

Otomobil 1



Akın Atauz

22/07/2017

Kentlerle otomobillerin ilişkisi üzerine çok fazla yazı yazılmıyor. Sanıyorum giderek otomobil ve altyapısı, bir kentin ihtiyacı olan elektrik altyapısı, su alt yapısı vb gibi olmazsa olmayacağı tahayyül bile edilemeyecek bir kent nesnesi olarak konumlandırılıyor.



Gerçekte otomobil, çok daha fazla üzerinde düşünmeyi ve tartışmayı hak eden bir kent ögesi, daha doğru bir biçimde ifade etmek istersek, kent kurucusu. Belki de başka hiçbir öge, bu aracın/ makinenin kitlesel üretiminden beri, kentleri otomobiller kadar kurmuyor/ etkilemiyor. “Böyle bakacak olursak, çimentoyu, demiri, asfaltı da ‘kent kurucusu’ olarak tanımlamamız gerekir” denilebilir belki. Ancak Otomobil gerçekten kenti ve kent tarihini, kendisinden

öncesi ve sonrası olarak, kesin olarak bölen bir öge. Çimento ve çelik ve inşaat teknolojisi/ inşaat makineleri vb geliştikçe, evet kentlerin merkezi bölgelerinde/ iş bölgelerinde yüksek katlı yapılar ve yoğunluğunun artması, mümkün oldu; ancak bu yoğunluk artışı olanağı, otomobilin kenti biçimlendirdiği kadar radikal bir dönüşüm değildi.

Roma Dönemi Roma'sı, özellikle en yoksulların yaşadığı mahalleler bakımından, çok katlı apartmanlaşmaya/ yoğunlaşmaya başlamıştı bile. Bu açıdan bakıldığında, belki kentleri biçimlendiren faktörler bakımından, daha da genel bir kavram olarak "teknoloji"yi kullanabiliriz. Ancak "hangi teknoloji?" Yani, inşaat teknolojisi mi, altyapı teknolojisi mi, hız ve hızlı ulaşım) teknolojileri mi, otomobil teknolojisi mi, asansör teknolojisi mi, telefon teknolojisi mi, gıda stoklama (ve taze stoklama) teknolojisi mi, pazarlama teknolojisi mi, kitle sağlığı/"hıfzıssıhha" teknolojisi mi vb diye, soruyu açmak gerekecektir.

Bu teknolojilerin (ve burada sayılmamış diğerlerinin) her birinin kent üzerindeki etkilerinin ayrı ayrı ele alınması ve tartışılması yararlı olacaktır. Bunların her birinin, birer kent biçimleyicisi, kentsel toplum terbiyecisi ve kentsel kalite belirleyicisi, kenti nicelik ve nitelik açısından yeniden kurabilecek güçte ögeler olabileceğini söyleyebiliriz.

Bu yazıda, daha çok bir taşıt aracı olarak otomobil ve kentlerdeki otomobil altyapısı (ve bu alandaki teknolojik gelişmeler ve gelişen diğer teknolojilerle bu iki öge arasındaki ilişkiler) ele alınacak.

Bir makine/ bir motor gücü olarak otomobil ve otomobil üretim teknolojisindeki gelişmeler, kentleri, ihtiyacı olan alt yapıyı da dayatarak, bütün diğer teknolojilerden daha fazla etkilemekte, daha fazla planlamakta ve nelerin olup-nelerin olamayacağını kentlere daha fazla dikte etmektedir. Bu ifade, toplu taşıma sistemleri güçlü, yayalağa ve bisikletlilere önem vermeyi, kendi ulaşım planlamalarına entegre edebilmiş kentler için, daha az doğrudur kuşkusuz. Ancak bu tür kentleri bile, biçimleyen ve kentsel yaşamın niteliklerini belirleyen öge, yine de temelde otomobil olmaktadır.

Kentlerde pek çok farklı otomobil olabilir. Ancak bu yazı çerçevesinde otomobil terimi, sadece binek otomobilini, bireysel kullanım için kullanılan aile otomobili ya da makam otomobillerini anlatmak için kullanılmaktadır. Otomobillerle aynı formda olan taksiler (ve uber) ise, kamu taşımacılığının en fazla bireyselleştirilmiş ve en lüks uç noktası olarak düşünülebilir. Bu nedenle "otomobil" terimi, taksileri içermemektedir.



Otomobil, kendi kendine harekete geçebilen/ geçirilebilen bir makinedir. Kentin içinde hareket eden/ devinen bir nesnedir. İnsan ve yük taşıma işinde kullanılan ve bütünleştiği altyapının elverişliliğine, geometrisine göre farklı düzeylerde hız yapan, bu nedenle hareket eden (ve sürekli gelişen teknolojisine göre değişen bir altyapı talebiyle birlikte) kenti bölen bir makine olarak düşünülebilir. Bu söz, belki 19. Yüzyıl sonu ve 20. Yüzyıl başı kenti için biraz iddialı görünebilir, ama 21. Yüzyılda, otomobilin kent içinde ulaştığı hız ve oluşturduğu altyapı, yol genişlikleri, yükseltilmiş yollar/ viyadükler ve köprüler, tüneller ve kavşaklar, katlı kavşaklar, açık otoparklar, katlı otoparklar vb ile birlikte düşünüldüğünde, abartılmış görünmeyecektir. Otomobil, kent içinde çok güçlü bir aktördür.

Bu güç, kuşkusuz kendisinin ve talep ettiği altyapının niceliksel varlığına ve çokluğuna, gündelik yaşamda rastlanma sıklığına bağlıdır. Ancak bundan ibaret değildir. Bu gücün aynı zamanda toplumsal ve kültürel yapıya etkileri, kendisine özgü geliştirdiği ideoloji ve ideolojik hegemonya ile de, yakından ilişkisi vardır. Ancak bunlardan da önce, dünya ekonomisinin en kilit konumlarından birini elde etmiş durumdadır.

Otomotiv sanayi, bütün dünya ekonomileri için, üretim ve ticaret bakımından başat bir pozisyonudadır. Ancak otomobilin gücü, sadece otomotiv üretimi ile ilişkili değildir. Otomobilin hem üretilmesinde, hem ürünün, yani üretimi bitmiş ve pazarlanmış otomobilin kullanılması/ tüketimi sırasında, diğer

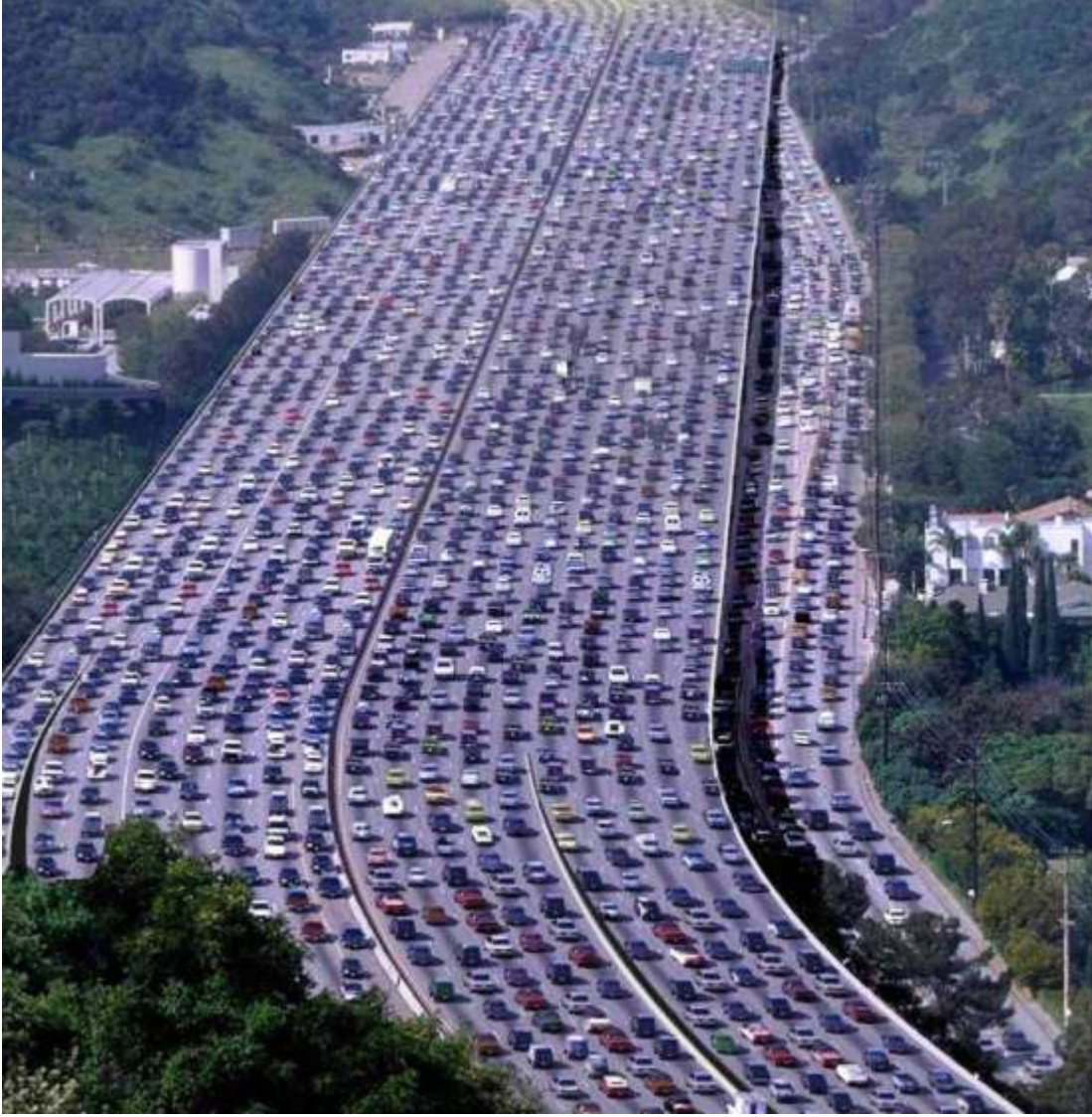
ekonomik sektörlerle çok sıkı bir ilişki içindedir ve diğer sektörler için de, sürekli talep yaratılmasına neden olur.

Otomotiv sanayinin (bu sanayi oligarşik bir yapıdadır) ilişkili olduğu ve onlara olan talebin canlı kalmasında/ artmasında kilit rolü oynadığı diğer sektörler de, dünya ekonomisinin en kilit sektörleridir.

Otomotiv sanayi, dünyanın en büyük enerji talebi yaratıcılarından biri olarak, petrol tekelleri ve petrol sektörünün birçok yan ürünü ile çok yoğun ve sıkı bir ilişki kurmaktadır. Bu yan ürünler, lastik, plastikler vb gibi, petro-kimyanın dünya devi olan sanayileri tarafından üretilmektedir. Ayrıca otomobillerin elektronik ve elektrikli aletleri / devreleri/ mekanizmaları, gelişen teknolojileriyle birlikte, otomobile bağlı diğer üretim alanlarıdır; otomotiv üretimi bu sanayilerin pazarıdır. Demir ve çelik üretimi sektörü, cam sektörü vb gibi, zaten ilk düşünülebilecek sanayileri saymaya bile gerek kalmadan, otomobil üretiminin diğer sektörler bakımından ne önemde bir pazar yarattığı, kolayca ortaya çıkmaktadır.

Ancak otomobillerin kentlerdeki etkisi, sadece dünya çapındaki tekellerin varlığı ve üretimleriyle ilişkili değildir. Kentlerin daha küçük mal ve hizmet üreticileri, otomobil satıcıları, kiralayıcıları, ikinci el otomobil pazarları, otomobil parçası satanlar, küçük taşıma işleri yapanlar, servisler ve hepsinden önemlisi, oto tamircilerinin oluşturduğu küçük dünya da, otomobillerle kentlerin ekonomisinin ne denli güçlü bir biçimde bağlandığını gösterir.

Öyle ki, büyümlü bir güç, bir sabah dünyanın bütün otomobillerini buharlaştırsa, dünyanın nasıl bir sarsıntıya uğrayacağını hayal etmek, güç olmasa gerek.



Otomobilin kentler üzerindeki bu fiziki etkisi yanı sıra, kentliler üzerinde de, ideolojik bir etkisi vardır. Otomobilin genel olarak, hız ve özgürlük duygusu verdiği, istediğin yerde olabilmek/ hızla yer değiştirmek için olanak sağladığı düşünülüyor. Eğer bu düşünceyi, tekil bir birey ve boş bir dünya için düşünürsek, bu sav doğru da olabilir. Ancak bu hız ve özgürlük duygusunu elde etmek isteyenlerin bir kentte yaşadığını ve hepsinin aynı anda bu hız ve özgürlüğe kavuşmak istemeye hakkı olduğunu düşünürsek, toplamda, bütün kentliler için ne kadar yanıltıcı bir sonucun ortaya çıkacağını/ çıktığını görmek hiç de güç değildir.

Bir otomobile sahip olmanın sağlayacağı haz ve özgürlüklerle ilgili beklenti, sonuç olarak, kent gibi tanımlı bir mekanda yaşayan herkes için, sıkışıklık/ tıkanma/ vb gibi, bir kilitlenme sarmalı yaratıyor. Ortak kamusal yaşamda ve paylaşılarak kullanımın söz konusu olduğu kent mekanında herkes, özgür

olmak, hareket gücünü artırmak ve ulaşımda konfor elde etmek istediğinde, kentliler için negatif getireler ya da maliyetler ortaya çıkmaya başlıyor.

Gerçi bu negatif getirilerin, ancak bir kullanım eşiği aşıldıktan sonra oluşacağı, bu eşik aşılmadığı takdirde, otomobilin kent yaşamını kolaylaştırmakta olduğu, özellikle kentler arasında, kent çeperinde veya kamusal ulaşım sisteminin erişmediği yerlere yapılacak seyahatlerde, otomobilin iyi bir çözüm olduğu düşünülebilir. Ve sadece bu nedenle her kentli, bir otomobil sahibi olmayı rasyonel bir davranış olarak savunabilir, ama kentlerdeki otomobil sayısı o kadar artmış durumdadır ki, belki gecenin belirli saatlerin dışında, trafik her zaman, eşiği aşma noktasına ulaşmaktadır.

<https://www.youtube.com/watch?v=3udl24x2CVM>

Robert Johnson: Anadol Cars (1984)

Otomobilin sağlayacağı özgürlük/ hız duygusunun aldatıcı olduğu ortadadır. Ancak yine de otomobil ile özgürlük arasındaki ideolojik ilişki o kadar güçlüdür ki, hiçbir binek aracı sahibi, bu duygunun aldatıcı olduğunu kolay kolay kabul etmez ve otomobilinden vaz geçmek istemez. Sennet bu etkiyi, “hız-kaçış-pasiflik” olarak tanımlıyor.

Kentlerin otomobil ile ilişkisi üzerinde düşünmeye devam etmek gerekiyor ve söylenmesi gereken birçok söz/ sav var daha. Bu nedenle bu yazıyı, bu konudaki bir dizi yazının birincisi olarak kabul ediniz lütfen.



Akın Atauz