

Otomobil 3



Akın Atauz



İstanbul Boğazı, 1957

19/08/2017

Otomobillerin kentlerdeki varlığı ile ilgili daha önceki yazılarda, önce otomobilin, kentler üzerindeki etkisi, daha doğrusu, olağanüstü olduğu halde artık hiç algılanamaz hale gelmiş olan baskısı ve hegemonyası üzerinde biraz durulmuştu. Yazının ikinci bölümünde ise, otomobille kentlerin nasıl bir mekansal ilişki içinde olduğunu ve otomobilin yarattığı altyapı ile kentleri nasıl bir otomobil mekanı haline getirdiği biraz tartışılmıştı. Bu yazı ise, herhangi bir kent insanı olmak için kaçınılmaz bir biçimde gerekli olan özelliklerin ve göstergelerin neler olması gerektiği hakkındaki düşüncelerimizi ve beklentilerimizi, otomobilin nasıl biçimlendirildiği, bizi nasıl bir ideolojik etki altında tuttuğu gibi konular üzerinde durmayı amaçlıyor.

Öncelikle otomobilin kentliler (dolayısıyla kentler) üzerindeki ideolojik ve sosyolojik etkileri (kentsel yaşamın ve tüketimin simge niteliğinde bir ögesi olarak otomobilin etkileri) üzerinde duracağız. Yani, kente/ kentsel yaşama ve onun sahip olması gereken niteliklere nasıl baktığımız, “kent” dendiğinde ne anladığımız ve düş gücümüz/ muhayyilemiz/ arzularımız üzerindeki etkilere...

Henri Lefebvre’nin adlandırmasıyla otomobil, bir “kral-nesne”, bir “kılavuz-şey” olarak modernizmin simge nesnesidir ve gündelik hayata kendi yasasını dayatır. (...) Bugün gündelik hayat büyük ölçüde, motorların gürültüsü, onların “akılcı” kullanımı, arabaların üretiminin ve dağıtımının gerekleridir (aktaran Aygün 2009, 14 ve 51). Aygün’e göre *“Yüzeysel bir bakışta, modern bireye özerk bir alan yaratıyormuş gibi görünen otomobil, gerçekte modern iktidar için panoptikon işlevi görmektedir. Böylece modern birey, gönüllü trafik müfettişleri, araç ruhsatı, sigorta/ kasko işlemleri, ehliyet işlemleri, trafik kuralları, trafik kontrolleri, cezalar, yıllık vergiler ve araç bağımlı ekonomiyle sürekli bir merkezden gözetlenerek yaşamakta, böylelikle sürekli izleniyor duygusunun içselleştirilmesini sağlamaktadır (Aygün 2009, 52).*

Aygün, Tim Dant’ın ifadesiyle, yeni bir toplumsal varlık olan “sürücü-otomobil”in (driver-car) yaratıldığını söylüyor: *“Modern yaşamda aracın içinde/ araçla bütünleşmiş (...) otomobil-insan (...) yol biçimine dönüşmüş Olympos Dağı’nda tanrılar gibi genç ve güzel, çekici olarak, bolluk içinde ebedi bir hayat sürmektedir. Bu insan, aynı zamanda modern çağın [başlangıcındaki] yaya kültürünün ikonu olan flaneur’dür”. “Modern kentin yurttaşı Homo otomobilus için yol, artık yeni bir mekândır. (...) Tekeli’nin bir söyleşide ifade ettiği gibi, ‘yol’ yeni türden ilişkilerin gerçekleştiği, yeni bir ‘sosyal ilişkiler mekânı’, ‘sosyal mekândır’. Bu yeni mekân, “insan-araba-yol öğelerinden oluşan bir ‘kamu alanıdır’ ve “o sosyal ilişkiler mekânında araba ve onun içindeki birey, günlük hayattaki birey değildir artık” (Aygün 2009, 58 ve 59).*

Aygün, modern bir tasarı olarak ortaya çıkan “otomobil-insan”ın, “yaşam alanı ‘yol’ olan, teknolojik bir melez canlı [olduğunu] ve sürekli evrim geçirerek, aralıksız ileriye (geleceğe) doğru hızlı biçimde hareket eden, kendi içinde bir bütünlüğe sahip, kusursuz, ussal, modern bir varlık” olarak tanımlanabileceğini belirtiyor (2009, 60)

Aynı tanıımı kullanarak, son 10 ve 5 yıl içinde bir de **telefon-insan** oluştuğunu da gözlemleyebiliriz. Telefon-insan da, sürekli olarak gözünün ve kulağının bir uzantısı olarak kullandığı teknolojik araçla kurduğu zihinsel ilişkiye, her zaman, çevresindeki gerçek insanlara göre öncelik ve önem veren, teknolojinin onun için sunduğu olanaklarla bütünleşebildiği kadar bütünleşmeyi ileriye doğru geliştirme arayışı içinde olan, bir yarı-insan/yarı-

makine olarak tanımlanabilir. Bu yeni kentli, makinesindeki teknolojik değişimleri yaratanların sunduklarına tabi olan ve gözü sürekli gelecekte, modern bir “tele-varlık” tır.

Homo otomobilus ile tele-varlık insanı (ki zaten, ikisi de aynı insandır) birlikte değerlendirirsek, teknolojinin insanlarla ilişkisinde, artık hiyerarşik bir üstünlük elde etmiş olduğunu kabul etmek zorunda olduğumuzu anlarız.

Kentlerin modern dünyasında otomobil, yaşam biçimi/ konfor-lüks içeren yaşam tarzı ve değerleri ile ilgili bir yanılsama yaratır ve bu yanılsama, her şeyin ona göre belirlenmesine neden olur. Modernin/ modern kent yaşamının ayrılmaz ve inkar edilemez bir parçası gibi sunulur ve otomobilin kent yaşamında odak noktası olması normalleştirilir. Bu toplumsal davranışın, sadece üst sınıflar, lüks otomobillere sahip olanlar için değil, orta sınıflar, hatta orta-alt sınıflar için de geçerli olduğu söylenebilir.

Bir cumartesi-pazar günü, ya da bir bayram-tatil günü Boğaz’ın iki kıyısındaki daracık yeşil şeritler halindeki parklara, refüjlere ve kentin diğer kamuya açık parkımsı yerlerinde, otomobillerinin bagajını evlerinin/ mutfağın bir parçası gibi kullanarak gelenlerin hepsinin, oldukça yoksul aileler olduğunu gözlemlemek hiç güç olmayacaktır.

Otomobilin artık bir tüketim normu haline gelmesiyle, hangi marka/ model otomobile sahip olduğunuz da, sınıfsal bir gösterge vb olarak kabul edilir. Otomobil, sınıfsal bir gösterge olmasının yanı sıra, kentsel toplumunu, sahip olanlar ve olmayanlar olarak da böler ve buna göre bir üst-alt ilişkisi kurar. Otomobilin her zaman öncelikli-ezici bir etkisi olması ve kentsel mekandaki her düzenlemenin otomobile göre yapılmasını (bir norm/değer/ standart olarak) dayatması nedeniyle, otomobili olmayan sınıflar ve toplumsal kesimler (çocuklar, yaşlılar, yoksullar, yayalar, bisikletliler, engelli araçları kullananlar vb) üzerinde, haksız/ adaletsiz ve baskı kurar ve bir zorunluluk yaratır.

Trafik ve trafiğin hızı, hareketli araçlar, o araçları kullanan dışındaki kentliler üzerinde adeta ayırıcı ama hareketli bir duvar gibi etki yaratır; kent böylece, yayalar tarafından, kentin sokak-cadde dokusuna göre, bunaltıcı/ tehlikeli/ zehir ve gürültü saçan trafik duvarlarıyla ayrılmış ve cam kırıkları gibi parçalanmış mekân adaları gibi algılanır. Otomobilin egemenleşmesi, yarattığı hareketliliğin yayalar için pasifleşme/ sindirme getirmesi, yayaları bastırması, ya da yayaların pasifleşmeyi doğal olarak kabul etmeye alışması, direksiyon başındakiler ve ötekiler olarak bölünmüş bir hiyerarşinin tam olarak kurulmasını sağlar (Sennet1994).

Kentte yaşamlarını bir kez otomobile göre kuranlar (işyeri, okul, alış-veriş vb'ye göre konut yeri seçimi yapanlar, özellikle banliyölere taşınanlar) artık otomobilden vazgeçemez ve gündelik yaşam bir kez otomobil odaklı olarak kurulduğundan, giderek daha çok otomobile bağımlı hale gelir. Otomobile bağımlı bir gündelik yaşam normalleşince de, otomobil aynı diğer bağımlılık türleri gibi bir bağımlılık etkisi yaratır. Artık yaşam, sanki onsuz olamazmış gibi gelmeye başlar.

Otomobil altyapısının, aynı zamanda konut dokusunu da belirlediğine daha önce değinilmişti. Konutların, özellikle en az gelirliyle ait konutlarla, çok üst düzeyde gelire sahip olanların konutlarının kent dışına (kendi toplumsal ekolojilerine göre elverişli bir saçılma örüntüsüyle) çıkmaları, kısmen otomobil ve altyapısı sayesinde olur. Otoyollarla (ve bazen raylı sistemle, metroyla) kente bağlanan bu yoksul konutları, öyle bir teknoloji ile inşa edilir ki (özellikle TOKİ konutları denilen ve kendisine özgü bir profil/ bir imaj kazanmış konut blokları), bu kent parçaları bütünüyle, bu otoyol ve TOKİ konutları teknolojisiyle betimlenebilecek bir özellik kazanmaya başlar. Keller Easterling'in terminolojisini kullanacak olursak, **bu “yeni” çok katlı beton-çelik bloklardan oluşan konut alanları, bir “otomobil altyapısı mekânı” olarak düşünülebilir.**

Ancak bu durum, dünyanın bütün kentleri için de geçerlidir. Daha 1950'lerin sonunda ve 60'larda New York'ta Federal Konut İdaresi'nin (FKİ) yaptığı konutları, Berman, şöyle tanımlıyor: **FKİ'nin inşa ettiği her şey, hayal gücünden, nüanstan ve oyundan yoksun, etrafındaki şehirden geniş boş arazi ve hendeklerle ayrılmış, manzara üzerine her tür doğal ve insani yaşama karşı duyulan bir nefretle yerleştirilmiş çelik ve çimentodan monolitler...** (393). Bu tür gelişmeler (kentten otoyollar ve bu tür konut bloklarıyla yeniden inşa edilmesi olgusu karşısında Berman şunları söylüyor: **“1950'lerin modernistleri, çevredeki modern ortamdaki hiçbir esin kaynağı ve enerji almıyorlardı artık”** (394). Şimdi aynı bizim, kentlerdeki bu 'modern' çevreden hiçbir geribildirim ve duyarlılık geri dönüşü almadığımız gibi...

Berman şöyle söylüyor: **“...modernizmin muhayyile dünyasını gerçek insanların hareket ettikleri, yaşadıkları gündelik modern yaşamdan kopartarak, alttan alta modernizmin köklerini yok etti. Yeni modernizmde devasa makineler ve savaş sonrasında inşaat sistemleri, önemli simgesel bir rol oynuyorlardı”** (395). Kentlerdeki bu gelişmeleri, 1950'lerin sonrasındaki İstanbul'u ve kendi erken dönem modernizmini yiyerek “yeni modernizmini” 1960'ların sonunda kurmaya başlayan Ankara'nın ve giderek hızlanan bir gelişmeyle; İzmir, Bursa, Adana, Konya ve

diğer birçok “Anadolu” kentinin “modernizmini”, temelde, bu otomobil-otoyol-TOKİ konutu kentleşmesi uygarlığına borçlu olduğumuz düşünülebilir.

Artık kentler, herhangi bir düş gücünün sığınabileceği hiçbir gedik bırakmadan, “monolitler” ya da **Allen Ginsberg**’in “Uluma”sındaki Molak olan “robot apartmanlar” (aktaran Berman, 396) ve otoyollar, viyadükler ve asma köprüler dünyasına teslim olur. Eğer kentin, gerçekten eski/ tarihi bir parçasını görmek istiyorsanız, onu bile belediye, sizin için yıkıp, kendi görüşüne göre “eskisini andırır” beton ve çelik replikasını yaprak, kremadan yapılmış bir pasta gibi, önümüze sürdüğü haliyle görebilirsiniz. Otomobil sonrasının modern kentinde, artık düş göremezsiniz ve muhayyileniz gelişemez. Buna rağmen dünyada hala düş görebileceğimiz kentler var. Buralarda, kentliler otomobilin modernize ettiği kent ile kendi tahayyülleri arasında bir denge kurulması için yeterli bilinci gösterebilmiş, gerekli mücadeleyi verebilmiş olduğunu anlıyoruz. Bu da, belki hala bir ümit olduğunu göstermektedir?

Kentliler için, bütün bu gelişmeler, kentte yabancılaşmayı arttırır, kaotik bir çevrede birey giderek makinelerden daha az önemli ve gözden çıkartılmış bir konumda bırakır ve **“kalabalık içinde öznel kaygılarının peşine düşen bireye ayrıcalık”** tanınması olanaksız hale gelir. Bireyler hareketlerinde (bir insan oldukları için) ayrıcalık elde edemez ve suskunlaşır. Gerçi bunu bütünüyle otomobile bağlayamayız. Ancak yine de bu gelişmelerde, otomobilin stratejik bir payı bulunduğunu görmemek mümkün değil.



New York City, 2012

Moses'in New York için yaptığı ekspres yolların, da tam da bu biçimde, hız yapan bir aracın içinden izlenebilecek bir estetiği yaratmak amacıyla kurulduğundan bahsedilmişti. Ancak Sennet, kentin algılanmasının, silüetinin biçimlenmesinin ve kent estetiğinin kuruluşunun da, otomobile göre değiştiğini düşünerek: **“Direksiyon başında belirli bir hız yapan araç içindekilerin kentle ilgili algısı değişiyor ve gördüğü mekanları nötr ve standart hale getirmeye çalışıyor”** der (Sennet 1994). Bu durumda, kentin böylesine monotonlaşması ve standart yapılarla donanması ve tek tipleşmesi, otomobil sürücüsü için daha istenilir bir şeyse eğer ve kentin/ yapılarının/ mekanlarını vb estetik değerlere göre inşa edilmesini isteyen, bundan bir hemşeri olarak yarar uman yayalar ezilmekte geri plana itilmekteyse, kentin geleceğini kim, neye göre biçimleyecek? Bunu anlamak artık zor değil...

Otomobil mekanlarının otomobile göre biçimlenmesi ve kentlilerin de “otomobil-insan”a dönüşmüş olması, kentin kamusal alanlarındaki beraberlikleri, karmaşık bir kentli toplumluluğu olarak bir araya gelmeyi ve farklı olanların etkileşmesini (kenttin en önemli işlevi/ kentte yaşamının anlamını) giderek güçleştirir.

Bakımı-onarımı, aksesuarı, ikinci el pazarı, sigortası, kredisi vb ile kent içinde kendisine bağlı bir ekonomik düzen ve esnafılık/ küçük üretim geleneği yaratmış olan otomobil, giderek daha vazgeçilmez hale gelmekte. Oysa

“Wolfgang Sachs’ın abartılı ifadesiyle, **bir demir testeresi, tereyağını kesmek için ne kadar uygun bir aletse, ulaşım gereksinimleri için o kadar uygun olan otomobil...**” yaşamda artık kültürel bir ikon (Aygün 2009, 17) haline gelmiş durumdadır.

Otomobil ve altyapısı ve bu ikisinin yarattığı otomobil mekanlarının kentsel bütçeden aldığı pay, kaynakların diğer kentsel ihtiyaçların bütçesini dağılımını etkilemektedir. Berman, Walter Lipman’dan aktararak, şöyle diyor: **“General Motors (...) motor imalatında özel teşebbüsten tümüyle yararlanmak istiyorsa, şehirlerini ve otoyollarını kamu teşebbüsleri aracılığıyla yeniden inşa etmek zorundadır.”** Burada, Berman’ın 386 sf. dipnotundan da esinlenerek, şöyle düşünülebilir: **Eğer otomotiv sanayi oligopolistleri, ürettiklerini satmak ve giderek daha çok satmak istiyorsa, “şehirlerini ve otoyollarını, kamu teşebbüsleri aracılığıyla yeniden inşa etmek zorundadır.”**

Otomobillerin satın alınması, kentlilerin bireysel tercihleridir ve aldıkları her otomobil, bu oligopolistlerin karlarını oluşturmaya katkıda bulunur. Otomobiller satıldıkça, otomobil üreticileri gelir/ kar elde eder. Otomobil sahiplerinin de, yaşadıkları kentte, otomobillerine uygun bir alt yapı talep etmeleri de onların kentli hakları içindedir. Ancak talep ettikleri bu altyapı, ancak kamu kaynaklarından yapılacak harcama ile mümkün olur. Yani kamusal kaynakların, otomobil üreten özel sektör sahiplerinin kar edebilmesi için harcanması gerekir. Bu kabul edilebilir. Ancak şöyle bir adaletsizliğin oluştuğu da, gözden kaçmamalıdır: Otomobil sahibi olmayan ve bu nedenle otomobil altyapısının gelişmesini talep etmeyenlerin de katlılarıyla oluşan kamusal bütçe, otomobillilerin ihtiyaçları için kullanılmış olur ve bu anlamda ne kadar çok ve etkili kullanırsa, özel sektörün küresel ve yerel girişimcileri, o kadar çok kazanç/ kar elde eder. Otomobili ret etseniz bile, bütçeden aslan payının otomobile gitmesi karşısında çaresizlikten başka bir seçenek yoktur.

Otomobil, yarattığı (genişlemiş ve gereğinden fazla yayılmış, yoğunluğu azaltılmış) makro formun maliyetini tüm kentlilere yükler. Buna karşılık, kamu taşımacılığına/ toplu taşıma, bisiklet ve yaya yollarına ayrılacak kaynakları sınırlı kalır veya bütünüyle otomobil altyapısı için kullanılır. Otomobilsizler ve ret edenler etkili olamadıkça da, bu bütçe kullanımı, alternatif ulaşım türleri aleyhine gelişmeye devam eder.



Litvanya'nın başkenti Riga'da el yapımı araba iskeletleri taşıyan bisikletli aktivistlerden alan işgali protestosu

Yarattığı fiziksel, kimyasal, biyolojik ve psikolojik kirliliklerin, gürültünün ve ekolojik sorunların, sağlık sorunlarının, kazaların maliyetini, bütçede kentlilere tüm topluma yüklemesi kaçınılmazdır. Yayalık/ bisikletlilik vb gibi doğal olarak bedenin kullanılmasını gerektiren ulaşımların hareket olanağını (sürücüler ve sürücü olmayanlar için) tehlikeli hale getirir ve hem kamu maliyesi bakımından, hem de fiziki olarak, sınırlar. Bu konular oldukça yoğun bir biçimde ekolojistler tarafından tartışılmış olduğu için, burada yeniden ayrıntılandırılmayacak.

Peki, bütün bunlara rağmen ne yapabiliriz, ya da yapılabilecek bir şey var mı? Kentlerde otomobillerle birlikte yaşamaya nasıl devam edeceğiz? Son yazıda da, bu konudaki düşünceleri, pek de “düşülkeci” olmayan bir biçimde ele almaya çalışacağım.

Metin içinde adı geçen kaynaklar

- Berman Marshall (1994), Katı Olan Her Şey Buharlaşıyor, İletişim Yayınları, İstanbul

- Cengiz Serpil Aygün (2009), Modernizm Otomobil Kültürü ve Reklam, Ütopya Yayınevi, Ankara
- Easterling Keller (2017), Devlet Dışı Güç Altyapı Mekanı ve İktidar, Metis Yayınları, İstanbul
- Sennett Richard (1994), Ten ve Taş Batı Uygarlığında Beden ve Şehir, Metis Yayınları, İstanbul



Akın Atauz