

Otomobil kentleri nasıl etkiliyor



Akın Atauz

05/08/2017

Otomobilin, bir araç, bir makine olarak yaşamımıza, özelliklerle kentlere ve kentlerdeki yaşama nasıl girdiği ve bu pozisyonun nasıl güçlü bir pozisyon olduğu, kentler üzerindeki etkisi bakımından bu gücün ne kadar karşı konulamaz ve büyük, teknolojik gelişmelere ne kadar bağlı ve onunla birlikte egemenliğini nasıl pekiştiren bir yapıda olduğunu, bir önceki yazıda kabaca tartışmıştık.

Berman, otomobilin yarattığı peyzajı “**tekno-pastoral bir bahçe**” olarak adlandırıyor ve tekno pastoral bahçedeki güzellik için “**bizzat yolların yapay çevresinden kaynaklanan bir güzellik (...) sadece yeni ve modern makinelerle sahip olanlara açık**” diyor (380). Ve devamında, Moses’in, (1950’li yıllarda New York’u planlamıştı) otomobil altyapısının fiziki tasarımını, bir toplumsal ayırım/ ayrımcılık aracı olarak nasıl kullandığını anlatıyor. **Moses’in “heyecan verici”** yeni teknolojileri kullanarak ufukta beliren “**muzaffer gelecek vaadi**”ni sahneye koymasını, parlak bir betimlemeyle anlattıktan sonra “**onun park-yolları, ancak arabanın içinde yaşanabiliyordu**” diye ekliyor. **Gideon** da, bütün mimarlar için efsanevi olan kitabında (Space, Time and Architecture) “**dönemimizin mekân-zaman duygusu, en iyi araba sürerken hissedilir**” diyor (aktaran: Berman, 386).

Aynı etkiyi belki, İstanbul, İzmir ve Ankara’da, kent içinde yapılan otoyollar için de düşünebiliriz? Belki TOKİ projeleriyle birlikte böyle ele alındığında, otoyolların kentteki rolü daha iyi anlaşılabilir? Moses’in “heyecan verici” yeni teknolojileri kullanımının bir benzeri, Birinci Boğaz Köprüsü ve bağlantı yollarının inşası sırasında yapılan tartışmalardan başlayarak ortaya çıkmıştı ve sonra ikinci ve özellikle üçüncü köprülerde, otomobil yollarının politik-ideolojik olarak kullanımının etkileri, çok daha net belirdi.

İstanbul'un, İzmit Körfezi geçişinin ve diğer kentlerin bu tür teknolojik altyapı ile donatılması ile ufukta beliren "muzaffer gelecek vaadi" bize otomobilin ve altyapısının iktidarla ilişkilendirme biçimlerini apaçık göstermiyor mu? Buna karşılık, 3. Köprü'nün bağlantı yollarının yapılmasında, kuzey ormanlarına ve ekolojik çevreye verilen inanılmaz büyüklükteki zararlara karşı yapılan direnişler dikkate alınmadı. İktidarın kuruluşunda ve pekiştirilmesinde, otomobilin ve bağlantılarının etkili olduğu alanların iyi kullanılmasının önemi dikkate alınmalıdır.

Daha önceki yazıda, "otomobil" dediğimizde daha çok binek otomobilini anlayacağımızı belirtmiştik ve böyle tanımlayınca da, kentsel ulaşım altyapısının aldığı fiziksel biçimden bütünüyle otomobil sorumluymuş gibi anlam çıkmaktadır. Oysa kent trafiğine katılan bütün araçlar, altyapının gelişmesini talep etmektedir. Yine de, binek otomobillerinin sayısal çokluğuna bakarak, kentin 20. Yüzyıl içinde fiziksel olarak biçimlenmesindeki en büyük payın "otomobil"e ait olduğu düşünülebilir.

Bu yazıda, otomobilin kentler üzerindeki etkisi, biraz daha ayrıntılı olarak ele alınacak. Bu etkiyi, üç bölüm olarak düşünebiliriz: Birinci bölümde otomobilin kentler üzerindeki **fiziksel-mekânsal** etkisi, ikinci bölümde, otomobilin **ideolojik ve toplumsal** etkileri, üçüncü bölümde de, kentle ilgili **harcamaların** (belediye ve devlet bütçelerinin) nasıl otomobil öncelikli olarak belirlendiği üzerinde durulacak.

İlk bölümde, yani, otomobilin kentler üzerindeki **fiziksel-mekansal** etkileri tartışılırken, öncelikle otomobilin gerektirdiği kentsel altyapı, daha sonra, kentte hızla hareket eden bir araç-nesne olarak otomobilin kendi varlığı ve en son olarak da, fiziksel-mekansal olana biyolojik olanı da ekleyerek ekolojik etkiler olarak, gözden geçirilecek. Diğer etkiler (ideolojik ve toplumsal etkilerle, kentle ilgili kamusal harcamalar) daha sonraki bölümlerde ele alınacak.

Otomobil altyapısının fiziksel etkileri

Kentsel altyapıda otomobil etkisi dediğimizde, esas olarak söz konusu olan, lastik tekerlekli araç altyapısı/ karayollarıdır. Otomobil kentlerde, kendi altyapısını kuruyor: Kendisine özgü bir geometri, doku ve altyapı gereksinimi

yaratıyor, otomobil teknolojilerinde gelişmeler oldukça, altyapı standartlarında da, sürekli olarak değişme ve eklemeler gerekiyor.

Yol genişlikleri/ şerit sayıları artıyor ve güvenlik şeritleri ekleniyor, refüjler ya bütünüyle ortadan kaldırılıyor, ya da daraltılıyor, daha da kötüsü, refüjler artık kent içinde karşıdan karşıya geçişi engellemek için aşılmaz bir bariyer olarak tasarlanıyor. Oysa refüjler, otomobiller onları yemeden önce, ağaçlandırılmış/ yeşillendirilmiş birer şerit işlevini görüyordu.



Karayolları için artık zemin yeterli olmadığında, yol kapasitesini artmak için veya vadilerdeki mahallelerin/ kent dokularının üzerinden aşmak için, viyadükler/ köprüler, yükseltilmiş yollar, tüneller yapılıyor. Kentin peyzajına, gerçekten tam bir **“tekno-mekanik”** bir manzara egemen oluyor. İnsan hizasından ya da uçaktan, artık öyle kentler görebilirsiniz ki, sadece büyük ekspresyolların/ otoyolların üst-üste kıvrılarak, birbirinin üzerinden aşarak ve kıvrılarak, çok katlı kavşaklarda iç-içe geçerek uzanan şeritler karmaşasından ibarettirler...

O kentlerde o kadar çok beton ve asfalt görürsünüz ki, kent bunların arasında fişkıran tek-tük ve oldukça düzensiz cam ve çelik gökdelenlerden oluşuyor zannedersiniz. Otomobilin ve otomobil öncelikli altyapının kent estetiği, aşağı-yukarı, sadece bu öğelerden oluşur. Bu trafiğin içine girdiğinizde, kavşak düzenlemelerini, kavşak sinyalizasyonunu ve bu kavşaklara yaklaşırken, seçebileceğiniz onlarca alternatif yoldan yanlış olanı seçmemeniz için uyarıcı trafik ve işaret levhalarının, devasa çelik panolarını görürsünüz.



Kentin daha merkezi olabileceğini düşündüğünüz yerlerinde, ya da otoyollar üzerindeki AVM'ler ve yol boyu çarşılarına yaklaştığınızda da, yüzlerce metrekare otoparklar ya da katlı otoparklardan oluşan çıplak beton yapılar çarpıp gözünüze. Bunlar da otomobil ve altyapısının, kent estetiğine katkılarıdır. Yine de bu korkunç manzaralar, ancak “uygar” ülkelerin kentlerinde görülür. Ülke daha az uygarsa, kentin özellikle otomobil parkı için düşünülmemiş yerlerinin otomobiller tarafından işgalinin çeşitli yaratıcı biçimleri belirir: Yol boyunun (bazen sağlı-sollu), meydanların-meydancıkların, parkların, evlerin ön ve arka bahçelerinin, otomobiller tarafından işgali, özellikle okul bahçelerinin betonlaşması ve otoparklaştırılması vb...

Ancak yaya kaldırımlarının otomobiller tarafından otopark olarak kullanılması, artık şikayet edilebilecek bir durum olmaktan çıkmış ve bir kural olmuştur. Otomobil sahibi, elbette ki, boş bulduğu bütün yaya kaldırımlarına park edecektir. Bundan daha doğal ne olabilir? Zaten yayalar da, bundan şikayet etmekten çoktan vaz geçmiş ve otomobiller arasından süzülerek yürümeyi, olağan bir kent hali olarak kabul etmiştir.

Otomobilin fiziksel etkileri

Otomobil sayısındaki artış ve kentlilerin giderek daha fazla sayıda sorunu/ ihtiyacı, otomobil kullanarak çözebileceği inancı, kent yüzeyinin giderek daha fazla otomobile göre biçimlenmesini/ işlevlenmesini sağlar ama altyapı, bir türlü yeterli olmaz. Çünkü kent yüzeyi ne kadar çok otomobile ayrılırsa,

kentliler de otomobilin kullanımının o kadar kolay/ hızlı ve rasyonel olacağını düşünürler ve kullanılan otomobil sayısını artırırılar. Otomobil trafiğindeki tıkanmalar, sürekli olarak daha çok ve daha gelişmiş altyapı gereksinimi yaratır ve bu kısır döngü, iki ucu sürekli birbirini besleyerek büyüyen, ama çözüm getirmeyen bir tuzak oluşturur.

Otomobil, sadece kent içindeki varlığı ile kentin tarihi dokusunu, daracık sokakları, meydancıkları, yayalağa göre oluşmuş dolaşım dokusunu ve düşük yoğunluktaki konutları vb, küçük bir tırtıl gibi, tahrip eder, sabırla yiyip-bitirir. Otomobil dururken, kentlilere ait yeri ya da manzarayı/ görüşü işgal eder; hareket halindeyken ve hız yaparken de, kenti parçalara ayırır ve parçalar arasındaki ilişkiyi sınırlar.



Tarihî yarımada içerisinde açılmış olan iki ana yoldan Vatan ve Millet caddelerinin uçaktan görünümü. Nisan 1958 tarihinde bu fotoğraf karesine iliştilen bilgi aynen şu şekilde: “Vatan Caddesi inşaatı tamamlanmak üzeredir. 60 metre genişliğindeki cadde, Aksaray Meydanı’nda bir kavisle Millet Caddesi’ne bağlanmıştır.”

Otomobil ve altyapısı teknolojilerindeki gelişmelere göre, kent sürekli yenilenir, geçmiş sürekli yıkılır ve yok edilir. Buradaki birincil sorumlular,

kuşkusuz, kentsel rantın yarattığı yeni durumlar ve kazanç hırsı ve elbette gelişen ve başkalaşan toplumsal yaşam ve değerleri, yeni teknolojiklerin yaşamın her alanındaki etkileridir. Ancak otomobil, bütün bu etmenlerle etkileşim içindedir ve karşılıklı olarak birbirlerini büyütürler. Diğer kentsel alan/ mekan kullanımlarının (konut/ ticaret, üretim vb) yeri ve nitelikleri de, sürekli olarak, ranta, teknolojiye ve otomobile göre, yeniden belirlenir.

Kentin egemen/ güçlü ulaşım aracı haline geldiğinde, otomobilin asıl etkisi, kentin makro formunu/ büyüme yönünü ve biçimlenmesini etkiliyor olmasındadır. Otomobilli yaşam, kentin içinde sıkıştıkça kentin genişlemesine ve banliyöleşmesine ve kentin çevresindeki alanların istilasına neden olur. Gerçi aynı etki, metro ya da banliyö treni gibi raylı sistemlerle de sağlanabilir: 19. Yüzyılda Londra metrosunun, kentin banliyölerinin gelişmesinde nasıl işlevsel olarak kullanıldığınının, Sennet ayrıntılı olarak anlatır (2002). Kıray da, benzer bir gelişmenin, 19. Yüzyıl İzmir’inde Bornova, Buca’daki banliyölerin, banliyö trenleriyle nasıl sağlandığını hikaye eder (1998).

Bununla birlikte, II. Dünya savaşı ertesinde, otomobil sahipliğinin yaygınlaşmasıyla ABD’den başlayarak yarım yüzyılda, tam bir “bomba” etkisi yaratacak biçimde, bütün dünyaya yayılan banliyöleşme hareketinden sorumlu olan, sadece otomobildir denilebilir.

Kentin, baliyöleşerek sürekli olarak dışa doğru sıçramalarla yayılması ve büyümesi, ilk başta, doğal bir gelişme olarak düşünülebilir. Ancak kentin, yoğun bir biçimde (derişik kent formunda) bir arada ve tek parça olarak biçimlenmesi, hem kent içindeki toplumsallaşmayı, toplumsal faaliyetleri ve kentin merkezi yerlerindeki kültürel canlılığı ve çeşitlenmeyi, hem de kentin işleyişinin, eğer iyi planlanabilmiş bir dokusu varsa, ucuz olmasını sağlar.

Kentin sürekli olarak dışarıya sıçrayan banliyölerle büyümesi ise (eğer buna uygun bir toplutaşın sistemi geliştirilmemişse) hem çok pahalı ve zaman kaybettirici olur, hem de çevredeki doğal dokunun, tarım alanlarının, su kenarlarını ve ormanların tahribine, en azından işgal edilmesine, yok edilmesine (bazen daha iyi korunmasına ama bazı grupların erişimine kapatılmasına) neden olur.

Bu dışa saçılma, genellikle, (banliyöye ulaşım sağlayan sisteme de bağlı olarak), kent toplumunun daha homojen küçük gruplar halinde yarılmasına ve büyüyen kent mekanında, ayrılmış toplumsal gruplar halinde, çeperlere doğru savrulmasına neden olur. **Sennet**, bu kompartmanlaştırma etkisini anlatmak için **“banliyö mahallelerinin mekândaki dağılımı, sınıfsal olarak netleştirir”** (2002) diyor.

Böylece derişik bir kentte birbirine oldukça yakın, hatta iç-içe yaşamakta olan sınıflar, saf ve homojen bir yapı oluşturmak üzere ayrılırlar. Ancak bu ayrışma, varsıllar ve yoksullar bakımından farklı biçimlerde gerçekleşir. Yoksullar kentteki rant artışı nedeniyle kentte yaşayamaz hale gelirken, ya da yine oldukça yoğun topaklar halinde kentin dışına doğru kovulurken, (Sennet'in Londra metrosu öyküsünde, ya da, Ankara'nın Kayaş-Etimesgut banliyö treninde olduğu gibi), kentin görelî zengin (ve onlara öykünen orta halli) sınıfları da, kent dışında daha geniş araziler üzerinde daha düşük yoğunluklu ve daha lüks özellikli ve "temiz" bir yaşam tahayyül eder. Böylece neredeyse, her aile bireyinin bir otomobili olması ihtiyacı, kaçınılmaz olur.

Bu gelişmeler, aynı zamanda, yeni kentsel arazilerin de spekülasyona açılması anlamına geldiği için, kentsel rantı artırmak isteyen grupların da (emlakçılar/ "real-estate" çiler, "land-developer"ler, spekülâtörler, genel olarak kentsel toprak sahipleri) tercih ettiğı bir gelişmedir.

Ekolojik etkiler ve kirlenmeler

Otomobil, kirletir. Bu kirlenmeler, başlı-başına bir inceleme konusu olacak kadar genişletilebilir. Ancak yarattığı kimyasal kirlilik ve zehirleyici maddelerin atmosfere saçılması/ havanın kirlenmesi, egzoz gazı kirlenmesi ve asfalt üzerinde toplanan kimyasalların yağmur sularını kirlenmesi, fiziksel olarak kentlerin ısınması ve bunların kentteki insan /hayvan ve bitki sağlığı üzerindeki olumsuzluklar, oldukça yaygın olarak bilinen konulardır. Bu fiziksel ve kimyasal etkilere, gürültü kirliliğı de, eklenmelidir. Kazalar, özellikle ölümlü kazaların ve her türlü çarpışmanın sonuçları, zaten hesaplanmasa da olur bir "olağan" durum olarak kabul edilir.



3.Köprü ve bağlantı yolları için Kuzey Ormanları yok ediliyor.

Otomobil altyapısının/ asfaltın doğal çevreyi, toprağı kaplaması, güzergâh geliştirmesinde ağaçların/ ormanların, çayırların, toprak yüzeyinin yok edilmesi, büyük ve toplu ağaç/ orman katliamları, çayırlikların/ meraların yok olması ve kirletilmesi, böylece, küresel ısınmaya kentlerin yaptığı katkının başlıca nedenlerinden birinin, kentlerdeki otomobiller olduğu söylenebilir.

Bu yazı dizisinin bir sonraki bölümünde, otomobillerin nasıl bir politik-ideolojik kurgu oluşturduğu ve kentsel harcamamalardan nasıl aslan payını alarak alternatif ulaşım sistemlerine ve diğer harcamalara ayrılabilir kaynaklara el koyduğunu ele almaya çalışacağız.

Metin içinde adı geçen kaynaklar

- Berman Marshall (1994), **Katı Olan Her Şey Buharlaşıyor**, İletişim Yayınları, İstanbul
- Kıray Mübeccel B (1998), **Örgütlemeyen Kent İzmir**, Bağlam Yayınları, İstanbul
- Sennett Richard (1994), **Ten ve Taş: Batı Uygarlığında Beden ve Şehir**, Metis Yayınları, İstanbul



Akin Atauz