niteliğinde olmasa da olumlu gelişmelerin yaşandığı söylenebilir.²⁰

Sonuç

İstanbulkart'larında yer alan cinsiyet bilgisi ile cinsiyet ifadesinin uyuşmaması sebebiyle ayrımcılığa maruz bırakılan transların deneyimleri bu ihlalin sistematik olduğunu ve ekonomik/ psikolojik zararın yanı sıra eğitime, sağlığa, istihdama erişimde de engeller

²⁰ Mesela şiddet/ayrımcı muamele durumunda şoför hakkında yürütülen süreçle ilgili olarak mağdurun da bilgilendirilmesi talebi toplantı sırasında pek karşılık bulmamışken Özgür'e verilen yanıtta, bu konuda bilgilendirildiği görülmektedir.



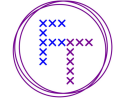
oluşturduğu için farklı ayrımcılık biçimlerini pekiştiren bir nitelikte olduğunu göstermiştir. Trans hareketliliği Lefebvre'in kent hakkı kavramının bir bileşeni olan kullanım hakkının kentsel mekânın tam ve eksiksiz kullanımını içermesi önermesinden hareketle ele alınmış, transların otobüs kullanımlarında bu hizmetten faydalanamamaları ya da ayrımcılığa uğramaları karşısında verdikleri tepkiler ve dile getirdikleri talepler kendini kent hakkı talebi olarak ortaya koymuştur. Transların anlatılarında Harvey'in bu hakkın kolektif bir hak olduğuna ve aynı zamanda kenti gönlünce değiştirebilme hakkı olduğuna yaptığı vurguya da rastlanmıştır. Literatürde her ne kadar kent hakkı yasal bir talepten öte muhalif bir talep olarak değerlendirilse de savunuculuk çalışmaları sırasında uluslararası ve yerel düzeyde mevzuata referanslar verildiği, radikal taleplerin kısmen sönümlendiği görülmüştür. Buna ek olarak feminist çalışmaların da gösterdiği gibi kent ve kent hakkı kavramı ataerki ilişkilerden ve toplumun cisheteronormatif beklentilerinden azadeymişçesine ele alındığında transların kent içi hareketlilik örüntülerini analiz etmekte ya da bu kimliğe özgü ihtiyaç ve sorunları ortaya koymakta yetersiz kalmaktadır. Bu nedenle çalışmada şiddeti normalleştiren kültürel sistemin biçimlendirdiği deneyim anlamında kullanılan ve cinsiyet ifadesinin heteronormatif beklentilerle olan uyumunun ayrımcılıkla olan ilişkisini merkeze çeken trans hareketliliği kavramı kullanılmıştır.

Araştırma sürecinin Marcuse'un kent hakkının gerçekleşmesi için önerdiği aşamalarla uyumlu olduğu görülmektedir. Tüm bu süreç ele alındığında taleplerin kolektif hale gelmesi, cinsiyet bilgisinin sistemden kaldırılması ya da cinsiyet bilgisinin İstanbulkart sisteminde değiştirilebilmesi gibi radikal dönüşümler içermesi açısından kendini kent hakkı talebi olarak ortaya koyduğunu söylemek mümkündür. Buna karşılık girişim, uygulamada "iyileştirme" yapıp kısmi bir çözüm ürettiği için Lefebvre'ci kent hakkı bağlamında eleştirilebilir. Soruna nihai bir çözüm üretilip üretilmeyeceğini ise zaman gösterecek. Bununla birlikte bu süreç hem birbirimizden öğrendiğimiz hem de birlikte dönüşüme katkı sunduğumuz bir deneyim olması açısından anlamlıydı.



Teşekkür

Beni kent hakkı üzerine düşünmeye teşvik eden, İstanbulkart sorununa ilişkin çözüm arayışlarımızın muhatap bulma sürecinde yol gösteren değerli Hocam Özgün Akduran Erol'a; İETT ev sahipliğinde yaptığımız toplantının gerçekleşmesini mümkün kılan İBB Ataşehir Meclis Üyesi Tuğba Dönmez'e; örgütüm Lambdaistanbul'a müteşekkirim. Bu makale translar için translarla birlikte bilginin üretildiği bir süreçte ortaya çıktı. Bu nedenle makaleyi deneyimlerini, öfkesini ve ısrarını benimle paylaşan translara ithaf ediyorum.



KAYNAKÇA

17 Mayıs Derneği (2021) *Çankaya Kent Masalları Anket/Görüşmeler ve Çalışma Raporu: Ankara'da Çankaya İlçesinde Yaşayan/Çalışan LGBTİ+'Ların Sağlık Alanında ve Sağlık Hizmetlerine Erişimde Yaşadıkları Sorunlar, Gereksinimleri, Beklentileri ile Çankaya Belediyesine Öneriler*. Ankara: 17 Mayıs Derneği.

Akduran, Ö., Yakar Önal, A. & Günlük Şenesen, G. (2018) *Kentsel Haklar ve Hizmetlere Erişimde Toplumsal Cinsiyet Eşitliği Haritalama ve İzleme Çalışması*. Ankara: CEİD Yayınları.

Alkan, A. (2011) Şehircilik Çalışmalarının Zayıf Halkası: Cinsiyet. Sancar, S. haz. *Birkaç Arpa Boyu... 21. Yüzyıla Girerken Türkiye'de Feminist Çalışmalar/ Prof. Dr. Nermin Abadan Unat'a Armağan* içinde. İstanbul: Koç Üniversitesi Yayınları: 343-414.

Alkan, A. (2017) Giriş: Cinsiyet Dinamiklerinin Peşinden Mekânın İzini Sürmek. Alkan, A. haz. *Cins Cins Mekân*, 3. baskı içinde. İstanbul: Varlık Yayınları: 7-35.

Çakır, S. (2010) Mekânın Kadınlar Açısından Kurgulanışına Kuramsal ve Tarihsel Süreç İçinde Bakmak. Akpınar, A., Bakay, G. ve H. Dedehayır. haz. *Kadın ve Mekân* içinde. İstanbul: Turkuvaz Kitap ve Yayıncılık: 133-49.

Çakmak, D. (2022) *Ayrımcılıktan Yoksulluğa: Türkiye'de LGBTİ+'lar*. Ankara: 17 Mayıs Derneği.

De Souza, M. L. (2010) Which Right to Which City? In defence of Political-Strategic Clarity. *Interface*, 2(1): 315–33.

Deveci, E. (2020) İstanbul'da En Fazla Öğrenci Akbili Geçen Yıl Verildi. [online] Erişim adresi: <https://www.sozcu.com.tr/2020/ekonomi/istanbulda-ogrenci-akbili-ve-acikogretim-patlama-5638112/> (Erişim tarihi: 02 Ağustos 2023).

Doan, P. L. (2016) Cinsiyetlendirilmiş Alanların Tahakkümü: İkili Cinsiyet Sisteminin Ötesinden Yansımalar. Darıcıoğlu, L. S. haz. *Queer Temaşa* içinde. İstanbul: Sel Yayıncılık: 146–73.

Enke, F. (2012) Introduction: Transfeminist Perspectives. Enke, A. haz. *Transfeminist Perspectives in and Beyond Transgender and Gender Studies* içinde. Pennsylvania: Temple University Press: 1–16.



Fenster, T. (2005) The Right to the Gendered City: Different Formations of Belonging in Everyday Life. *Journal of Gender Studies*, 14(3): 217–31.

Güner, U., Kalkan, P., Öz, Y., Özsoy, E. C. & Söyle, F. (2011) *Türkiye’de Cinsel Yönelim veya Cinsiyet Kimliği Temelinde Ayrımcılığın İzlenmesi Raporu 1 Ocak–30 Haziran 2010*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi İnsan Hakları Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi.

Harvey, D. (2013) *Asi Şehirler Şehir Hakkından Kentsel Devrime Doğru*. Çev. A. Deniz Temiz. İstanbul: Metis Yayınları.

Hatiboğlu Kısacık, B. & Odabaşı, A. A. (2020) *Çankaya’nın Sitemli Yurttaşları, Kentsel Hareketlilik ve Kentsel Hizmetlere Erişim Ekseninde Toplumsal Cinsiyet Eşitliğinin İzleri: Ankara, Çankaya Örneği*. Ankara: Yeryüzü Kalkınma Kooperatifi.

Hill, D. B. (2002) Genderism, Transphobia, and Gender Bashing: A Framework for Interpreting Anti-Transgender Violence. Wallace, B. C. ve Carter, R. T. haz. *Understanding and Dealing with Violence: A Multicultural Approach*: 113–37.

İBB (2022a) *İstanbulkart Denetimi, 8 Bin Usulsüz Kullanım Tespit Edildi...*[online] Erişim adresi: <https://www.ibb.istanbul/arsiv/40147/istanbulkart-denetimi-8-bin-usulsuz-kullanim> (Erişim tarihi: 02 Ağustos 2023).

İBB (2022b) *İstanbulkart Kişiyeye Özeldir*. [online] Erişim adresi: <https://twitter.com/istanbulbld/status/1516423513908908050> (Erişim tarihi: 02 Ağustos 2023).

İETT (t.y.) *İstanbul’da Toplu Ulaşım: 2022 Yıllık Yolcu Sayıları*. [online] Erişim adresi: <https://iETT.istanbul/icerik/istanbulda-toplu-ulasim> (Erişim tarihi: 01 Ağustos 2023).

Jauk, D. (2013) Gender Violence Revisited: Lessons from Violent Victimization of Transgender Identified Individuals. *Sexualities*, 16(7): 807–25.

Johnson, A. H. (2015) Beyond Inclusion: Thinking Toward a Transfeminist Methodology. Demos, V. ve Segal, M. T. haz. *At the center: Feminism, social science and knowledge* içinde. Bingley: Emerald Group Publishing Limited: 21-41.



KADAV (2022) *Kadav olarak, İETT otobüs şoförleri ile toplumsal cinsiyet eşitliği atölyesinde bir araya geldik.* [online]. Erişim adresi: <https://twitter.com/Kadavist/status/1583422178921324546> (Erişim tarihi: 02 Ağustos 2023).

Karekod (2023) *İstanbul'da Toplu Taşıma Ücretleri 2023 (İETT fiyatları).* [online] Erişim adresi: <https://www.karekod.org/blog/istanbul-toplu-tasima-ucretleri-2022/> (Erişim tarihi: 01 Ağustos 2023).

Kümbetoğlu, B. (2008). *Sosyolojide ve Antropolojide Niteliksel Yöntem ve Araştırma.* İstanbul: Bağlam yayıncılık.

Lambdaistanbul LGBTT Dayanışma Derneği (2010) *İt İti Isırmaz! Bir Alan Araştırması: İstanbul'da Yaşayan Trans Kadınların Sorunları.* İstanbul: Punto Baskı Çözümleri.

Lefebvre, H. (2014) *Mekânın Üretimi.* Çev. I. Ergüden. 2. baskı. İstanbul: Sel Yayıncılık.

Lefebvre, H. (2018 [1968]) *Şehir Hakkı.* Çev. I. Ergüden. 3. baskı. İstanbul: Sel Yayıncılık.

Lefebvre, H. (2019) *Kentsel Devrim.* Çev. S. Sezer. 6. baskı. İstanbul: Sel Yayıncılık.

Lubitow, A., Abelson, M. J. & Carpenter, E. (2020) Transforming Mobility Justice: Gendered Harassment and Violence on Transit. *Journal of Transport Geography*, 82: 102601. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102601>.

Lubitow, A., Carathers, J., Kelly, M. & Abelson, M. (2017) Transmobilities: Mobility, Harassment, and Violence Experienced by Transgender and Gender Nonconforming Public Transit Riders in Portland, Oregon. *Gender, Place & Culture*, 24(10): 1398–418. <https://doi.org/10.1080/0966369X.2017.1382451>.

Marcuse, P. (2014) Hangi Kent, Kim (ler) in Hakkı. Brenner, N., Marcuse, P. ve Mayer, M. haz. *Kâr İçin Değil Halk İçin: Eleştirel Kent Teorisi ve Kent Hakkı*, Çev. K. Kelebekoğlu. 1. baskı içinde. İstanbul: Sel Yayıncılık: 47-71.

Mayer, M. (2014) Toplumsal Kent Hareketlerinde “Kent Hakkı.” Brenner, N., Marcuse, P. ve Mayer, M. haz. *Kar İçin Değil Halk İçin: Eleştirel Kent Teorisi ve Kent Hakkı*, Çev. K. Kelebekoğlu. 1. baskı içinde. İstanbul: Sel Yayıncılık: 100-30.



Mies, M. (1996) Feminist Araştırmalar için Bir Metodolojiye Doğru. Çakır, S. ve Akgökçe., N. haz. *Farklı Feminizmler Açısından Kadın Araştırmalarında Yöntem*, 1. baskı içinde. İstanbul: Sel Yayıncılık: 48-66.

O'Neil, M. L., Ergün, R., Değirmenci, S., Turanlı, K., Erkengel, D. & Aytemiz, Ö. D. (2022) *Türkiye'de Kamu Çalışanı Lezbiyen, Gey, Biseksüel, Trans, İnterseks ve Artıların Durumu: 2022 Yılı Araştırması*. İstanbul: Kaos Gey ve Lezbiyen Kültürel Araştırmalar ve Dayanışma Derneği ve Kadir Has Üniversitesi Toplumsal Cinsiyet ve Kadın Çalışmaları Araştırma Merkezi.

Öner, R. V. & Osmanoğulları, F. (2017) Kentli Haklarına Karşı Şehir Hakkı: Farklılıklar, Benzerlikler ve Eğilimler. *Emek Araştırma Dergisi (GEAD)*, 8(11): 75–98.

Ördek, K. (2016) *Türkiye'de Trans Olmak: Dışlanma, Ayrımcılık ve Şiddet*. Ankara: Kırmızı Şemsiye Cinsel Sağlık ve İnsan Hakları Derneği.

Öz, Y. (2017) 'Ahlaksızlar'ın Mekansal Dışlanması. Alkan, A. haz. *Cins Cins Mekân*, 3. baskı içinde. İstanbul: Varlık Yayınları: 284–302.

Öztan, E. (2015) Feminist Araştırmalar ve Yöntem. Saygılıgil, F. haz. *Toplumsal Cinsiyet Tartışmaları*. İstanbul: Dipnot Yayınları: 271-90.

Pembe Hayat LGBTT Dayanışma Derneği ve Kaos GL Derneği (2017) *Cinsel Yönelim ve Cinsiyet Kimliği Temelli İnsan Hakları İzleme Raporu: 2013—2014—2015—2016—2017*. Ankara: Ayrıntı.

Purcell, M. (2003) Citizenship and the Right to the Global City: Reimagining the Capitalist World Order. *International Journal of Urban and Regional Research*, 27(3): 564–90.

Sadri, H. (2013) Kent Hakkından Kentte İnsan Haklarına. Berk, S. K. ve Semerci, P. U. haz. *Kentsel Dönüşüm ve İnsan Hakları* içinde. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları: 73–85.

Shakibaei, S. & Vorobjovas-Pinta, O. (2021) Access to Urban Leisure: Investigating Mobility Justice for Transgender and Gender Diverse People on Public Transport. *Leisure Sciences*: 1–19. <https://doi.org/10.1080/01490400.2021.2023372>.



Uğurlu, S. (2022) *İstanbulkart'ın 'Kişiselleştirilmesi' Kişisel Verilerin Korunmasına Aykırı Mi?* [online] Erişim adresi: <https://artigercek.com/guncel/istanbulkartin-kisisellestirilmesi-kisisel-verilerin-korunmasına-aykiri-m-228155h> (Erişim tarihi: 02 Ağustos 2023).

Uslu, N. (2022) *Kent Hakkı Bağlamında Transların Cinsiyet Kimliği Deneyimleri: Pakistan- Lahor, İstanbul Karşılaştırması*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi.

Zengin, A. (2014) *Trans-Beyoğlu: Kentsel Dönüşüm, Şehir Hakkı ve Trans Kadınlar*. Candan, A. B. ve Özbay, C. haz. *Yeni İstanbul Çalışmaları: Sınırlar, Mücadeleler, Açılımlar* içinde. İstanbul: Metis Yayınları: 360-75.

Zengin, A. (2017) *Devletin Cinsel Kısımları: İstanbul'da Fuhşun Mekanları*. Alkan, A. haz., *Cins Cins Mekân*, 3.baskı içinde. İstanbul: Varlık Yayınları: 264-83.