



University of Southern Denmark

Ankara'da Ev İşçisi Kadınların Toplu Tasıma Deneyimleri

Zorluklar ve Stratejiler

Özgür Keysan, Asuman; Kaygan, Pinar; Kaygan, Harun

Published in:
Fe Dergi

Publication date:
2022

Document version:
Forlagets udgivne version

Document license:
Andet

Citation for published version (APA):
Özgür Keysan, A., Kaygan, P., & Kaygan, H. (2022). Ankara'da Ev İşçisi Kadınların Toplu Tasıma Deneyimleri: Zorluklar ve Stratejiler. *Fe Dergi*, 14(1), 107-120. https://cins.ankara.edu.tr/27_9.pdf

Go to publication entry in University of Southern Denmark's Research Portal

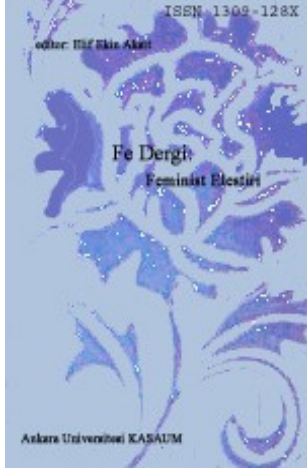
Terms of use

This work is brought to you by the University of Southern Denmark.
Unless otherwise specified it has been shared according to the terms for self-archiving.
If no other license is stated, these terms apply:

- You may download this work for personal use only.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying this open access version

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details and we will investigate your claim.
Please direct all enquiries to puresupport@bib.sdu.dk

Yayınlayan: Ankara Üniversitesi KASAUM
Adres: Kadın Sorunları Araştırma ve Uygulama Merkezi, Cebeci 06590 Ankara



Fe Dergi: Feminist Eleştiri 14, Sayı 1
Erişim bilgileri, makale sunumu ve ayrıntılar için:
<http://cins.ankara.edu.tr/>

Ankara’da Ev İşçisi Kadınların Toplu Taşıma Deneyimleri: Zorluklar ve Stratejiler

Asuman Özgür Keysan; Pınar Kaygan; Harun Kaygan

Çevrimiçi yayına başlama tarihi: 10 Haziran 2022

Yazı Gönderim Tarihi: 23.03.2022

Yazı Kabul Tarihi: 25.05.2022

Bu makaleyi alıntılanmak için: Asuman Özgür Keysan, Pınar Kaygan, Harun Kaygan, “**Ankara’da Ev İşçisi Kadınların Toplu Taşıma Deneyimleri: Zorluklar ve Stratejiler**” *Fe Dergi* 14, no. 1 (2022), 107- 120.
URL: http://cins.ankara.edu.tr/27_9.pdf

Bu eser akademik faaliyetlerde ve referans verilerek kullanılabilir. Hiçbir şekilde izin alınmaksızın çoğaltılamaz.

Ankara'da Ev İşçisi Kadınların Toplu Taşıma Deneyimleri: Zorluklar ve Stratejiler

Asuman Özgür Keysan*

Pınar Kaygan**

Harun Kaygan***

Ulaşım yolcuların bir noktadan başka bir noktaya taşınması faaliyetinin ötesinde, toplumsal cinsiyet, sınıf, yaş ve engellilik gibi sosyal kategorilerin kestiği, devlet politikaları tarafından şekillenen ve toplumsal kodların hakim olduğu bir alandır. Bu çalışma, ulaşım konusuna toplumsal cinsiyet perspektifinden bakmanın gerekli olduğunu vurgulayarak, ev işçisi kadınların toplu taşıma deneyimlerine odaklanmaktadır. Bu bağlamda bu araştırma, ev işçisi kadınların toplu taşımaya atfettikleri anlamları, kadınların toplu taşımada kadın oldukları için karşılaştıkları zorlukları ve bu zorluklarla mücadele etme yöntemlerini analiz etmeyi hedeflemektedir. Araştırmanın ampirik temelini, 2020 yılında Ankara'da 10 ev işçisi kadın yolcu ile gerçekleştirilen yarı yapılandırılmış derinlemesine görüşmeler oluşturmaktadır. Çalışma toplu taşıma yolculuğunun, kadınların aracın kendisi, şoför ve diğer yolcularla kurdukları ilişkilerden bağımsız olmayan bir sosyal ilişkiler bütünü olarak ele almakta ve yolcuların evden çıkış anından gideceği yere varış anına kadar bir süreç olarak değerlendirmektedir. Çalışmada, ev işçisi kadınların ev dışındaki toplumsal cinsiyet ilişkilerinin toplu taşıma deneyimlerini tercihten ziyade bir zorunluluk haline dönüştürdüğü ve bu kadınların toplu taşımada yaşadığı problemlerin, içinde buldukları sınıf temelli zorluklar yanı sıra toplumsal cinsiyet temelli eşitsizliklerin de eklenmesi ile çok boyutlu bir forma kavuştuğu tezi savunulmaktadır.¹

Anahtar Kelimeler: toplu taşıma, toplumsal cinsiyet, ev işçisi kadınlar, Ankara

Public Transport Experiences of Women Domestic Workers in Ankara: Challenges and Strategies

Beyond the activity of carrying passengers from one point to another, transportation is an area, cut by social categories such as gender, class, age and disability, shaped by government policies and dominated by social codes. This study concentrates on the public transportation experiences of domestic workers, emphasizing that it is inevitable to approach transportation from a gender lens. Basically, this research focuses on the meanings attributed to public transport by women domestic workers, the challenges faced by the women in public transport as being women, and the strategies of coping with these challenges. The empirical basis of the research is semi-structured in-depth interviews conducted with 10 women domestic workers in Ankara in 2020. The study considers the public transport journey as a set of social relations that are not independent from the relations women establish with the vehicle itself, the driver, and other passengers, and approaches it as a process from the moment the passengers leave the home to the moment they arrive at their destination. In this study, it is argued that women's gender relations outside the home transformed their public transportation experience into a necessity rather than a choice and that the difficulties the women experience in public transportation get a multidimensional form by the articulation of problems based on gender inequalities with the class-based challenges.

Keywords: public transportation, gender, women domestic workers, Ankara

Giriş

....İşim bitti ve akşam oldu çıktım. Çayyolu durağında sokak aralarındaki durakların hiç ama hiç birinde -böyle camlı oturaklı duraklar var ya- onlardan hiçbiri yok. Sadece metronun olduğu durakta

*Dr. Öğr. Üyesi, Atılım Üniversitesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, doi: 0000-0002-5377-2114, asuman.keysan@atilim.edu.tr, Yazı gönderim tarihi: 23.03.2022, Yazı kabul tarihi: 25.05.2022

**Doç. Dr., Güney Danimarka Üniversitesi, Teknoloji ve İnovasyon Bölümü, kay@iti.sdu.dk, doi: 0000-0002-1941-2668

***Doç. Dr., Güney Danimarka Üniversitesi Tasarım ve İletişim Bölümü, hkay@sdu.dk, doi: 0000-0002-6460-3092

var... O kadar çok soğuktu ki böyle dondum, titredim ve 45 dakika bekledim. ... Neyse sonunda otobüs geldi, bindim. Otobüsten indim, metroya bindim. Metrodan çıktım, yine şeyleri bozuk, Kızılay'dakinin, yürüyen merdiveni, asansörü bozuk; yüz küsur merdiveni çıktım, 413 numaralı otobüsü bekledim. Yani bir saatim sadece metroda beklemekle geçti o gün. Otobüse bindim. Ön tarafa bir bey oturmuş, bağıra bağıra konuşuyor... Kuzum, dedim, başım o kadar çok ağrıyor ki, dedim, mümkün mü, dedim, birazcık usulca konuşsan, dedim. Hemen telefonu kapattı ve beni dövmeye yürüdü.“Sen benim anam değilsin, babam değilsin kim oluyorsun da bana karışıyorsun!” Hiç unutmam ben o günü... Çok korktum, bir durak önce inmek zorunda kaldım o soğukta ve yağmurda. (Gülây, 55, ilkokul mezunu, evli)

Gülây'ın temizliğe gittiği bir evden dönüş yolculuğuna dair küçük bir alıntı yukarıdaki. Evine varmaya çalışırken 1 saat otobüs bekliyor, duraklarda koruma olmadığı için çok üşüyor, metroda merdivenler ve asansör bozuk olduğu için tüm merdivenleri yürüyerek çıkmak zorunda kalıyor, aracın içinde kimse kurallara uymuyor ve bir de kendisini dövmeye çalışan bir erkek yolcu ile karşı karşıya kalıyor ve şiddete uğramamak için erkenden otobüsten iniyor. Gülây'ın anlatısında da görülebileceği gibi ulaşım sadece yolcuların ve yüklerin bir noktadan başka bir noktaya taşınması faaliyeti olarak tanımlanamaz. Bunun çok ötesinde, toplu taşıma toplumsal olarak belirlenen bir deneyimdir. Toplu taşıma kavramı sınıf, toplumsal cinsiyet, ırk, etnik kimlik, yaş ve engellilik gibi sosyal kategorilerin kestiği, devlet politikaları tarafından şekillenen ve toplumsal kodların hakim olduğu bir alandır.

Bugüne dek Gülây gibi birçok kadın yolcunun toplu taşımada yaşadığı sorunlar, çok daha geniş anlamıyla toplumsal cinsiyet ve ulaşım arasındaki ilişki, akademik çalışmalar aracılığıyla anlaşılmaya çalışılmıştır. Bu araştırmaların çoğu, kadınların seyahat kalıplarının, ihtiyaç ve beklentilerinin erkeklerin deneyimlerinden farklı olabildiğine işaret etmektedir. Seyahat süresi, seyahat amacı, kullanılan güzergahlar, seyahat rotaları ve seyahat mesafesi kadınların seyahat davranışlarının farklılaşabileceği alanlardan bazıları olarak sunulmaktadır (ITF 2019, 6; Beuret 1991; Uteng 2011).

Bu açıdan bakıldığında kadınların eve daha yakın yerlerde çalıştığı ve bu nedenle işe gidiş geliş sürelerinin erkeklere göre daha kısa olduğu kanısında olan birçok çalışma bulunmaktadır. Örneğin Chapple (2001), ulaşım ile ilgili konuların genel olarak kadınların iş arama davranışlarını şekillendirdiğini belirterek kadınların rahatça seyahat edebilecekleri alanlarda iş arama eğilimleri olduğunu öne sürmektedir. Bu yaklaşım bilgilendirici olmakla birlikte, konu alanını davranış farklılıkları alanıyla sınırlar (Law 1999, 571). Fakat Preston ve McLafferty'nin (2010) belirttiği gibi bu bakış açısının farklı sosyal gruplar açısından yeniden incelenmesi gerekmektedir. Irk ve etnik kimlik açısından, New York metropol bölgesindeki hizmet sektörü çalışanları üzerinde yapılan bir araştırma, siyahi ve İspanyol kadınların erkek meslektaşları kadar işe gidip geldiklerini ve işe gidiş sürelerinin beyaz erkek ve kadınlarından çok daha fazla olduğunu göstermektedir (McLafferty ve Preston 2010). Bu çalışma 1990'lı yıllarda, kadınların, erkeklere göre toplu taşımaya daha az zaman ayırarak kısa mesafeler için kullandıklarını gösterirken, 2010'lı yıllarda siyahi ve İspanyol kadınlar açısından bu durumun tersine döndüğünü ifade etmektedir. Bu araştırmaya göre, kadınların uzun mesafeler katederek iş yerlerine ulaşmalarına neden olan faktörler arasında kadınların karşılaştıkları ırksal ve etnik aidiyet temelli ayrımcılık yanısıra işgücü piyasasındaki rollerinin artışı ve daha düşük ücretli ve güvencesiz işlerde istihdam edilerek merkezde yoğunlaşan işlerde çalışmaları da yer almaktadır (McLafferty ve Preston 2010, 300, 308).

Literatürde gelir düzeyi ve toplu taşıma kullanımı arasında yakın bir ilişki olduğunu gösteren çalışmalar da mevcuttur (Rosenbloom 2006, 9). Örneğin “üst gelir grubuna ait bir kişinin bir mekâna ulaşmak isterken kullanabileceği ulaşım alternatiflerinin, alt gelir grubuna ait bir kişinin ulaşım alternatiflerinden daha farklı ve çeşitli olduğunu” gösteren çalışmalar bulunmaktadır (Önder ve Akdemir 2021, 105). Bir grup çalışma ise, toplumun yoksul üyelerinin çoğunluğunun genellikle toplu taşıma kullandığını göstermektedir (Tomas 2016). Litman'ın (2012 aktaran Önder ve Akdemir 2021, 116) çalışması alt gelir düzeyine sahip insanların ekonomik sürdürülebilirlik açısından ulaşım talebinin toplu taşıma temelli olduğunu vurgulamaktadır.

Dünyada ev işçiliği düşük ücretli meslekler arasında yer almaktadır. Ev işçileri² toplu taşımaya sıklıkla kullanan gruplar arasında yer almakta ve gelirlerinin önemli bir kısmını ulaşım harcamaktadırlar (Kerr 2018; Dinkelman ve Ranchhod 2012). Çoğunluğunu kadınların oluşturduğu bu işçiler, daha varlıklı sosyal sınıfların yaşadığı mahallelere uzun mesafeli yolculuklar yaparak ev temizliği ya da çocuk bakımı hizmeti sunmaktadırlar. Örneğin, Latin Amerika'nın Bogota şehrinde yapılmış bir çalışmaya göre meslekler arasında ev işçileri günlük toplu taşıma araçlarında en çok zaman harcamakta ve bu harcanan zaman 2,5-3,5 saat arasında değişmektedir (Robledo 2018).

Türkiye’de ulaşımın kadınlar üzerine etkilerine odaklanan çalışmalar da mevcuttur. Bu çalışmaların bir bölümü kadınların toplu taşımada uğradığı taciz ve şiddete, diğer bir bölümüyse geçim sıkıntısı, seyahat sürelerinin uzaması, güvenlik sorunları gibi etmenlerin kadınları toplu taşımanın dışına ittiğine dikkat çekmiş; toplumsal cinsiyet perspektifinden kadınların ulaşım pratiklerini irdeleyerek toplumsal cinsiyet odaklı ve/veya kadın duyarlı ulaşım önceliklerinin geliştirilmesine yönelik öneriler sunmaya odaklanmıştır (Kalfa et al. 2009; Önder 2020; Özkazanç 2018; Ulvi et al. 2019; Çörek Öztaş 2019; CEID 2019). Bunlar arasında Kalfa et al.’nın (2009, 223-224) 2006’da Ankara’da kadınlarla ve uzmanlarla gerçekleştirdikleri derinlemesine görüşmeler üzerinden hazırladıkları çalışma kadınların ulaşım örüntülerinin hem erkeklerden hem de kadınların kendi içlerinde ayrışan yaş, sosyo ekonomik statü ve medeni durumları ile bağlantılı olarak farklılaştığını vurgulamaktadır. Çalışma, dünyadaki kadınların toplu taşıma kullanımında güvenlik, ulaşım araçlarının tasarımı, güzergahların ve zamanlarının belirlenmesi, bilgi ve yönlendirme açılarından sorunlar yaşadıklarını ve Ankara’daki kadınların bu sorunlardan azade olmadığını belirtmektedir (Kalfa et al. 2009, 225-228). Çalışmanın bulguları arasında kadınların kentleri yaya olarak etkili ve güvenli bir şekilde kullanamamaları, kadınların hem güvenlik hem mekânsal hareketlilik açısından otobüs ve dolmuştan ziyade metroyu tercih etmeleri, cinsel tacize maruz kalma kaygıları, ulaşım zamanı planlamasının erkeklerin gereksinimlerine göre yapılması, yüksek gelir grupların yaşadığı semtlere tahsis edilen otobüslerin seyrekliği, toplu taşıma ile ilgili yönlendirme ve bilgilendirme eksikliği ve yaşlı ve bebek arabasıyla yolculuk eden kadınlar için araç tasarımının uygun olmaması yer almaktadır (Kalfa et al. 2009, 228-233). Çalışma temelde cinsiyet körü kent içi ulaşım politikalarına eleştirel bir yaklaşım getirerek yerel ve merkezi yönetim düzeyinde adımlar atılması gerektiğini vurgulamaktadır (Kalfa et al. 2009, 239-240).

Literatürde Türkiye’deki ev işçilerine yönelik şehir ve mekanı odağa alan çalışmalar da bulunmaktadır (Erman ve Kara 2018; Erdoğan ve Toksöz 2013; Yazgan, Yüceşahin ve Demir 2017; Bora 2005; Akbıyık 2013; Yıldırım alp ve İslamoğlu 2014; Kalaycıoğlu ve Tılıç-Rittesberger 2000). Bunlar içinde Erman ve Kara’nın (2018) çalışması Ankara’ya odaklanmakta ve kentteki en dezavantajlı gruplardan biri olan, varlıklı insanların evlerinde çalışan yoksul ev işçisi kadınların, neoliberal mantığın kentte yarattığı değişimlerden nasıl etkilendiklerini incelemektedir. Erman ve Kara’nın çalışması, ev işçisi kadınların, ekonomik gelir düzeyi daha yüksek olan hemcinsleri ile girdikleri müzakereleri tarif ederek ev işçisi kadınların failliklerini (*agency*)³ göz ardı etmememiz gerektiğini vurgulamaktadır.

Ulaşım konusuna toplumsal cinsiyet perspektifinden bakmak çalışmamız açısından önemlidir. Bu anlamda, Law’un (1999) çalışmasının bu araştırmanın bakış açısını yansıttığı söylenebilir. Law, mevcut ulaşım araştırmalarındaki hakim davranışsal yaklaşımın ve politika üretme vurgusunun ötesine geçmek için günlük hareketliliğin hem uygulamalarına hem de anlamlarına, özellikle de toplumsal cinsiyete dayalı anlamlarına odaklanan çalışmalara ihtiyaç olduğunu belirtir. Araştırmacı, kadınların hem ev içinde hem de ev dışındaki toplumsal cinsiyet ilişkilerinin, hareketlilikleri (*mobility*) üzerindeki kısıtlamalara (düşük ücret düzeyleri, özel araca erkeklere göre daha zor erişim gibi) dikkat çeker ve kadınların toplu taşıma deneyimlerine odaklanmamız gerektiğinin altını çizer.

Bu yaklaşımı takip eden bu araştırma, Türkiye’de ev işçisi kadınların toplu taşıma deneyimlerine toplumsal cinsiyet ilişkileri perspektifinden bakan çalışmaların azlığına dikkat çekmektedir. Türkiye’deki ev işçisi kadınlar üzerine pek çok araştırma yapılmış olsa da (bkz. Erman ve Kara 2018; Yazgan, Yüceşahin ve Demir 2017; Bora 2005; Akbıyık 2013; Yıldırım alp ve İslamoğlu 2014; Kalaycıoğlu ve Tılıç-Rittesberger 2000), toplu taşımayı odağına alarak ev işçisi kadınların deneyimlerini analiz eden bir çalışmaya rastlanmamaktadır. Bu anlamda literatüre katkı yapmayı hedefleyen bu çalışma, ev işçisi kadınların toplu taşımaya atfettikleri anlamların ve kadınların toplu taşımada kadın oldukları için karşılaştıkları zorlukların neler olduğunu anlayarak zorluklarla mücadele etme yöntemlerini ortaya koymayı amaçlamaktadır. Bu amaç doğrultusunda 2020 yılında 10 ev işçisi kadın ile yapılmış olan yarı yapılandırılmış derinlemesine görüşmeler tematik analiz yöntemiyle analiz edilmiştir. Toplu taşıma yolculuğu, kadınların aracın kendisi, şoför ve diğer yolcularla kurdukları ilişkilerden bağımsız olmayan bir sosyal ilişkiler bütünü olarak ele alınacak ve yolcuların evden çıkış anından gideceği yere varış anına kadar bir süreç olarak değerlendirilecektir. Süreç boyunca yer aldıkları mekanlar (durak, farklı araçlar) ve kişiler (şoför ve diğer yolcular) ile kurdukları ilişki kadınların seslerine odaklanılarak analiz edilecektir.

Ankara’da Toplu Taşıma

Türkiye, kadınların toplu taşımada zorluklarla karşılaştığı bir ülkedir. Türkiye’de toplu taşıma araçlarında her yıl yüzlerce cinsel taciz vakası bildirilmektedir (Durmuş 2013; Hanözü et al. 2015). Bu konu son yıllarda medyada sürekli gündeme gelmiş ve İzmir, İstanbul ve Eskişehir gibi birkaç büyük şehir belediyesi, kadın yolcuların gece geç saatlerde belirlenen otobüs durakları yerine evlerinin önünde inmelerine olanak sağlayan bir uygulama başlatmıştır (Hürriyet 2016; Bianet 2016; ESHOT 2019). Bu durum kadınların toplu taşıma deneyimlerini dikkate almanın ve kadınların hareketlilik haklarını korumak amacıyla karşılaştıkları zorlukların üstesinden gelmek için stratejiler geliştirmenin önemini açık bir şekilde ortaya koymaktadır.

Tarihsel olarak, Ankara’nın kentsel ulaşım sistemi, acil sorunlara cevap vermeye odaklı siyasi kararlara dayalı bir karar alma mekanizması çerçevesinde şekillenmiştir. Ulaşım politikaları çoğu durumda, devlet finansmanı gerektiren bir yöntemden ziyade özel olarak işletilen, kar temelli ulaşım seçenekleri lehine sonuçlanmıştır. 1990’lardan sonra uygulamaya konulan raylı sistemler ve metro sistemleri bile bu eğilimi değiştirmekte pek etkili olamamıştır. Özel araç sahipliği de hem yerel kurumlar hem de hükümetler tarafından hala yüksek oranda desteklenmekte ve maddi durumu uygun olan birçok kişi için daha makul bir seçenek olmaya devam etmektedir (Öncü Yıldız 2017). Bu bağlamda Ankara’da toplu taşıma, bir yandan devlet destekli, konvansiyonel ulaşım araçları olan otobüs, tren ve metroyu içerirken, diğer yandan özel olarak işletilen, durak dışı yolcu alıp bırakan ve bilet yerine nakit ücret alan halk otobüsleri ve dolmuşları da kapsamaktadır.

Ankara’daki toplu taşıma sistemi birtakım sorunlar barındırmaktadır. Bu sistemin iyileştirilmesi noktasına odaklanan yerel girişimler bulunmaktadır. Örneğin, yerel bir girişim olan Ankara Ulaşım Dayanışması “hızlı, güvenli, ucuz, 24 saat, engelsiz, insan odaklı, çağdaş ulaşım” talebi ile kamuoyuna ulaşmaktadır (Sevim 2015; Ankara Ulaşım Dayanışması Facebook Sayfası t.y.). Bu girişim son dönemde toplu taşıma ücretlerindeki artış, metro vagonlarının yolcu kapasitesini karşılayacak sayıda olmaması, otobüs sayılarının ve kapasitelerinin yetersiz kalması gibi konulara dikkat çekmektedir (Ankara Ulaşım Dayanışması Facebook Sayfası t.y.). 31 Mart 2019’da yapılan yerel seçimler sonrasında Ankara Büyükşehir Belediye başkanlığı görevine ana muhalefet partisi CHP’den Mansur Yavaş’ın göreve gelişinin akabinde 20 Kasım 2019’da şehir plancıları, üniversiteler ve sivil toplum örgütleri ile iş birliği içinde bir toplu taşıma çalışmayı düzenlenmiş ve bu çalışmada yeni otobüs alımları, özel olarak işletilen otobüslere daha fazla düzenleme getirilmesi, daha fazla kadın sürücünün olması ve bisiklet yollarının artırılması gibi konular gündeme gelmiştir (Ego 2019). Bu başlıklar Ankara’da daha iyi, daha erişilebilir ve daha kapsamlı toplu taşımayı desteklemek için politika düzeyinde atılacak adımların olduğunu bize göstermektedir. Bu bağlamda, Ankara’da ev işçisi kadınların hareketliliği ve toplu taşıma tecrübeleri konusundaki tartışmalara odaklanmak büyük bir önem taşımaktadır.

Araştırma Yöntemi ve Örneklem

Ev işçisi kadınların toplu taşımaya atfettikleri anlamlara ve toplu taşıma pratiklerine odaklanan bu araştırma kapsamında, Ankara’da yaşayan ve evlere temizliğe gitmek için birbirinden farklı güzergahları kullanan 10 ev işçisi kadın ile yarı yapılandırılmış derinlemesine görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Saha çalışması 2020 yılının Kasım ayı boyunca Ankara’da yürütülmüştür. Ev işçisi kadınlardan ilkinde bir kişisel irtibat noktası aracılığıyla ulaşılmış ve katılımcı sayısını artırmak amacıyla kar topu yöntemi kullanılmıştır.

Katılımcılara demografik sorular, şehir içi seyahat rutinleri, durakta beklerken, araçta ve araçtan indikten sonraki seyahat rutinleri ve toplu taşımada kadın olarak bulunmak üzerine çeşitli sorular yöneltilmiştir. Covid-19 pandemisi kısıtlamaları nedeniyle görüşmeler yüz yüze gerçekleştirilememiş olup, telefon ya da Skype, Zoom gibi platformlar üzerinden gerçekleştirilmiştir. Derinlemesine görüşmeleri çevrimiçi ya da telefon aracılığıyla gerçekleştirilmesinin belli sınırlılıkları olmuştur. Araştırmacı ve katılımcı arasındaki etkileşim bilgisayar ortamında gerçekleştirildiğinde, iletişim farklı şekillerde deneyimlenebilmektedir. Bu noktada çevrim içi gerçekleştirdiğimiz mülakatlarda, nadir de olsa katılımcıların hassas konularda kendilerini ifade etmekte isteksiz davrandıkları durumlarla karşı karşıya kalınmıştır. Fakat bu durum araştırma verisinin toplanma sürecinde olumsuz bir etki yaratmamıştır. Ayrıca çevrim içi görüşmelerimiz esnasında ev işçisi kadınlar teknoloji kullanımı açısından herhangi bir sorun yaşamamıştır. Çevrimiçi platformları kullanmayı tercih eden katılımcılar ile rahatlıkla görüşme sağlanmıştır.

Görüşmeler ortalama 1 saat sürmüştür ve katılımcıların sözlü onayı alındıktan sonra kaydedilmiştir. Araştırmanın etik onayı araştırmanın yürütüldüğü kurumdan alınmıştır. Alınan etik onay doğrultusunda katılımcıların kimlik bilgileri istenmemiş ve çalışmada gerçek isimleri kullanılmamıştır.

Çalışmada yer alan kadınların yaş ortalaması 49,6’dır. Katılımcıların 6’sı ilkökul mezunu iken, 2’si ortaokul, 2’si ise lise mezunudur. Kadınların 8’i evli iken, 2’si eşinden boşanmıştır. Kadınların neredeyse hepsi

en az 20 yıldır Ankara’da ikamet etmektedir. Kadınlardan 9’u temizlik işi yaparken 1 tanesi çocuk bakımı ile meşguldür. Çalışmada yer alan kadınlar ortalama 11 senedir ev işçisi olarak çalışmaktadır. Katılımcıların 2’si her gün temizliğe gittiğini belirtirken, diğerleri 2 ila 4 gün arasında değişen bir çalışma programına sahiptir. 1 katılımcı ise hafta içi her gün çocuk baktığını belirtmiştir. Örneklemimizde yer alan kadınların hiçbirisinin ehliyeti bulunmamaktadır.

Katılımcıların yolculuk rotalarına baktığımızda ise, uzun süren seyahat rotaları olduğu göze çarpmaktadır. Ankara’nın Etimesgut, Yenimahalle, Altındağ, Mamak, Keçiören gibi düşük orta gelirli ilçelerinde konaklayan kadınların çok büyük çoğunluğu, daha çok orta üst sınıfın⁴ ikamet ettiği Çankaya bölgesinde (Ümitköy, Koru, Beytepe, Beysukent, Yaşamkent, Bilkent, Çukurambar) yer alan konutlara seyahat etmek için toplu taşıma kullandığını belirtmiştir. Bu kadınlar günde ortalama 1,5-2 saatlerini yolda geçirdiklerini ifade etmişlerdir. Ev işçisi kadınlar ekonomik açıdan zorluklar yaşamaları dolayısıyla uzak mesafeler katederek işe gitmek zorunda kalmaktadırlar. Kadınlar 2 ya da 3 araç değiştirerek gidecekleri yere ulaşabilmektedirler. Çok erken saatte araca binen ve geç saatte evine dönebilen kadınlar aracın en yoğun olduğu saatlerde toplu taşıma kullanılmaktadır. Ayrıca yaz saati uygulamasının kalıcı hale gelmesinin ev işçisi kadınların sabahları evlerinden erken çıktıklarında karanlığa kalmaları ve evlerine karanlıkta dönmeleri üzerindeki etkisi büyüktür.

Araştırma kapsamında toplanan veri deşifre edilmiş, MAXQDA 2020 programı yardımıyla kodlama ve analiz işlemleri yapılarak temel değişkenler tespit edilmiş ve ana temalar ortaya çıkarılmıştır. Çalışmanın kısıtlılıkları arasında COVID-19 pandemisi kısıtlamaları nedeniyle, örneklemimizdeki kadınlarla çevrimiçi görüşmeler yapılması sayılabilir. Bu durum araç ortamında katılımcı gözlem yapamamamıza ve kadınların araç içindeki deneyimleri üzerinde derinleşmemiz konusunda sınırlanmamıza neden olsa da, derinlemesine görüşmelerinin detaylı bir şekilde gerçekleştirilmesi ile bu durumun üstesinden gelinmiştir.

Ev işçisi kadınların toplu taşımayla ilişkileri

Bugün kentler kutuplaşmış toplumlara cevap verecek şekilde yapılandırılmakta ve üst sınıflar kendi içine kapalı mahallelerine çekilirken, alt sınıflardan mekânsal ve sosyal olarak uzaklaşmaktadır (Haylett 2003). Araştırmamız bu farklılaşmanın yaşandığını ev işçisi kadınların toplu taşıma deneyimleri üzerinden açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Mekansal uzaklık ev işçisi kadınlar ile ev işçisi istihdam eden işverenlerin yaşadıkları mahalleler arasında görülmektedir. Katılımcı kadınlardan Sema, sabahları İncek mahallesindeki işine gitmek için Sincan mahallesinden çıktığı yolculuğunu şu şekilde aktarmaktadır.

Şimdi ben size İncek’e gitmeyi anlatayım. Bizim iki tane Koru’ya giden hattımız var. İkisinden birisine biniyorum, maksimum en hızlı gittiği zaman 40 dakikada Koru metrosuna gidiyorum. Koru metrosu dediysem, metroya binmiyorum, oraya tekrar otobüs ile gidiyorum, ilk durak olduğu için. Oraya İncek otobüsü geliyor, oradan da İncek’e biniyorum. O da en az 40 dakika. Benim buradan İncek’e gitmem tam 2 saat. Akşam da dönüşü aynı şekilde, 2 saatte geri geliyorum. (Sema, 46, Ortaokul mezunu, Boşanmış)

Ev işçileri toplu taşımayı sıklıkla kullanan gruplar arasında yer almaktadır (Kerr 2018; Dinkelman ve Ranchhod 2012). Örneklemimizde yer alan kadınlar toplu taşımayı neredeyse her gün kullanmaktadır ve onlar için toplu taşıma kullanımı tercihten öte bir zorunluluktur. Özel araç sahibi olmayan bu kadınların hepsi istemeseler de işlerine gitmek için birçok araç değiştirerek toplu taşıma aracı kullanılmaktadır. Sema’ya toplu taşımayı kullanmak sizin için bir tercih mi yoksa zorunluluk mu sorusunu sorduğumuzda “Zorunluluk. Ne tercihi? Zorunluluk. Arabam olmadığı için toplu taşıma kullanıyorum yani arabam olsa kesinlikle binmem.” cevabını vermiştir (Sema, 46, Ortaokul mezunu, Boşanmış). Deniz ve Gülay da aynı fikirdedir. Gülay (Gülay, 55, İlkokul mezunu, Evli) “Kendi aracım olsa daha iyi olur ama olmadığı için mecbur toplu taşımayı kullanıyorum.” demiştir. Sema’nın tam aksine özel aracı olsa dahi ekonomik nedenlerden ötürü aracıyla işe gidemeyeceğini belirten Pınar (47, İlkokul mezunu, boşanmış) durumunu “Kendi aracım olsa bile toplu taşımayı kullanmak daha şeye gelir, uygun gelir.” şeklinde aktarmıştır. Law’ın (1999) öne sürdüğü gibi burada ev işçisi kadınların ev dışındaki toplumsal cinsiyet ilişkileri, yani düşük ücret düzeylerine sahip olmaları ve özel araca sahip olmamalarının toplu taşıma deneyimlerini bir zorunluluk haline dönüştürmekteki etkisi görülebilmektedir.

Aynı zamanda ev işçisi kadınların toplu taşıma ile seyahate iki taraflı bir anlam atfettiği görülmektedir. Bir yandan kadınlar için toplu taşımaya binmek düşük gelir düzeyi ve kaynaklara eşit erişememe durumları ile bağlantılı olarak bir zorunluluk iken, diğer yandan toplu taşıma deneyimleri kadınların sosyalleşmelerine katkı

sağlayan bir süreçtir. Genelde otobüste ya da durakta işe giden diğer kadınların da olması ve onlarla bir arada seyahat etmek ve seyahat sürecinde sohbet etmek yolculuk boyunca kadınların sosyalleşmelerine katkı sağlamaktadır. Gülay'a otobüsteki süreyi nasıl geçirdiğini sorduğumuzda ev işlerine giden diğer arkadaşlarıyla karşılaşmalarından bahsetmiş ve bu durumun ona mutluluk verdiğinden söz etmiştir. Elif de toplu taşıma kullanan arkadaşlarıyla yaptığı yolculuklar sayesinde geliştirdiği yakın ilişkiden bahsetmiştir.

Durakta bindiğimde üç bayan biniyor, biri yan binamda, biri iki-üç bina öbür tarafımda bir bayan. Yıllardır 10-12 yıldır arkadaşlarım, onlar da işe gidiyorlar. Yani onlarla genelde aynı durakta biner, sohbet ederiz, sabah günaydın, günün nasıl geçti deriz. Hani hatta biri binmeyince hayırdır, ne oldu, hasta mısın, niye gelmedin, diye hemen ararız da. (Elif, 52, Lise mezunu, Evli)

Kadınlarla yaptığımız görüşmeler, trafiğin ve yolcunun en yoğun olduğu sabah çok erken saatlerde işe giden ve akşam çok geç saatlerde işten dönen ev işçisi kadınlar için ulaşımın zorlu bir deneyim olduğunu bize göstermektedir. Otobüslere kapasitesinin üstünde yolcu alınması nedeniyle özellikle iş dönüşü saatler, ev işçisi kadınların en zorlu saatleri olmaktadır.

Sabah kalkıp giderken dinlendirici oluyor yani, dinlenmiş olarak işe gittiğin için sıkıcı olmuyor. Ama d önüşte insan, zaten yorgun olduğu için, yorgunluk otobüslerde ikiye katlanıyor. Ayakta geliyorsun, yoruluyorsun, yol uzun. Mesela giderken, nasıl desem ki, erkenden gittiğin zaman yollar boş olduğu için sabah erken saatlerde işine ulaşıyorsun, akşam iki saatte evine ulaşıyorsun. Trafik oluyor o zaman, yorgunluk katlanıyor yani. (İpek, 49, İlkokul mezunu, Evli)

Çalışmamızda yer alan kadınların toplu taşıma kullanımını kaçışları olmayan zorunlu bir deneyim olarak görmeleri, bu sürecin zorluklarına pratik çözümler geliştirmelerine engel değildir. Ev işçisi kadınların birçoğu trafiğe kalmamak ve araçta yer bulabilmek için evlerinden erken çıktıklarını dile getirmişlerdir. Örneğin Pınar "Sabah ben biraz erken çıkıyorum, nedeni de fazla trafiğe kalmayayım diye. Mesela buradan altı buçukta çıkıyorum, o saatten sonra, mesela yarım saat geç çıksam trafiğe kalacağım buradan Etimesgut'tan." demiştir (Pınar, 47, İlkokul mezunu, Boşanmış).

Kadınların uyguladığı bir diğer yöntem ise metro, otobüs, halk otobüsü, belediye ve dolmuş arasında araç tercihi yapmalarıdır. Çalışmamızda yer alan kadınların büyük bir çoğunluğu metroyu rahatça ayakta durabildikleri, oturabildikleri, daha düzenli, temiz ve hızlı bir araç olması nedeniyle tercih ettiklerini belirtmişlerdir. Öte yandan örneklemimizde yer alan kadınların neredeyse hepsi halk otobüslerinden, kapasitelerinin üstünde yolcu almaları, iyi ısıtma sistemlerinin olmaması gibi nedenlerle kaçınılmazdır.

Halk otobüsleri hiç anlatılacak gibi değil. Çok kötü Sincan'da, gerçekten çok kötü. Yani şoförleri berbat. Size ne diyeyim? Mesela, şoföre bir şey deyip şikâyet edersen "İstedğin yere şikâyet et." diyor. Tamamen haydut gibiler...Pandemiden önceki dönemi anlatayım size. Halk otobüsüne, inanır mısınız, hayvanları kamyonete doldurur gibi insan dolduruyorlar. Tek ayak üstünde duracak yer bulamazdık halk otobüsünde. Sonra [şoför] arka kapıları açar, yolcu alır. Ayakta, tek ayak üstünde duramayız. Halk otobüsü o durumdaydı. Şimdi ben binmiyorum zaten, pandemi döneminde hiç binmedim. (Sema, 46, Ortaokul mezunu, Boşanmış)

Ev işçisi kadınların ekonomik zorluklar nedeniyle bir zorunluluk olarak kullandıkları toplu taşıma araçlarında kadın olmaktan kaynaklanan sorunlar da yaşadıkları görülmektedir. Bir sonraki bölüm toplu taşımada toplumsal cinsiyet temelli yaşanan eşitsizliklere ev işçisi kadınların gözünden bakacaktır.

Toplu taşımada ev işçisi kadınların kadınlık deneyimleri

Literatürde yer alan çalışmalar, kadınların hem gelişmekte olan hem de gelişmiş ülkelerde toplu taşıma araçlarını kullanırken cinsel tacize uğradıklarının altını çizmektedir (bkz. Allen 2018, 15; Arjmand 2017; Loukaitou-Sideris 2016). Bu çalışmalar, kadınların toplu taşımanın hem aşırı kalabalık hem de boş zamanlarında sürücüler ve/veya diğer yolcular tarafından taciz riskine ilişkin endişelerine değinmektedir. Bu endişeler, seyahat rotası, zamanı ve seyahat süresi ile ilgili günlük kararlardan iş yeri seçimine kadar, kadınların hareketlilik ile ilgili seçimlerini etkilemekte ve böylece kadınların hareket özgürlüğünü sınırlandırmaktadır (Allen 2018; Ramboll

Smart Mobility 2021). Türkiye üzerine olan çalışmalar ise, kadın yolcuların toplu taşımada zorlu ve hatta hayatlarını tehdit edici tecrübeler ile karşı karşıya kaldığını göstermektedir. Türkiye’de her yıl yüzlerce kadının toplu taşımada cinsel tacize uğradığı raporlanmakta, raporlanmayan birçok vaka da bulunmaktadır (Hanözü et al. 2015).

Örnekleminizde yer alan ev işçisi kadınların neredeyse tümü toplu taşımada kadın olmak ile alakalı sorunlar yaşadıklarını ifade etmişlerdir. Cinsel taciz bu noktada belirttikleri en temel sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Aşağıdaki anlatıda görüleceği gibi, Elif karşılaştığı tacize sessiz kalmayıp sorununa polisin gelmesini beklemeden tacize kalkışan kişiyi cezalandırarak çözüm bulmuştur.

...O hareketini görünce ben direkt hemen ikinci basamağa, üçüncü basamağa çıktım, şoförün yanına bir geri döndüm, arkamdakiler hep teyzeler, bir tek o var genç. Arkamda iki-üç, iki tane teyze var, hani kapının ağzında binmeyi bekliyorlar, bir de o var, o da böyle ellerini kapıdan tutmuş, bir elini kapının direğinden kapıdan tarafa, tam birinci basamağa çıktı, ben tabii üçüncü basamağa çıkana kadar, ben orada böyle geriden, hani kolum da bir yere değmedi, öyle bir tokat attım ki, o eline sahip ol, dedim, o anda ben öyle demeden daha tokatla beraber, yani affedersin, adamın kasıklarına bir tepik teptim, o birinci basamakta, ben üçüncü basamaktayım, bir tepik teptim, adam sırt aşağı düştü yere... Herkes durdu, herkes gözümü bakıyor. Orada dikildi, hemen abla hemen, dedi, güya şoför anladı ne olduğunu, ellerine sağlık, dedi, herkes senin gibi yapsa bu şerefsizler bu fırsatı bulamazlar, dedi ve indi aşağı şoför, polisle hani o sonunda ne oldu, nasıl oldu bilmiyorum. (Elif, 52, Lise mezunu, Evli)

Çalışmamızda yer alan Ebru ise, otobüste yaşadığı cinsel taciz sonrası uzun süre otobüse binememiş ve psikolojik sorunlar yaşamış bir kadındır. Olayın üzerinden 3 yıl geçmesine rağmen otobüse binmeyi tercih etmediğini dile getiren Ebru yaşadığı kötü deneyimi aşağıdaki gibi aktarmaktadır.

... Oturuyorduk ilk başlarda sallanıyor, [yanında oturan erkek yolcudan söz ediyor] dedim ki hani ben sallandığı için bana temas ediyor, hani ben öyle düşündüm. Art niyet aramak istemiyorum, hani öyle bir şey yapmayayım, dedim. Bir iki defa baktım, otobüs sallanmadan da bana doğru yanaşiyor. Dedim ki, beyefendi, hani biraz ileri gider misiniz, sizden rahatsız oluyorum, dedim. Ben size bir şey yapmıyorum, dedi, siz bana temasta bulunuyorsunuz. Dedim ki, hayır, dedim, siz bana bakın, dedim, çok fazla geliyorsunuz, temasta bulunuyorsunuz, dedim. Yani adamın orada çıkarıp cinsellik organını bana göstermesiyle zaten ben bittim... O andan sonrasını hatırlamıyorum zaten, sinir krizi geçirmişim. (Ebru, 38, Lise mezunu, Evli)

Araştırmamızın bir diğer önemli bulgusu ise, kadınların bir kısmının toplu taşımada yaşanan tacizlerden bahsederken kendi deneyimleri üzerinden değil, kızlarının ya da başka kadınların deneyimleri üzerinden yaşananları anlatmalarındır. Örneğin İpek kullanılmadan özellikle kaçındığı araçlardan birinin dolmuş olduğunu ifade etmiş ve dolmuş kullanımından kaçınmasının nedenini kızının otobüste uğradığı taciz olarak belirtmiştir. İpek aşağıda aktardığı gibi bu duruma çözümünü, Elif gibi kendi yöntemleriyle bulmuştur.

Daha tehlikeli olarak görüyorum dolmuşu. Çünkü kızı bir kere, sabah erkenden okula gitmesi gerekiyor, kış günü kız karanlıkla binmiş. Kızı taciz etmişler, yani çocuğu. Sıkıştırmışlar. Anne, diyor, bir şey diyemedim, sıkıldım. Elinde çantası varmış, dosyaları varmış. O yüzden dolmuşu fazla tercih etmiyordum hiç. Gene otobüsü belirli insanlar, belirli saatte kullandığı için... Yolcu rahatsız etmiş, bir de sabahın yedisini. Bizim buralar tıka basa oluyor, böyle dolu oluyor. Mecbur binmek zorunda kalıyor, binmezse okula geç kalıyor. Onu da söylemedi bana. Bizim bir kızımız [polis olan akrabasından söz ediyor] var, polis, böyle sohbetler açılınca ona söyledi kızım. O da sesini yükselt, dedi, sakın sessiz kalma, dedi. (İpek, 49, İlkokul mezunu, Evli)

Çalışmamızda yer alan kadınlar arasında oturdukları semtler ile bağlantılı olarak erkeklerden gelecek herhangi bir rahatsız edici tavra karşı kadınların toplu taşıma kullanırken giyimlerine dikkat ettiklerini belirtenler de olmuştur. Örneğin İpek kızının yaşadığı deneyim üzerinden durumu şu şekilde aktarmıştır:

Giyim kuşam otobüsün içinde çok önemli bizim bu semtlerde, çok önemli....Hocam, yani normal dizüstü bir etek giysen, eskiden pantolon giyenleri ayıplıyorlardı, şimdi etek giyenleri ayıplıyorlar... Birgün kızımınla beraber Kızılay'a gidecektik, kızım dizinin üstünde etek giydi. Biri birine diyor ki gençlere bak diyor, giyim kuşamına da, diyor, hiç dikkat etmiyorlar, diyor. Ya, bunlar 60 yaş üstündeki insanlar. Ben, hiç! Sessiz davrandım ortalık karışmasın diye (İpek, 49, İlkokul mezunu, Evli).

Kızının kendi yaşadığı kötü deneyimleri yaşamasını istemeyen İrem ise, kızının akşam üstü olan antrenmanından dönerken onu yalnız bırakmadığını aktarmıştır.

Ben götürüyordum. Kızımı yalnız göndermiyordum, çünkü bu şeyleri yaşadığım, gördüğüm için. E kızım da 2005 doğumlu ama bazen diyordu ki, anne, ben çocuk değilim, ama yine de güvenmiyordum. O yüzden kendim getirip götürüyordum.....Ben de yanındayım, mesela ayakta da dursak onun önünde duruyordum, çünkü görüyordum ya onları. O yüzden hep birlikte gittik. (İrem, 49, Ortaokul mezunu, Evli)

Araştırmamızda yer alan kadınlara, erkekler ve kadınların seyahat pratikleri arasında fark olup olmadığını sorduğumuzda 9 kadın ciddi bir fark olduğunu söylemiştir. Erkeklerin hepsinin değil ama bazılarının saygısız olduğunun ve yanındakine saygı göstermeden bacıklarını ayırabildiklerinin altını çizmişlerdir. Toplu taşımada çoğu zaman böyle bir durumda kalan Defne, hislerini aşağıda aktarmaktadır.

Kadın oturuyor, büzülüyor böyle, ince sıkılıyor, büzülüyor, ayaklarını birbirine yapıştırıyor oturuyor ama erkek bindi miydi ayaklarını açıyor, koridora doğru uzatıyor. Daha rahatlar ya, bize göre daha rahat seyahat ediyorlar. Ne bileyim artık, bilmiyorum. Ama bizler bindi miydik ayağımızı topluyoruz böyle, bayanlar genellikle öyleyiz yani, ayağımızı topluyoruz kimseyi rahatsız etmeyelim diye ama bir erkek yanına oturuyor, ayağını açıyor, bacıklarını, ayağını uzatıyor dışa doğru, oh! Bunları uyardığın zaman da tartışmalar oluyor, sen söylediğin için suçlu oluyorsun, kimseden ses çıkmıyor, senden çıkmış oluyor. (Defne, 48, ilkokul, evli)

Bu nokta ile bağlantılı bir şekilde, çalışmamızda yer alan kadınların hepsi toplu taşımada yanlarına kadınların oturmasını tercih ettiklerini açık bir şekilde ifade etmişlerdir. Örneğin Pınar erkeklerin kadınlara göre çok rahat olduklarını ve bu nedenle toplu taşımada kadınların yanına oturmayı tercih ettiğini söylemiştir.

Şöyle diyeyim, yanıma genelde kadınların oturmasını tercih ediyorum, çünkü erkekler, hepsi değil de bazıları, çok saygısız oluyorlar. Hani kadınlar daha, nasıl diyeyim, daha dikkatli oluyorlar; erkekler çok rahat, salaş oturuyorlar böyle. Bir anımı anlatayım ben size. Otobüsün içinde oldu, halk otobüsündeyim. Yine böyle cam kenarına oturdum, yanıma bir erkek oturdu. Hani ben normal, böyle tedarikli oturuyorum ama yanıma oturan bacakları böyle serbest oturdu, ondan sonra böyle git gide bacaklarını açtı, sıkıştım, kaldım. Sonra pişman oldum, niye adama cevap vermedim, şey yapmadım, terslemedim diye. O beni çok rahatsız etmişti. Genelde erkekler şey, çok serbest oluyorlar yani. (Pınar, 47, İlkokul mezunu, Boşanmış)

Bu sorunlar sebebiyle işe gitmek için yola çıkan kadınlar yalnız olmaktan çekindiklerini dile getirmişlerdir. Haftanın 5 günü Yaprıcak'tan en az 3 araç değiştirerek ODTÜ, Çukurambar, Kuru ve Yaşamkent semtlerine doğru yola çıkan Deniz (49, İlkokul mezunu, Evli), seyahatlerini şu şekilde tanımlamıştır: "Eşimle, çocuklarımla birlikte gidince daha güvende oluyorum. Tek gidince, yani ister istemez, hani başına bir şey mi gelecek, biri rahatsız edecek mi, diye de tereddütleniyorum". Ebru'ya toplu taşımada yalnız gitmek ya da bir arkadaşınla gitmek arasında bir fark var mı diye sorduğumuzda ise erkeklerin verdiği rahatsızlıktan dolayı kadın arkadaşlarıyla yaptığı seyahatleri daha güvenli bulduğunu belirtmiştir.

Ya bence iki bayan gitmek daha şey oluyor böyle, daha iyi. Kendini bir nevi güvende hissediyorsun gibi. Yanında bir desteğin var gibi hissediyorsun, yani ne bileyim, karşı taraftan bir tepki geldiği zaman yanımda bir bayan var en azından, destekçi olarak düşünüyorum...Maalesef erkeklerimiz ciddi derecede rahatsız ediyorlar. (Ebru, 38, Lise mezunu, Evli)

Güvenlik sorunuyla ilgili olarak Gülay, oturduğu mahallede yer alan sokak aydınlatmalarının bozuk olması nedeniyle durağa yürürken yaşadığı kötü bir anıyı paylaşmıştır.

Mesela ben iki sene önce durağa yürüyordum, karşıdan genç bir çocuk geldi ve bana koşup küfür ederek, elinde bir bıçakla kovalamaya başladı ve durak arkadaşlarım üstüne yürümeye kalmadan, o arada belediye otobüsü hemen kapıyı açtı ve beni içeriye aldı. Durak dışı. Durağa iniyordum, evimden çıktım, sokak lambalarımızın sık sık bozulup ve söndüğü bir dönemdi... Hemen hemen her gün, her gece sönlük. Şimdi çok erken saatte çıktığım için, tabii ki korkuyorum. Karanlık oluyor, zifiri karanlık oluyor hem de. Sabah altıda. (Gülay, 55, İlkokul mezunu, Evli)

Özetle, ev işçisi kadınların şehir içi ulaşım deneyimlerinde taciz önemli bir etmendir. Ev işçisi kadınlar, bir kadın olarak ulaşımı endişe verici ve hazırlıklı olmayı gerektiren bir etkinlik olarak görmektedirler. Gerek kendileri gerekse aileleri için hissettikleri taciz korkusu yola yalnız çıkmak istememe, toplu taşımaya binerken etek boyuna dikkat etme, erkek yanına oturmak istememe gibi davranışlara temel oluşturmaktadır. Öte yandan sokaklarda aydınlatma sisteminin olmaması gibi yerel yönetimler tarafından alınabilecek kararlarla hızlıca çözüm bulunabilecek sorunlarla da karşı karşıya kalmaktadırlar. Kadınların topluma içkin eril zihniyetin yansımaları olarak nitelendirilebilecek deneyimlerine karşılık geliştirdikleri mücadele stratejileri bir sonraki bölümde tartışılacaktır.

Araç içi Mücadele Stratejileri ve Çözüm Önerileri

Çalışmamızda yer alan, toplu taşımaya neredeyse her gün kullanan ev işçisi kadınlar toplu taşımada kadın olarak karşılaştıkları sorunların çözümlerinden birisini, kadınların yaşadıkları taciz ya da şiddete karşı sessiz kalmamalarında görmektedirler. Yukarıdaki bölümde tartışılan örneklere ilave olarak, örneğin Pınar'ın yaklaşımı tacizcinin cezasının bulunmasını sağlanmıştır. Bu durumu şu şekilde ifade etmektedir: “Bunun tek şeyi sesini çıkarmak yani, rahatsız eden kişinin dersini alması için, yani böyle bir durumda herhalde içerideki insanlar da sessiz kalmaz.” (Pınar, 47, İlkokul mezunu, boşanmış)

Öte yandan, kadınlar araç içinde bazı stratejiler geliştirmişlerdir. Araç içinde durulan ya da oturlan yerin tercihi, sorunun çözümüne ilişkin olarak düşünülmüş öneriler arasında yer almaktadır. Örneğin, Deniz (49, İlkokul mezunu, Evli) otobüsün kalabalığından kaçınmak için tek kişilik koltuk tercih ettiğini belirtmiştir: “Ön koltukta şoförün tarafında oturmayı tercih ediyorum daha az kalabalık oluyor diye... Aracın içinde özellikle kapı tarafları en çok, hani binen inen çok oluyor, onun için o taraflarda bulunmak istemiyorum.” Benzer şekilde İrem otobüste yaşadığı taciz vakası üzerine tekli koltuğun en güvenli olduğunu düşünmüş ve eğer yer var ise tekli koltuk tercih ettiğini belirtmiştir.

Mesela ben bir gün Çankaya tarafına gidiyordum, mesela şöyle cam kenarına doğru gidiyorum, o geliyor [yanında oturan erkek yolcudan bahsediyor], cam kenarına doğru gidiyorum, o geliyor eliyle. Ondan sonra da diyor ki sığmıyorum, diyor, nasıl sığmıyorsun, geliyorsun işte, üstüme üstüme geliyorsun. Bunu söylediğin zaman tabii onlar da cevap veriyor. Bir susuyorsun, iki susuyorsun, üçüncüye patlıyorsun, söylüyorsun. O yüzden hani tek kişilik oturunca daha rahat oluyor. En güzeli tek kişilik bence. (İrem, 49, Ortaokul mezunu, Evli)

Araç içinde yer tercihi kadınlar için toplu taşıma pratiğinin zorluklarıyla mücadelenin önemli bir aracıdır. Kadınlar için cam kenarında oturmak, bu rahatsız edici sürtünmelerden uzak kalabilecekleri bir ortamdır. Bu sayede kadınlar gelebilecek herhangi bir tehdide karşı kendilerini koruyabilmektedirler. Elif'e aracın neresinde durmayı tercih ettiğini sorduğumuzda aralarda durmayı istemediğini dile getirmiştir.

Valla pek şeyde, arada durmam, şu boşluk yerleri var ya, hani koltukların olmadığı yerler, daha çok orada, cam kenarında dururum, hani biri değmesin diye, şey yapmasın diye böyle... Aralarda durmayı istemiyorum. (Elif, 52, Lise mezunu, Evli)

Buna paralel olarak, kadınların karşılaştıkları tacize karşı bir çözüm olmasa da deneyimlerine dair bir iyileştirme önerisi aracın tasarımına ilişkindir. Örneğin, Ebru koltuk kenarlarına diğer yolcu ile teması azaltacak

kol ya da paravan gibi parçaların takılabileceğini ya da ikili ya da çoklu oturma düzeni yerine tekli oturma düzeninin yaygınlaştırılabileceğini önermektedir.

Örneğimizde yer alan kadınların neredeyse hepsi, belediyelerin toplu taşımayı iyileştirmek adına politika değişikliğine gitmeleri konusunda ısrarcıdır. Sokak aydınlatmalarının olması, şoförlerin kadın olması, araçların daha sık sefere çıkması ya da araç sayısının artırılması kadınların talepleri arasındadır. Elif sorunun kaynağını şu şekilde açıklamaktadır: “Hani arabalarımız böyle seyrek gelmeseydi, hani keşke daha çok araba olsa.” (Elif, 52, Lise mezunu, Evli)

Erkek zihniyetinin değişmesi ev işçisi kadınların çözüm önerileri arasında bulunmaktadır. Kesinlikle pembe otobüslerin bu duruma bir çözüm olamayacağı noktasına vurgu yapan Elif, erkeklerin toplu taşıma içi davranış ve tavırlarında daha düşünceli olmaları gerektiğine vurgu yapmaktadır:

Vallahi nasıl diyeyim, arabalarımız üst üste kalabalık diyeyim, erkeklerin terbiyesizliği diyorum, yani başka bir çözümü yok, yani erkeklerimiz biraz düşünceli olacak, ben bu kadına bunu yapamam, benim eşime de birileri yapar diye. Biraz, yani onun için erkeklere, yani arabada yapılacak bir şey yok, hani şoförün arabada alabileceği bir önlem yok. Yani işte bir ara, bir yıllarca önce başka, hani adını anmam, başka partilerin zamanında, dediler hani, işte yolcular, hani ayırım olacakmış. Ben ona da karşıyım. Ya ben eşimle gidiyorum bir yere, niye ayrı gideyim yani. Çünkü öyle bir şey de çözüm değil. Tek çözüm, erkeklerimizin biraz düşünceli olması. (Elif, 52, Lise mezunu, Evli)

Araştırmamızda yer alan kadınlar arasında toplu taşımanın sorunlarına çözüm bulunamayacağına inanan bir anlayış da mevcuttur. Ebru sorunun çözümsüz olduğuna inananlar arasındadır ama çözülsün kadınlar adına her şeyin çok farklı olacağını düşünmektedir:

...Onun çözümünü bulamayız ya. Bunun çözümü bence üretilmez bir şey yani. Çünkü bayanlara özel bir araç yapamayacağımıza göre, erkekleri de değiştiremeyeceğimize göre bunun çözümünü bulamayız. Değiştirebilsek, inan ki her şey çok değişir. Tek otobüste değil ki bu, ya da tek toplu taşıma araçları için değil ki. Şu an her şeyi değiştirebilsek, her şey çok farklı olur. Tacizler biter, senin gördüğün tecavüzler biter, her şey çok farklı olur ama değiştirme gibi bir şansımız yok. (Ebru, 38, Lise mezunu, Evli)

Sonuç

Bu araştırma Ankara'da ev işçisi kadınların toplu taşıma kullanımına attıkları anlam, toplu taşımada kadın oldukları için karşılaştıkları zorluklar ve bu zorluklarla mücadele etme yöntemlerini analiz etmektedir. Bu amaçla, 2020 yılında 10 ev işçisi kadın ile yapılmış olan yarı yapılandırılmış derinlemesine mülakat tematik analiz yöntemiyle analiz edilmiştir. Toplu taşıma yolculuğu aracın kendisi, şoför ve diğer yolcularla kurdukları ilişkilerden bağımsız olmayan bir sosyal ilişkiler bütünü olarak ele alınmış ve yolcuların evden çıkış anından gideceği yere varış olacak şekilde bir süreç olarak değerlendirilmiştir.

Çalışmamızın ilk bulgusu, ev işçisi kadınların toplu taşıma kullanımının bir zorunluluk olarak ortaya çıkmasıdır. Bu bağlamda bu çalışmada, kadınların ev dışındaki toplumsal cinsiyet ilişkilerinin (Law 1999) - yani düşük ücret düzeylerine sahip olmaları ve özel araca sahip olmamalarının - toplu taşıma deneyimlerini tercihten ziyade bir zorunluluk haline dönüştürmekteki etkisi vurgulanmıştır.

Ev işçisi kadınların toplu taşımada yaşadığı problemler, içinde buldukları sınıf temelli zorluklar yani sıra toplumsal cinsiyet eşitsizlikleri temelli sorunların eklenmesi ile çok boyutlu bir forma kavuşmaktadır. Daha açık bir ifadeyle, kadınların toplu taşımada kendilerinin, kızlarının ve tanık oldukları diğer kadınların maruz kaldıkları cinsel taciz vakalarına ilişkin anlatıları ve kendi yöntemleriyle kendilerini korumak için ürettikleri stratejiler, toplumsal cinsiyet eşitsizliklerinin boyutlarını ortaya koyan çok çarpıcı örnekler sunmaktadır. Örneğin, ev işçisi kadınlar sokaklarda aydınlatma sisteminin olmaması nedeniyle durağa gidene kadar korkulu anlar yaşayabilmektedirler. Bu kadınlar yola yalnız çıkmak istememe, toplu taşımaya binerken etek boyuna dikkat etme, erkek yanına oturmak istememe gibi topluma içkin kadını tahakküm altına almaya çalışan eril zihniyetin yansımaları olarak nitelendirilebilecek sorunlara da maruz kalabilmektedirler. Kadınların bu tecrübeleri mekanların ve mekansal pratiklerin dönüşümünün toplumsal cinsiyet eşitsizlikleriyle mücadele eden bağımsız olmadığına açık bir göstergesidir (Alkan 1999)

Sonuç olarak çalışmamızda yer alan ev işçisi kadınların toplu taşıma ile kurdukları ilişki üzerinde cinsiyetler arası bölüşüm ve toplumsal cinsiyet rollerinin yadsınamaz bir gücünün bulunduğu görülmektedir.

Aynı zamanda ev işçisi kadınların toplu taşıma deneyimlerini failliklerinden bağımsız bir şekilde değerlendiremeyeceğimiz, kadınların anlatılarından çıkan önemli bir bulgudur. Kadınların toplumsal cinsiyet temelli sorunlara geliştirdikleri tacize sessiz kalmama, tekli koltuk tercih etme, aracın orta bölümünde oturmama gibi araç içi konum tercihi gibi stratejik duruş ve tavırları kadınların failliklerinin açık bir ifadesidir.



¹Çalışmada toplumsal cinsiyet perspektifi, kadın-erkek ikiliği üzerinden kurulmaktadır. Çalışmanın odağında farklı cinsiyet kimlikleri yer almamaktadır.

²Türkiye’de ev işçisi kadınlar, genellikle resmi bir iş sözleşmesi olmadan kayıt dışı ve güvencesiz koşullarda çalışmakta ve ücret, iş yükü, çalışma saatlerinde standart bir kural bulunmamaktadır (Kalaycıoğlu & Tılıç-Rittesberger 2000). Ev hizmetleri “alt ve orta-üst sınıf kadınlar arasında kurulan enformel nitelikte bir istihdam ilişkisi olup, yasal düzenlemelerin ve korumaların büyük ölçüde dışındadır” (Erdoğan ve Toksöz 2013, 3). Türkiye’de ev işçilerine ilişkin yasal çerçevenin iki temel özelliği, karmaşıklığı ve etkisizliğidir (Erdoğan ve Toksöz 2013, 3). 4857 sayılı İş Kanununun 4. Maddesine göre, ev hizmetlerinde çalışanlar kanun kapsamı dışında bırakılmıştır. Ev işçilerinin hakları 6098 sayılı Borçlar Kanunu, 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu ve 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu ile düzenlenmektedir. Fakat, gerçek hayatta, ev işçilerinin neredeyse tamamı bireysel iş ilişkileri bağlamında Borçlar Kanunu’na göre tanınan haklardan faydalanmamaktadır (Erdoğan ve Toksöz 2013, 3). “Gerek çoğu vasıfsız kadın işçi olan ev işçileri, gerekse çoğu gene kadın olan bireysel işverenler bu Kanun hükümlerinden haberdar bile değildir” (Erdoğan ve Toksöz 2013, 3).

³İngilizce’de “agency” olarak tanımlanan bu kavram, Türkçe’ye faillik olarak tercüme edilmiştir. Kavramın literatürde tek bir tanımı yoktur. Bu çalışmada, eylecilik kavramı kadınların hayatlarına dair hedefler belirleyerek bunlara yönelik olarak hareket etmeleri, kendileri için önemli olabilecek kararlar almaları ve ekonomik ve kamusal yaşama katılma yetenekleri olarak tanımlanmaktadır (Kabeer 1999).

⁴Çalışmada alt, orta ve üst sınıf tanımlaması gelir düzeyi temelinde yapılmıştır.

Kaynakça

- Akbıyık, Nihat. "Ev Hizmetlerinde Çalışma: Malatya’da Bir Alan Araştırması". *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 11, no. 21 (2013): 207-240.
- Alkan, Ayten. "Toplumsal cinsiyet ve kent planlaması". *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 54, no. 4 (1999): 1-29.
- Allen, Heather. "Approaches for gender responsive urban mobility". *Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy makers in Developing Cities Module 2nd ed.* Eschborn: Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH. (2018). <https://sutp.org/publications/approaches-for-gender-responsive-urban-mobility-gender-and-urban-transport-smart-and-affordable/>
- Ankara Ulaşım Dayanışması. Facebook Sayfası. (t.y.). <https://www.facebook.com/ankarulasimdayanismasi/>
- Arjmand, Reza. *Public urban space, gender and segregation: Women-only urban parks in Iran*. (London: Routledge, 2016).
- Beuret, Kristine. "Women and transport". *Women’s Issues in Social Policy* der. Mavis Maclean ve Dulcie Groves, D. (London: Routledge, 1991), 61-75.
- Bianet. “İETT Gece Seferlerinde Kadın Odaklı Uygulama”. (2016). <https://m.bianet.org/bianet/toplumsal-cinsiyet/180885-iETT-gece-seferlerinde-kadin-odakli-uygulama>
- Chapple, Karen. "Time to work: Job search strategies and commute time for women on welfare in San Francisco". *Journal of Urban Affairs* 23, no. 2 (2001): 155-173.
- CEID. “Kentsel Haklar ve Hizmetlere Erişimde Toplumsal Cinsiyet Eşitliği Haritalama ve İzleme Çalışması”. (2019). <https://ceidizler.ceid.org.tr/dosya/ceidWeb1.4.1.1.5.pdf>
- Çöreköztaş Çiğdem. Ataerkil Dünya Sisteminde Kadın Yolcu Olmak. (2019). <https://thecityfixturkiye.com/ataerkil-dunya-sisteminde-kadin-yolcu-olmak/>
- Dinkelman, Taryn ve Vimal Ranchhod. "Evidence on the impact of minimum wage laws in an informal sector: Domestic workers in South Africa". *Journal of Development Economics* 99, no. 1 (2012): 27-45.
- Durmuş, Elif. “Sexual harassment: University students’ perceptions and reactions”. *Inonu University Journal of the Faculty of Education* 14, no. 1 (2013): 15-30.
- EGO. “Ankara Ulaşım Çalıştay”. (2019). <https://www.ego.gov.tr/tr/haber/5392/20-kasim-2019-tarihinde-duzenledigimiz-ulasim-calistayina-ait-sunum-ve-dosyalar>
- Erdoğan, Seyhan ve Gülay Toksöz. "The visible face of women’s invisible labour: Domestic workers in Turkey". (2013). <https://ecommons.cornell.edu/handle/1813/87680>

- Erman, Tahire ve Hilal Kara. "Female domestic workers strategizing via commuting long distance: New challenges and negotiations in neoliberalizing Turkey". *Women's Studies International Forum* 67, (2018): 45-52.
- ESHOT. "‘‘Baykuş Seferleri’ 26 Nisan gecesi başlıyor’’. (2019). <https://www.eshot.gov.tr/tr/Haberler/3688/91>
- Hanözü, S., Mollahasanoğlu, S., Esen, E., Şimşek, E., Boztaş, D., Doğan, A. & Başkal, H. "İstanbul'da kamu ulaşım araçlarında gerçekleşen kadına yönelik cinsel şiddetin varlığı, yoğunluğu ve psikolojik etkileri". (2015). Marmara Üniversitesi.
- Haylett, Chris. "Culture, class and urban policy: reconsidering equality." *Antipode* 35, no. 1 (2003): 55-73.
- Hürriyet. "Eskişehir'de kadınlar gece belediye otobüslerinden istediği yerde inebilecek". 2016. <https://www.hurriyet.com.tr/yerel-haberler/eskisehir/eskisehirde-kadinlar-gece-belediye-otobuslerinden-istedigi-yerde-inebilecek-37281745>
- ITF. *Transport connectivity: A gender perspective*. (Paris: OECD Publishing, 2019).
- Kabeer, Naila. "Resources, Agency, Achievements: Reflections on the Measurement of Women's Empowerment". *Development and Change* 30, (1999): 435-464.
- Kalaycıoğlu, Sibel ve Helga Tılıc-Rittesberger. *Evlerimizdeki Gündelikçi Kadınlar Cömert Ablaların Sadık Hanımları*. (Ankara: Su Yayınları, 2000)
- Kalfa, Aslıcan, Bilge, Sevim Aytekin ve Zeynep Özge Dinç. "Kent içi ulaşımın cinsiyeti: Ankara örneği". *Cins Cins Mekân* der. Ayten Alkan, (İstanbul: Varlık Yayınları, 2009): 217-243.
- Kerr, Andrew. "Minibus Taxis, Public Transport, and the Poor". 2018. <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/30018/127306-Minibus-taxis-Public-Transport-and-the-Poor.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Law, Robin. "Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility". *Progress in human geography* 23, no. 4 (1999): 567-588.
- Loukaitou-Sideris, Anastasia. "A Gendered View of Mobility and Transport: Next Steps and Future Directions". *Town Planning Review* 87, no.5 (2016): 547-565.
- Önder, Hatice Gül. "Kadın duyarlı ulaşım önceliklerinin belirlenmesi ve politika üretimi: Ankara örneği". *OPUS Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi* 15, no. 23 (2020): 1993-2010.
- Önder, Hatice Gül ve Furkan Akdemir. "Ulaşım Modlarının Çeşitliliği Bağlamında Erişebilirlik Analizi: Ankara Metropolü İçin Yeni Bir Yaklaşım", *Kent Akademisi*, 14, no.1 (2021): 102-121.
- Özkazanç, Seher. "Analysis of urban transportation in the context of gender: The case of Ankara". *Recent Research in Science and Landscape Management* der. Recep Efe, Murat Zencikiran ve İsa Curebal, (Londra: Cambridge Scholars Publishing, (2018): 708-720.
- Öncü Yıldız, Ayça Mevlüde. "20. Yüzyılda Ankara'nın kentsel yapısı ve ulaşım sistemindeki gelişmeler". *Ankara Araştırmaları Dergisi* 5, no. 1 (2017): 108-122.
- Preston, Valerie, ve Sara McLafferty. "Revisiting gender, race, and commuting in New York." *Annals of the American Association of Geographers* 106, no. 2 (2016): 300-310.
- Ramboll Smart Mobility. "Gender and (Smart) Mobility, Green Paper". (2021). https://ramboll.com/-/media/files/rgr/documents/markets/transport/g/gender-and-mobility_report.pdf_on_1_June_2021
- Robledo, Valentina Montoy. "A miracle for who: Domestic workers invisibility in the formalization of Medellín's public transportation system". (2018). https://femmesetvilles.org/a-miracle-for-who-domestic-workers-invisibility-in-the-formalization-of-medellins-public-transportation-system/#_ftn6

- Rosenbloom, Sandra. "Understanding women's and men's travel patterns: the Research Challenge". *Research on women's issues in transportation, Conference Proceedings*, 35, no.1, (Washington: Transportation Research Board, 2004): 7-28.
- Sevim, Emre. "Ortak tüketim ürünü üzerinden toplumsal muhalefet örmek: Ankara ulaşım dayanışması örneği", 39th Colloquium for 8 November World Urbanism Day, (2015): 245-256.
- Thomas, David P. "Public transportation in South Africa: Challenges and opportunities." *World* 3, no. 3 (2016): 352-366.
- Ulvi, Hayri, Mehmet Uysal, Mustafa Kemal Oktem, ve Hatice Gul Onder. "The comparative analysis of urban transport in ankara by gender and age groups". (2019). *Megaron*, 14, no.4:544-554
- Uteng, Tanu Priya. "Gender and mobility in the developing world". *Gender Equality and Development, Washington DC: World Bank* (2011): 1-98.
- Yazgan, Pınar, M. Murat Yüceşahin, ve Sevim Atıla Demir. "Türkiye'deki Ev İşçisi Kadınlara Yönelik Toplumsal Cinsiyet Temelli Söylemin Eleştirel Bir Analizi: kadınarkulubu. com Örneği". *Contemporary Research in Economics and Social Sciences* 1, no. 1 (2017): 175-207.
- Yıldırım, Sinem ve Emel İslamoğlu. "'İnsana Yakışır İş' Kavramı Bağlamında Türkiye'de Ev Hizmetinde Çalışan Kadınlar". *SGD-Sosyal Güvenlik Dergisi* 4, no. 2 (2014): 145-175.