

# Otomobil IV: Otomobilli kent ve kentliler üzerine düşünceler



Akın Atauz

26/08/2017

Bu yazı dizisinin bağlanacağı yer, acaba “aşırı teknoloji kullanımı” diye bir terim olabilir mi, diye düşünüyorum. Bilmiyorum, ama **önüllü fedakârlık** ya da **gönüllü teknoloji tasarrufu** diyebileceğimiz bir konuya davet yaparak bitirebilir miyiz bu diziyi? Gönüllü olarak otomobil kullanmayı ret etme/ otomobilli olmayı ret etme gibi bir davranış önerisi söz konusu olabilir mi acaba? Bu da biraz, vejetaryen ya da vegan bir yaşam seçimi, biraz da (iftarda yeniden aşırı yemek düzenine dönmek koşuluyla) oruç tutmak, diyet-perhiz yapmak gibi bir öneriye benziyor. Bilmiyorum, böyle düşününce mümkün olabilir mi?

## “Otomobilden gönüllü olarak vazgeçme”

Bu tür tercihi olanlar vardır elbette ancak bu insanlar toplumun içinde yüz binde bir ya da milyonda bir denilebilecek kadar küçük bir oran oluştururlar. Ancak, bu sayıyı büyütebilmek de, gerçekten, bugünkü iklim, çevre ve kent felaketlerini hazırlayanlara karşı umulmadık derecede güçlü ve stratejik bir darbe indirmekle eş anlamlı olabilir. Bu, hem otomobili ve ideolojisini üretenlere, hem otomobil altyapısını üretenlere ve onların politikacılarına, hem de otomobilin kullandığı enerji imparatorluklarına indirilmiş bir darbe olur ve bu kadar çok yönlü olacağı için de, gerçekten etkili bir darbe olur.



Artık bir devrim yapıp, devrimden sonrasında da bir ütopya (ya da ütopya gibi bir kolektif yaşam düzeni) kurabilmeyi düşlemek çok zor. Ama gönüllü bir tasarruf yaparak, yaşam biçimimizi daha az makine-motor ve elektronik/elektromanyetik eşya/ araç bağımlısı hale getirmek mümkün (ya da değil mi?).



Daha çok yürüyerek, daha çok bisiklete binerek, daha çok kamu taşıt araçlarını kullanarak, daha çok taksi veya uber kullanarak yaşarsak, yapılması gereken işleri daha çok kendimiz yaparsak ve makinelere-motora değil, robotlara değil (şimdilik en çok "mutfak robotu" kullanıyoruz belki, ama kullandığımız birçok eşya ve makine, robotlar tarafından üretiliyor) el (veya akıl ve el) emeğine bağlı iş yaparak, başka bir yaşam (ve kent yaşamı) kurmak imkansız mı?

Bu sorunun doğru ve gerçekçi yanıtı: "evet, imkansız". Bunu biliyorum, ancak yine de, ne kadar çok insan, bu "gönüllü teknoloji orucuna ya da diyetine katılsa, belki bir anlamı olabilir gibi geliyor insana, bir an için. Sonra bunun da imkansız olduğu hemen anlaşılıyor. Çünkü otomobil perhizi yapanların yerini, hemen, otomobil arsızları ya da otomobil oburları dolduracaktır.

Bugün için otomobili caydıran faktörler, otomobillerin en azından kentlerde kullanılamaz olması, otomobil kullanımının keyif vermek yerine bir eziyete dönüşmesi, ya da belki otomobil kullanımının çok pahalı hale getirilmesi gibi stratejiler, belki daha gerçekçi olabilir. Ancak Türkiye, dünyanın en pahalı benzinini kullanan ülkelerden biri olduğu halde, bunun kentte trafiğe giren otomobil sayısında radikal bir caydırıcı etki yapmadığını da gözlemleyebiliyoruz.

Bu durumda, otomobil (daha çok kent içindeki otomobil) sayısında azalmayı sağlayabilmek için, kent halkının kendi iradesiyle ve isteğiyle, bir çeşit “kent içinde otomobil kullanım anayasası” türünde toplumsal anlaşma metni hazırlaması, bunu tartışması ve kabul etmesi mümkün olabilir mi? Bu tartışmaya, kentteki otomobil sahipleri, otomobilsizleri, bisikletliler ve otomobile işini yapabilmek için veya kendi bireysel sağlığını koruyabilmek için ihtiyacı olanlar, taksiciler, uberciler ve toplu taşın sistemi işletmeleri (metro, raylı sistem ve özel sektöre ya da belediyeye ait otobüs-midibüs, vapur/ tekne, dolmuş vb) farklı kategoriler olarak katılmalı ve bir sonuca varmayı amaçlayan ve belki hiçbir tarafı tam olarak tatmin etmeyecek, taslak bir anlaşma metni imzalarsa, bu kadarı olsun, olamaz mı? Bu tür “otomobil anayasası” taslağı yapan kentler, yeryüzünün başka taraflarında da olmaya başlasa ve bu sayılar giderek çoğalsa ve anayasalar arası ilişkiler/ karşılaştırmalar yapılabilmeği başlansa...

Gerçi böyle bir çalışmanın yapılması, sanki ancak o kentin belediyesi eliyle ya da onun sağlayacağı kolaylıklarla gerçekleşebilir gibi duruyor, ama hiçbir belediyenin (en azından Türkiye’deki hiç bir belediyenin), asla böyle bir konuda öncü veya kolaylaştırıcı rolü oynamayacağını, kesinlikle tahmin edebiliriz. Bu durumda yine etki yarıçapı çok küçük olmakla birlikte, sivil toplumun, yurttaş inisiyatiflerinin, bireylerin yaratıcı arayışları söz konusu olabilir. Bu konuda, konuşmalar, tartışmalar, forumlar, konferanslar, hatta belgesel filmler, afişler, grafitiler vb ile sonsuz ve (oldukça verimsiz) bir çabayı göze almak gerekir. (Ama işe yarar mı?)

Otomobilsiz (ya da çok az özel otomobilli) kentler düşüncesinin belki ileride bir tarihte gerçekleşebilmesi için, şimdiden bu konudaki düşünsel hazırlıkları yapmak, verileri toplamak, gereken tartışmaları yapmak, belki anlamlı olabilecek ittifakları kurmak (sporcular, bisikletçiler, solunum hastalıkları olanlar, kitle taşımacılığı yapanlar, taksiciler ve uberciler vb) ve onlarla birlikte, bu düşüncenin toplumun içinde duyulur-algılanabilir ve giderek alışılabilir bir talep olmasını sağlamak ve bu fikri adım adım inşa etmekle, giderek bir anlam inşa edilebilir belki?

Ne kadar çok kentli bu konuyu kendiliğinden anlamlı bulmaya başlasa, ne kadar geniş kent kesimi, bu talebi politik olarak dile getirirse, giderek daha güçlü bir anlamı olabilir mi bunun? Ve her şeyden önemlisi, bu basit kararlılıkla, devrim kadar etkili bir sonuç elde edilebilir mi?

İlk adım, belki de nasıl bir çağrı ve sonra kimlere çağrı ve daha sonra, nasıl bir toplanmalar/ tartışmalar stratejisi ve daha da sonra, "kent içinde otomobil kullanım anayasası" için ilk taslaklar nasıl olmalı konularında bir dizi düşünce geliştirilmesi/ geliştirilmeye başlanması, yararlı olabilir.

Otomobil pozisyonunun güçlü olması ve her zaman da güçlü olmaya devam etmesini nedenlerinden biri, her zaman döneminin en ileri teknolojisini kullanması ve ayrıca, teknolojinin geliştirilmesi için sürekli talepte bulunması ve teknoloji geliştiren/ yenilikler yaratan bir pozisyonda olmasıdır, denilebilir. Bütün sanayiler yenilenmeye/ yeni teknolojiye ihtiyaç duyar, ancak otomobil pazarını sürekli genişletebilmek için teknoloji açlığı içinde olan ve sürekli yeni gelişmeye ve yeniliğe ihtiyaç duyan bir konumdadır. Bir anlamda (telefon/ iletişim ve bilgisayarla birlikte) teknoloji öncüsü konumunda olduğu için, hem teknoloji geliştiriciler, otomotiv sanayi ile iyi ilişki içindedir, hem de otomobil tüketicileri, bir tür teknolojik gelişme sarhoşluğu içinde, otomobillerdeki yenilenmeleri beklerler. Otomobildeki moda değişikliği ve moda şovları, denilebilir ki, hot-kotür ya da giyim-kuşam defilelerinden çok daha fazla, yenilik açlığı içinde olan bir müşteri/ talep grubuna sahiptir.

Yaşamın giderek daha teknoloji odaklı,/makine odaklı, daha robot odaklı, daha yapay zekanın kararlarına göre biçimlenmesi yerine, daha insan odaklı ve daha çok insan aklıyla ve el emeğiyle, kol gücüyle, yürüyerek ve terleyerek yapılan işler odaklı olmasına doğru, bilinçli ve istekli (teknolojik olarak geriye doğru) bir seçim yapmalıyız/ yapabilir miyiz? Teknolojik gelişmeler sonsuz ve her teknolojik gelişme, bir şeyler kazandırırken, başka şeyleri de kaybettiriyor. Ancak kazandırdıklarını, en çok kime kazandırıyor?





Bugün herkesin cebinde bir telefon var ama bu, gerçekten daha kolay ve daha mutlu ve daha bilgili, hızlı bir yaşam mı demek? Bütün insanların cep telefonsuz olduğu döneme göre daha ileri ve yaşanılabilir bir yaşam mı demek? Daha az teknolojiyle yaşadığımız zaman ("nostalji" yapmadan) daha mı kötü ve çekilmez bir yaşamımız vardı ve bu kadar teknoloji sahibi olmak, bugün bizi daha mı özgür kıldı vb türü sorular üzerinde biraz düşünmek, ilginç olabilir belki?



**Akın Atauz**