OTOMOBİLİN EKOLOJİSİ

Peter Freund & George Martin



İngilizceden çeviren: Gürol Koca

AYRINTI

OTOMOBİLİN EKOLOJİSİ • P. Freund & G. Martin

PETER FREUND: New York'taki ünlü New School of Social Research'de master yaptı. New Jersey'deki Montclair State'de ders vermektedir. *Health, Illness, and the Social Body* (Sağlık, Hastalık ve Toplumsal Beden) kitabının yazarlarından biri, *The Civilized Body* (Medeni Beden) adlı kitabın yazarıdır.

GEORGE MARTİN: Chicago Üniversitesi'nde master yaptı. New Jersey'deki Montclair State'de ders vermektedir. *The Welfare in Society* (Toplumda Toplumsal Refah) adlı kitapların yazarlarından biri *Social Policy in the Welfare State* (Refah Devletinde Toplumsal Siyaset)'in yazarıdır.

Ayrıntı: 138
İnceleme dizisi: 71

Otomobilin Ekolojisi
Peter Freund - George Martin

İngilizceden çeviren
Gürol Koca

Yayıma hazırlayan
Fermâ Lekesizalın

Kitabın özgün adı
The Ecology of The Automobile

Black Rose/1993
basımından çevrilmiştir.

© Black Rose

Bu kitabın tüm yayım hakları
Ayrıntı Yayınları'na aittir.

Kapak düzeni
Vural Mut

Düzelti
Sait Kızılırmak

Basıma hazırlık
Renk Yapımevi (0 212) 516 94 15

Baskı ve cilt
Mart Matbaacılık Sanatları Ltd. Şti. (0 212) 212 03 39-40

Birinci basım
Şubat 1996

ISBN 975-539-116-9

AYRINTI YAYINLARI
Piyer Loti Cad. 17/2 34400 Çemberlitaş-İstanbul Tel: (0 212) 518 76 19 Fax: (0 212) 516 45 77

Peter Freund & George Martin

OTOMOBİLİN EKOLOJİSİ

AYRINTI

İÇİNDEKİLER

— ÖNSÖZ 11
— GİRİŞ: OTOMOBİL MERKEZLİ ULAŞIM SİSTEMLERİNİN PARAMETRELERİ 14

I.
TOPLUMSAL BİR SORUN OLARAK OTOMOBİL MERKEZLİ ULAŞIM

1. OTOMOBİL MERKEZLİ ULAŞIMIN TÜKETİM YOĞUNLUĞU 33
A. Dünya genelinde otomobillerin sayısı 34
B. Enerji ve kaynakların azalması 37
C. Bireysel tüketimin verimsizliği 43

2. OTOMOBİL MERKEZLİ ULAŞIMIN EKOLOJİ VE SAĞLIĞA GETİRDİĞİ MALİYETLER 48
A. Çevresel bozulma 49
B. Sağlığa etkileri 51
C. Sürücülük 58
D. Otomobil mekânında bedensel sağlığın durumu 60
E. Otomobil kazaları 62

3. OTOMOBİL MERKEZLİ ULAŞIMIN TOPLUMSAL EŞİTSİZLİKLERİ 71
A. Yoksullar 73
B. Kadınlar 79
C. Özürlüler 84
D. Çocuklar ve yaşlılar 85
E. Sonuç 88

4. OTOMOBİL HEGEMONYASININ GLOBALLEŞMESİ 91
A. Otomobilin yayılma öyküsü 92
B. Üçüncü dünya 98
C. Doğu Almanya' daki durum 106

II.
OTOMOBİL HEGEMONYASININ ÇÖZÜMLENMESİ

5. OTOMOBİLLEŞME İDEOLOJİSİ 115
A. Güç ve hızla gelen hareketlilik ve özgürlük 117
B. Bireycilik 122
C. Zevk ve cinsellik 129
D. Sonuç 134

6. OTOMOBİLLEŞMENİN FENOMENOLOJİSİ 136
A. Otomobilin öznel dünyası 137
B. Mekânsızlık 147

7. OTOMOBİL MEKÂNI 154
A. Kentlerdeki nüfus yoğunluğu kaybı: Yayılan kent 157
B. Aile hayatı 170

III.
İZLENEN POLİTİKALAR VE ALTERNATİFLER

8. ULAŞIM POLİTİKASININ İZLEDİĞİ POLİTİKA 177
A. Otomobile hükümet sübvansiyonu 178
B. Otomobil-sınai kompleksi 185
C. Otomobil hegemonyasına karşı alınan tavırlar 190
D. Sonuç 194

9. OTOMOBİL MERKEZLİ ULAŞIMDA YAPILACAK DEĞİŞİKLİKLER 197
A. Yönetmelik 200
B. Teknolojik onarım 203
C. Yakın ulaşım 207
D. Otomobilin alternatifleri 213
E. Yayalaşma 218
F. Kentsel büyüme ortamında ulaşım çeşitliliği 222
G. Sonuç 234

10. TOPLUMSAL DEĞİŞİM 235
A. Ulaşımın ekonomi politiği 237
B. Bireylerin yetkileri ve toplumsal statüleri 240
C. Teknoloji ve onun sosyokültürel bağlamları 242
D. Otomobil merkezli toplumsal ekolojinin yapısı 247
E. Sonuç 252

Yıllar yılı verdiği armağanlara teşekkür niteliğinde,
Doris Gale'e

ÖNSÖZ

Bu kitap otomobil ekolojisinin sosyolojik ve eleştirel bir analizidir. Böyle bir şeyi gerçekleştirmenin tam da zamanı olduğunu düşünüyoruz. Otomobil merkezli ulaşım sistemlerinin neden olduğu toplumsal sorunlar kritik boyutlara ulaşmak üzere. Gün geçmiyor ki otomobil kaynaklı sorunlar içinde önde gelenlerden hava kirliliği, trafik tıkanıklığı, taşıt güvenliği veya enerji atığı konusunda medyada bir haber çıkmasın. Otomobil-sınai kompleksinin kamu politikası üzerindeki etkisi nedeniyle otomobil bağımlılığını azaltmaya ve otomobile alternatif taşıt biçimlerini arttırmaya yönelik girişimler genellikle cılız kalıyor. Oysa geri dönüşü olmayan iki eski eğilim – her türlü belirtiyle kendini gösteren çevre ve enerji krizi– otomobilin ulaşım üzerinde sürmekte olan egemenliğine karşı çalışmaktadır.

Bu kitabı yazma fikri, meslekdaş ve aynı zamanda iki dost olan bizlerin dünyanın belli başlı büyük kentlerini –Amsterdam, Pekin, Berlin, Budapeşte, Chicago, Hong Kong, Londra, Los Angeles, New York, Paris, Prag, San Francisco ve Toronto– yürüyerek ve otostop çekerek gezerken aramızda yaptığımız sohbetlerden doğmuştur. Bu projenin ilk taslaklarını çıkartırken ve deneyimlerimizi birbirimize aktarıp deneysel malzemeleri biraraya getirirken, ulaşımın etkisi altındaki toplumsal hayatın ne denli derin ekolojik ve ekonomik-politik boyutlara sahip olduğu konusunda pek az fikir sahibiydik.

Yalnızca, konuyla ilgili alışılmış sosyolojik ve eleştirel bakış açıları geliştirmekle yetinmedik. Biz ekolojik kaygılar ile ilerici politik amaçların haklı gördüğümüz taraflarıyla da ilgileniyoruz. Ancak bunun yanında farklı görüşler de öne sürüyoruz. Yazar olarak uzmanlık alanlarımız arasındaki farklılıklar da konuyu tamamlayıcı bir işlev görüyor. Freund'un mikro düzeydeki ve teorik kaygıları, Martin'in daha makro düzeyde ve deneysel kaygılarıyla dengeleniyor. Freund'un beden, sağlık ve hastalık konusuna olan sürekli ilgisi, Martin'in toplumsal politika ile kent konularına olan ilgisiyle tamamlanıyor. Fakat iki yazarın otomobil deneyimi ve otomobilin kendisiyle ilgili fikirleri biraz farklılık gösteriyor. Örneğin, Freund otomobil kullanmıyor, Martin ise kullanıyor. Ancak bu farklılıklardan doğan gerilim kitapta çok yaratıcı sonuçlar verdi, çünkü bu durum bizi fikirlerimizi sorgulamaya zorladı.

Kitabın yazarları Amerikalı olmalarına ve kullanılan araştırma malzemelerinin çoğunun ABD hakkında olmasına rağmen, karşılaştırmalı ve global konular üzerinde de yoğun bir şekilde durmaktadırlar. Otomobilin Üçüncü Dünya ülkelerinde yaygınlaşmasını anlatan bölümde, ağırlıklı olarak Kanada, İngiltere, Almanya ve Hollanda hakkında külliyatlı miktarda malzemeden yararlanıldı. Doğu Almanya dahil, İngiltere ve Almanya'da, alan araştırması gerçekleştirdik. Veri toplama işlemimiz politik değişimden önceki tarihlere rastladığı için bu kitapta SSCB, Çekoslovakya, Doğu ve Batı Almanya gibi ülkeler hakkında verilen istatistik bilgilerin bugün için artık eski sayılacağını hemen belirtelim.

Bu kitabın yazılışında, yardımlarından dolayı teşekkür etmemiz gereken birçok kişi mevcut. Bu kişilere yalnızca kitabın yazılışı s

rasındaki değerli katkılarından dolayı değil, kitabın son biçimini almasında yardımlarını esirgemedikleri için de son derece müteşekkiriz. Miriam Fisher ve Joanna Foley, düzeltileriyle, keskin eleştirileriyle ve kişisel destekleriyle yardımlarını bizden hiç esirgemediler. Jack Hammond, bize gerekli bütün bilgileri yetiştirmek için canla başla çalıştı. Kitabı hazırladığımız sırada işlerimizi takip eden Laura Kramer da her zamanki gibi imdadımıza yetişti. George Haikalis, kendi başına ilham ve bilgi kaynağımızdı. Ayrıca bibliyografik bilgi toplamamızda ve metni oluşturmamızda bize yardımları dokunan akademik kurumlar şunlardır: Kaliforniya Üniversitesi, Berkeley; Hertfordshire Üniversitesi, Hatfield, İngiltere; Montclair Eyaleti, UpperMontclair, New Jersey; ve Sonoma Eyaleti, Robert Park, Kaliforniya.

Bu kitap, lisans ve lisans üstü öğrencilerden, ayrıca kent çalışmalarıyla, kamu politikasıyla, toplumsal sorunlarla ve teknolojiyle ilgili uzmanlardan oluşan disiplinler arası, akademik ve bilimsel araştırmalar yapan okur kitlesine olduğu kadar, sıradan okur kitlesine de hitap etmektedir. Akademik okurların dışında bu kitap, kent planlaması, insan ekolojisi, mimari ve çevre tasarımının uygulamalı alanlarında çalışanlara da uygundur. Dünya genelinde otomobilleşme, ekoloji ve toplumsal adalet gibi kitapta da yer verdiğimiz konularla aktif bir biçimde ilgilenen kişilerin, bu kitabın ana okur kitlesini oluşturacağını düşünüyoruz. Bu kitleye dahil olan okur, çevreciler, ekososyalistler, feministler, ilericiler ve buna benzer diğer gruplardır.

Otomobil merkezli ulaşımdan kaynaklanan sorunların ciddi sorunlar olduklarını ve otomobile olan bağımlılığımızın azaltılması yoluyla çözümlenmesi gerektiğine inanıyoruz. Otomobil önemli bir ulaşım tarzı olmaya devam edecektir, ancak buna karşılık bizim de tam olarak çeşitlendirilmiş ulaşım sistemleri bağlamında otomobile alternatif ulaşım biçimleri önermemiz gerekiyor.

GİRİŞ:
OTOMOBİL MERKEZLİ ULAŞIM SİSTEMLERİNİN PARAMETRELERİ

Yirminci yüzyılda insanların günlük ulaşımının hemen hemen tamamının otomobillerle gerçekleştiği söylenebilir. Otomobilin çağdaş toplumlardaki yaygın etkileri göz önüne alındığında, bu etkilerin toplumsal ve siyasal boyutlarına çok az önem verilmesi – ekolojiye yakın duran düşünürlerin bile konunun üzerinde pek fazla durmamaları– şaşırtıcıdır. Ulaşım, insan ekolojisi, kentin ekonomi politiği ve yerleşim teorisi alanlarında yapılan analizlerde yer alır almasına, ancak bütün bunlar ulaşımın toplumla ne mene bir ilişkisi olduğu konusunda doğru dürüst herhangi bir anlayış geliştirmekten uzaktır.[1] Yalnızca birkaç akademisyen bir tür ulaşım sos-

1. Glenn Yago, "The Sociology of Transport", *Annual Review of Sociology*, 9 (1989), s. 170-190.

yolojisi formüle etmeye girişmiştir: Bu araştırma alanı "henüz emekleme aşamasında olmakla beraber ileride gerek toplumbilim alanında, gerekse fiziksel çevre ve ulaşım planlamacılığında önemli bir yere sahip olabilir."[2] Bu kitaptaki çalışma, ulaşım sosyolojisi kapsamına dahil edilebilmekle birlikte, daha genel bir perspektifle ele alınmıştır. Kitapta konuyu toplumsal örgütlenme ile doğal ve inşa edilmiş ortamlar arasındaki bağıntılardan, toplumsal ilişkiler ile ekolojik düzenlemeler arasındaki bağıntılara kadar geniş bir düzlemde ele alıyoruz. Otomobil merkezli ulaşım, böylesi geniş sosyo-ekolojik bir analize güç getirebilecek kullanışlı bir konudur.

Otomobilleşme ile toplum arasındaki bağıntıların eksiksiz bir analizini yapmanın artık zamanıdır. Oto üretimi ile tüketiminin yirminci yüzyılın ekonomik gelişiminde Fordizm olarak bilinen üretim örgütlenmesi sayesinde oynadığı merkezi rol yok olmak üzeredir. Büyük oto pazarları doyum noktasına ulaşmış, otomobil merkezli ulaşımın maliyeti bu türlü bir ulaşımın gerçekleşmesini neredeyse olanaksız hale getirecek kadar artmıştır. Otomobil merkezli ulaşım, kamusal politikalar, arazi kullanımı, kültürel modeller, toplumsal ilişkiler, topluluklar, doğal kaynaklar, çevrenin niteliği ve bireylerin mekânsal hareketlilik tercihleri üzerinde büyük etkileri olan teknolojik bir sistemdir. Otomobil merkezli ulaşım, toplumun enerji ve kaynak tüketimini ve global alanda veya uzun vadede pek uzun ömürlü olmayan bireysel bir tüketim sistemini nasıl kayırdığına iyi bir örnektir. Bu bireyselleşmiş tüketim tarzı, gelişmiş kapitalizmin ekonomi politiği tarafından belirlenmiyorsa da onunla ilişkilidir.

İçinde bulunduğumuz yüzyıl içinde, benzin yakıtlı içten yanmalı motorlarla çalışan otolar, sanayileşmiş ülkelerin halklarının ana ulaşım araçları durumuna gelmiştir. Dahası, otomobil ABD'nin bazı kesimleri de dahil olmak üzere, bu ülkelerin birçok bölgesinde yegane ulaşım aracı durumundadır. Bu gibi yerlerde araba veya ehliyet sahibi olmamak ulaşım imkânından mahrum olmak demektir. Otomobil merkezli ulaşım sistemleri, otomobilin diğer ulaşım araçları içinde en fazla kullanıldığı ve iş, alışveriş ve randevular gibi

2. E. de Boer, "Transport Sociology", der. Enne de Boer, *Transport Sociology: Social Aspects of Transport Planning* (Oxford: Pergamon Press, 1986) içinde, s. 7.

günlük faaliyetlerin yegane aracı olduğu ulaşım biçimlerinin gerçekleştiği sistemlerdir.

Otomobile ek olarak belli başlı üç motorlu araç daha vardır; otobüs, kamyon ve motosiklet. Ulaşımla ilgili istatistiklerin çoğunda bu üç araç bir arada ele alınır. Bu üçünün içinde otomobil en yaygın kullanılan araçtır; bu nedenle otomobil merkezli bir ulaşım sisteminden rahatlıkla söz edilebilmektedir. Sayısal bir karşılaştırmada, otomobillerin motorlu araçlar içinde ezici bir çoğunluğa sahip oldukları görülebilir. 1991'de ABD'de, otomobillerin, kayıtlı motorlu taşıtların tümünün yüzde 74.4'ünü ve kilometre başına düşen seyir halindeki araçların da yüzde 70.6'sını oluşturduğu saptanmıştır; yani bir başka deyişle, otomobillerin toplam sayıları kamyon, otobüs ve motosiklet sayılarının toplamını bire iki buçuk oranlarında geçmiştir. 1990 yılında, dünya genelinde yapılan istatistiklere göre kayıtlı motorlu taşıtların yüzde 76.3'ü binek otosudur. Bu verilere ek olarak, kamyon ve otobüslerin, tüm motorlu taşıtlar gibi, havayı kirletici etkileri bulunan maddelerin havaya salınmasında hiç de azımsanmayacak bir paya sahip olmalarına karşılık otomobillerin, bu konuda bahsi geçen taşıtların önüne geçtiği gerçeği de ortadadır. Örneğin, ABD'de, 1990'da yapılan istatistiklere göre otomobiller, ülkedeki karbonmonoksit üreten kaynakların tümünün yüzde 31'ini oluştururken, kamyonlar yüzde 19'unu, otobüsler ise önemsiz bir oranını oluşturmaktadır.[3]

Ağır taşıtların, otoyolların bozulmasındaki payları oldukça büyüktür. Federal Otoyolları İdaresi, ABD'deki otoyolların yıpranmasında ağır taşıtların paylarının yüzde 95'ten daha fazla olduğunu belirtmektedir. Buna rağmen ağır taşıtların ülke genelinde otoyollara ücretli geçiş için ödedikleri meblağ toplam meblağın yüzde 29'u kadardır.[4] Gerçi ağır taşıt trafiğinin kendine özgü sorunları konumuzun dışında, ama daha sıkı tedbirlerin ve daha yüksek meblağlı geçiş ücretlerinin gündemde olduğunu bu arada belirtmeden geçmeyelim.

Kamyonların ulaşım sistemimizdeki sorunlara hatırı sayılır bir

3. Motor Vehicle Manufacturers Association, *Facts & Figures* '92, Detroit, 1992, s. 25, 38, 84.
4. Carolyn S. Konheim ve Brian Ketcham, "Toward a More Balanced Distribution of Transportation Funds" (Brooklyn NY: Konheim and Ketcham, 1991), s. 12.

katkıda bulunmalarına rağmen, otomobillerin sayıca çokluğu bu sisteme otomobil merkezli bir sistem dememizi haklı kılmaktadır. Dahası otomobil merkezli ulaşımın gündeme getirdiği sorunların çoğunun kamyonlar için de geçerli olduğu söylenebilir. Örneğin, otomobillerin durumunda olduğu gibi, kamyon kullanımının toplumsal ve çevresel maliyeti kamuoyu tarafından gözardı edilmektedir.

Otomobil, günlük ulaşımın her alanına yayılmakla kalmayıp, bizzat varlığıyla ve adına tesis edilen altyapısıyla günümüzde kentlerin görünümlerine damgasını vurmaktadır. Gerek şehircilik, gerekse otomobil yirminci yüzyılda doğmuştur. Bu yüzyıl içinde kentsel gelişmenin aldığı biçimler, oto ulaşımının işlevsel ihtiyaçlarını yansıtır. Ondokuzuncu yüzyılın sonlarına kadar otomobil diye bir şey bilinmiyordu ve kentleri planlayan kişiler otomobilin yirminci yüzyıl içinde edineceği yer konusunda hiçbir fikre sahip değildiler. Konuyla ilgili en çarpıcı örneklerden biri Chicago kentidir. Harold Mayer ile Richard Wade'in bu kentin tarihini ayrıntısıyla ele aldıkları kitaplarının bir bölümünde şu sözlere yer verilir: "Otomobilin metropoldeki yeni hâkim konumunu belki de en iyi tasvir eden şey, Burnham Planı'nda Chicago'nun kalbi olarak gösterilen yerde şimdi kentteki en muazzam otoban kavşağının yapım çalışmalarının yürütüldüğü şantiyedir."[5]

Motorlu taşıtların çokça kullanıldığı bir toplumda otomobil, kişisel özerkliğin ana araçlarından biridir. Ehliyet sahibi olmak reşit olunduğunun bir belirtisidir; yaş haddinden veya herhangi bir kusurdan dolayı ehliyetin iptal edilmesi, sahip olunan toplumsal mevkiin yitirilmesi şeklinde yorumlanabilmektedir. İnsan, otomobil ulaşımını, tam da arabasızlık olarak nitelendirebileceğimiz bir konumda farklı bir gözle değerlendirebilir; bir başka deyişle, şoför mahallinin karşı tarafından. Böyle bir bakış açısı hayli ufuk açıcı olabilir. Arabanın kültürel alandaki simgeselliği –bir özgürlük, iktidar ve bireysellik ikonu olarak görülmesi– zihnimizde otomobil merkezli ulaşım konusunu eleştirel bir biçimde değerlendirmemizi engelleyen kör bir nokta yaratır. Bu kör nokta, bizzat şoförlük de-

5. Harold M. Mayer ve Richard C. Wade, *Chicago: Growth of a Metropolis* (Chicago: University of Chicago Press, 1969), s. 442.

neyiminin etkisiyle daha da körelir; bu konuya oto reklamlarında bile değinilmiştir. 1993'te, ABD'deki oto reklamlarından birinde şoförlük deneyimi şu sözlerle anlatılır: "Yola çıktığında motor ve egzosun mırıltısını duyacaksın. İşte Viper farkı diyeceksin. Nasıl mı? Direksiyon sallayanlar bunu iyi bilirler."[6] Araba sahibi olma ideolojisi sanayi kültürünün derinine nüfuz etmiştir ve bu ideoloji ulaşım planlamacıları tarafından olduğu kadar halkın geneli tarafından, siyasi görüşün sağ kanadında yer alanlar tarafından olduğu kadar sol kanadında yer alanlar tarafından da paylaşılmaktadır. Örneğin, İngiltere'de yapılan analizlerden anlaşıldığına göre, gerek Tory hükümeti, gerekse İşçi Partisi hükümeti otomobilleşmenin olumsuz etkilerini sürekli gözardı etmiş ve bu etkilerin önüne geçmek için gerekli önlemlerin alınmasında yetersiz kalmıştır.[7]

Ulaşım teknolojisinin belli bir biçimi olarak otomobil, bizzat onun kullanması amacıyla inşa edilmiş fiziksel bir dünyanın temeli olmakla (günlük hayatın hamuruna karılmakla) kalmayıp, kişisel deneyimlerimiz ile inanç sistemlerimizin içine de kültürel bir yapıntı [artifact] olarak yerleşmiştir. Hayatın kaçınılmaz ve arzu edilen bir çehresi olarak görülür. Otomobilleşmenin işte bu her yerde hazır ve nazırlığı ve rutin doğası, onu eleştirel bir analizin konusu yapmayı ihmal etmemize neden olur. Otomobillerden kaynaklanan sorunlara karşı gösterilen ihmalkârlığın nedenleri, bu sorunların hayatın her alanına yayılmış olmasında ve alışılmışlığında aranmalıdır. Büyük bir petrol sızıntısı küçük bir ekosistem için önemli bir tehdit, hattâ, oldukça yoğun ve etkileri gözle görülebilir nitelikte bir tehdittir. Günümüzde büyük petrol sızıntıları olağandışı sayılamayacak kadar sıklıkla yaşanmasına rağmen yine de dramatik olaylardır. Bu yüzden de kamunun fazlasıyla dikkatini çekerler ve hemen ardından kurtarıcı çözüm tartışmaları gündeme gelir. Ayrıca, olaya neden olan petrol şirketlerinin yol açtıkları tahribatın bedelini ödemeleri istenir. Oysa, çevrenin kirlenmesi bakımından

6. Matt De Lorenzo, "Viper Brings Wide Grins", *San Francisco Chronicle,* Şubat, 1993, Eki.

7. Carmen Hass-Klau, *The Pedestrian and City Traffic* (Londra: Belhaven Press, 1990); Women Transport Forum, "Women on the Move: How Public is Public Transport?" der. Cheris Kramarae, *Technology and Women's Voices: Keeping in Touch* (New York: Routledge and Kegan Paul, 1988) içinde, s. 116-134.

büyük birer tehdit unsuru olmalarına rağmen, petrolün büyük bir kısmının tahsis edildiği otomobiller bu eleştirilerden pek fazla nasiplerini almazlar. Büyük bir petrol sızıntısının olağandışı kabul edilmesi için tek bir olay yeterlidir; böyle bir olay gerçekleşir gerçekleşmez gazetelere hemen manşet olur. Oysa, otomotiv araçlarının havaya saldıkları maddeler (ki ürün aynı üründür) sözü edilen sızıntılar gibi milyonlarca sızıntıya bedel olmalarına rağmen gayet olağan karşılanırlar.

Böyle olunca, otomobil merkezli ulaşım –hattâ onun zararlı özellikleri bile– hayatımızın sorgulanmadan kabul edilen yönlerinden biri haline gelir. Böylece, dramatik zincirleme kazalar az da olsa dikkat çekerken, televizyon ve diğer kitle iletişim araçları oto kullanımıyla yakından ilişkili, alışılmış ve rutinleşmiş zararları önemsiz göstermekte, daha doğrusu dikkate bile almamaktadır. Uzmanlar dahil kamuoyunun büyük çoğunluğu oto kazalarının birincil nedeni olarak kişisel kusurları gösterirler. Oto kullanımının yaygınlığını sorgulamaya kalkışan biri kötümser bir yaklaşımla teknoloji düşmanı, egzantrik biri, hattâ özgürlük düşmanı olarak değerlendirilir. İyimser bir yaklaşımla ise, gerekli, kaçınılmaz veya önemsiz bir şeyi eleştiren sivri zekâlı biri konumuna düşürülür.

Elbette, özel arabaların başını çektiği bir ulaşım sisteminin altyapısı su götürmez bir gerçekliktir ve hayatın değişmez bir olgusu olarak görülmeye teşnedir. Ne var ki, böylesi bir gerçeklik insan yapısıdır; bu, toplumun inşa ettiği bir gerçeklik*tir*. Bu durum, öteki toplumsal düzenlemelerin toplumsal olarak inşa edilmiş olduğunu canı gönülden kabul eden ve örneğin, çalışma ve aile hayatındaki örgütlenmelerde kolayca alternatifler tahayyül edebilenler tarafından bile gözardı edilmiştir. Otomobil merkezli ulaşım sistemi, yarattığı nesnel sorunlar –çevre kirliliği, trafik tıkanıklığı, yaralanmalar ve ölümler– yüzünden sorgulanmaya son derece açık olduğu halde henüz tam anlamıyla sorgulanmış bir sistem değildir.

Kişiye özel ve kişinin özel amaçları için kullandığı otomobilin kendi başına çekici ve verimli bir araç olduğu yolundaki sorgusuz sualsiz benimsenen varsayım, şüphesiz çoğunun bizzat oto bağımlısı olduğu Kuzey Amerikalı ve Avrupalı ulaşım ve kent planlamacılarının vizyonlarındaki kör noktanın nedeni olabilir. Ulaşım planlamacılarının çoğunun dünyayı direksiyon başından (veya şoför

mahallinden) –kitle ulaşım araçlarını nadiren kullanan, bisiklete pek binmeyen veya yürüyüşe seyrek çıkan şoförlerin gözünden– gördüğü söylenir. Durum böyle olunca, oto kültürünün etkisi altındaki deneyimlerine ve sağduyularına dayanarak çalışan planlamacılar, diğer insanların motivasyonları ve ulaşımla ilgili talepleri konusunda yanlış kanılara varıyorlar. Almanya'da, belli başlı kentlerde yapılan anketler, bunlara katılanların dörtte üçünün otobüs ve demiryolu taşımacılığına daha fazla öncelik tanınması gerektiği yönünde bir talepte bulunduklarını ortaya koyarken, yerel ulaşım planlamacıları ile politikacıların tahminleri bu talebin ancak toplumun dörtte biri tarafından dile getirileceği yönünde olmuştur.[8] Benzer sonuçlara, Avustralya'da yapılan anketlerde de varılmıştır.[9]

Şoför zihniyeti, ulaşım ve kent planlaması ile uğraşan uzmanların bireysel hayatlarının bir özelliği olmakla kalmaz, çalıştıkları kurumlara da yayılır. Ulaşım planlamasıyla ilgili kurumlar otomobil taşımacılığı konusuna daha fazla eğilirler. Örneğin, Kaliforniya Eyaleti Ulaşım Bürosu hemen her zaman oto trafik akışını rahatlatma konusuna eğilirken, buradaki personelin ancak yüzde biri kitle taşımacılığı üzerinde çalışmaktadır.[10] Bu kurumsallaşmış körlük, oto merkezli ulaşımın ekolojik, toplumsal ve ekonomik sonuçlarının ve alternatif ulaşım türlerinin gelişimini biçimleyip sınırlayan güçlerin neler olduklarını anlamamızı sağlayacak gerçekçi bir incelemenin yapılmasının önünü tıkamaktadır.

Gerçekçi bir eleştirel bakış ortaya koymak için, varolan maddi düzenlemelerin ve beraberlerinde gelişen ideolojilerin yapıçözümlerini yapmak –bu düzenlemeleri belirli siyasi, ekonomik ve toplumsal konuların bir ürünü olarak ele alıp analiz etmek– gerekir. Bu, maddi varoluş ile beraberinde gelişen ideoloji ve bilincin zararlı biçimleri irdelenirken özellikle gereklidir. Buraya kadar otomobilin kaynak ve enerji yoğun doğasının birçok olumsuz sonuçla-

8. Manfred Peitschmann, "Eine Stadt Macht Mobil", *GEO Wissen: Verkehr-Mobilitat* 2 (1991), s. 31-41.

9. Werner Brog, "Verhalten beginnt im Kopf: Public awareness des offentlichen Personenverkehrs", der. Tom Koenings ve Roland Schaeffer, *Forschritt vom Auto* (Münih: Raben Verlag, 1991) içinde, s. 291-306.

10. Advisory Commission on Cost Control in State Government, "Getting the Most Out of California's Transportation Tax Dollar", Sacramento, Joint Publications, 1990.

rına genel olarak değindikten sonra, şimdi de sıra otomobil merkezli ulaşım *sistemlerinin* topyekün toplumsal, mekânsal ve siyasi etkilerinin ve bunlar için önerilebilecek alternatiflerin tam bir analizini yapmaya geldi.

Otomobil merkezli ulaşım sistemi, tekil bir metanın hızla çoğalmasıyla birlikte gelişen toplumsal ve mekânsal sonuçların bir göstergesidir. Birçok arabanın toplum yararımız için çalışan birçok etkinlikte kullanıldığı üstüne basa basa söylenir. Fakat öte yandan, mevcut şartlar, çevresel açıdan daha selim ve ekonomik açıdan daha hesaplı ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi yönündeki zorlayıcı etkisini hissettirmektedir. Otomobil, hayatımıza girmiş durumda ve bireyin rahatını sağlama konusundaki avantajları da su götürmez bir gerçek. Otomobil, *çeşitlendirilmiş* ulaşım sistemlerinin ayrılmaz bir parçası (belki de en önemli parçası) olmaya devam edecek. Burada yapmak istediğimiz, otomobile olan bağımlılığımızı bertaraf etmekten ziyade azaltmak ve otomobil merkezli ulaşım sistemlerinden uzaklaşıp çok çeşitli seçeneklere yer veren yöntemlere geçişi sağlamak. Çeşitlendirilmiş ulaşım sistemlerinin potansiyelinin iyice geliştirilmesi için, bireysel tercihlerle toplumsal taleplerin bir şekilde uzlaştırılması gerekecektir.

Özel otoların yaygın kullanımı ve ulaşım biçimleri üzerindeki hegemonyası somut biçimlerde ele alındığında, kapitalist toplumun kuyruklu belâsı, yapısındaki, ilk olarak Karl Marx[11] tarafından telaffuz edilmiş olan ana çelişki ortaya çıkar. Marx'ın bulguladığı çelişki biçimi, üretim aşamasına ilişkindi; onun sözünü ettiği çelişki, esas olarak her bir kapitalist şirketin rasyonel bir faaliyet biçimi olarak gördüğü şey (kâr peşine düşmeleri) ile bütün olarak ekonomi ve toplum için rasyonel olan şey arasındaydı. Öte yandan, otomobil hegemonyasından kaynaklanan benzer bir çelişki ise tüketim aşamasında görülür. Milyonlarca özel oto sürücüsü, kendi yararlarını destekleyen rasyonaliteleri uğrunda otomobillerini iş, alışveriş ve zevk için kullanırken, yüksek oranda enerji tüketimi, trafik tıkanıklığı ve kolektif düzlemde –toplumsal ve ekonomik düzlemde– çevresel bozulma gibi sorunlara neden olurlar.

11. Karl Marx, *Capital,* der. Frederick Engels, çev. Samuel Moore ve Edward Aveling, Cilt I: Kapitalist Üretimin Eleştirel Analizi (New York: International Publishers, 1967). [*Kapital* C. I. çev. A. Bilgi, Sol Yay., 1990]

Bu çelişkinin ciddiyetine oto üreticileri de dikkat çekmiştir. Örneğin, bir Alman otomobil şirketinin yetkilisi şunları söyler: "Arabanın bireyin hareket serbestliğinin bir sembolü olarak varlığı ile çevreyle olan tartışmalı uyumu arasındaki çelişik durumu, otomobil endüstrisini bugüne kadar hiç olmadığı kadar büyük bir zorlukla yüz yüze getirdi."[12] Milyonlarca insanın benzer tüketim alışkanlığına sahip olması otomobilleşme sorununun ortaya çıkışında etken olmuş olsa da, bireyler otomobil bağımlılığının neden olduğu toplumsal ve ekonomik sorunların ne sorumlusudur ne de bu sorunları tek başlarına giderebilecek güçtedirler. Sürücülerin büyük bir çoğunluğu da zaten konuyla muhtemelen pek ilgili değildirler.

Marksistlerin kapitalizm eleştirilerinde yoğun bir şekilde üretim konusuna yüklenmeleri, tüketim kalıplarının ihmaline –hattâ önemsiz sayılmalarına– neden olmuştur. Bugün yaşanan ekolojik sorunlara sorun katan şey, otomobil tüketiminin bizzat kendisidir. Muazzam boyutlarda gerçekleşen enerji ve kaynak kullanımı ile sağlığın ve çevrenin harabiyeti, otomobilin günlük ulaşımın birincil derecede önemli veya yegane taşıtı olarak tüketilmesi sonucu katlanarak artan sorunlarıdır. Marx'tan bu yana, kapitalizmin analiziyle uğraşanlar yabancılaştırma etkisini vurgulamadığı veya yabancılaşmayla ilişkili olmadığı durumlarda meta tüketiminin özel alandaki rolünü gözardı edegelmişlerdir. Günümüzdeki Yeşil Partiler bile, çevre siyasetleri ("eko-Marksizm") dahil bütün siyasi duruşlarında ağırlıklı olarak çağdaş üretimin yıkıcı koşulları üzerine eğilirler. Kapitalizmin, teşvik etmekle kalmayıp üzerinde fiziksel ve ruhsal bağımlılığın oluşmasına da önayak olduğu tüketim kalıplarının ekolojik sonuçlarıyla pek az ilgilidirler. Yine de, çevre siyasetinde, global oto üretimi ile bu üretimin sonucunda piyasaya sürülen metaların tüketimleri aşamasında ortaya çıkan sakıncalı hallerin bir eleştirisini üstü kapalı da olsa bulmak mümkündür. Amacımız, ilk olarak işe gerek üretimin gerekse tüketimin toplumsal örgütlenmedeki yerini işaret eden ulaşım biçiminin ayrıntılı bir eleştirel analizini yapmakla başlamak. Sonra da bunu piyasa ekonomisine sahip ülkelere olduğu kadar, Doğu Avrupa ve Sovyetler Birliği gibi ekonomisi merkezi yönetime bağlı ülkelere de uygulamaya çalışacağız.

12. Ferdinand Protzman, "The Greening of the Auto Makers", *The New York Times,* 16 Ekim, 1991, s. D1.

Bireyi çevresine yabancı olmayan, toplumla kaynaşmış özerk bir aktör olarak tanımlamak ABD'de son derece baskın olan bireyci ideolojinin doğasında vardır. Ne var ki, fazla otomobil yolculuğu bireysel özerkliğin artmasında etkili olurken, bunun aşırı boyutlarda yapılması beraberinde geniş çaplı ekolojik ve toplumsal aksaklıklara yol açan sorunları getirmektedir. Her geçen gün sayıları daha da artan ve otoyollarının ortalama hızındaki *düşüş*ün failleri olan özel oto sürücülerinin neden oldukları durumu bir de kişisel olarak ele alalım. Londra'nın merkezi caddelerindeki trafik bugün, ondokuzuncu yüzyılın ortalarındaki at arabası trafiğinden daha yavaş ilerlemektedir. Teknolojik ilerlemeler bu çelişkiyi ortadan kaldıramamıştır. Hızlı otoların gelişimi ile çift yönlü otoyolların bolluğuna rağmen, ABD'de evden işe giderken yolda harcanan zaman İkinci Dünya Savaşı yıllarından beri yaklaşık aynı düzeylerde seyretmektedir.[13] Ulaşımın otomobil yoğunluklu olarak gerçekleştiği kentlerin kimi bölgelerinde evden işe giderken harcanan zaman bilfiil artmıştır. Büyük kentlerde kalabalığın yoğun olduğu saatlerde otoların ortalama hızı düşüktür ve trafikte tıkanıklığın her geçen gün daha da artması nedeniyle düşmeye devam etmektedir. Günümüzde Londra trafiğinin ortalama hızı 11 km., Tokyo'nunki 18 km., Paris'inki ise 26 km. civarlarındadır. Otomobiller için her türlü geçiş rahatlığı olasılıkları göz önünde bulundurularak yapılmış geniş çevre yollarının varlığına rağmen, Güney Kaliforniya'da otomobillerin günlük ortalama hızları 50 km.'yi geçmez.[14] Trafikte meydana gelen tıkanıklıklar ekonomik aksaklıklara (zaman ve enerji kayıplarına) ve toplumsal sorunlara (arabalar boşta çalıştıkça havanın daha da kirlenmesine) neden olmaktadır.

Otomobil yolculuğu, bireyin toplumla ilişkisindeki yanlış bilinçlenmenin daha incelikli bir biçim almasına yol açar; E.P. Thompson'un da belirttiği gibi, sürücülük "özgürlüğün isteğe bağlı bir biçimde yönlendirilebildiği yanılsamasını" körükler ve "insanın daha geniş toplumsal süreçlerin determinizmiyle yüzleşmesine izin vermez."[15] Pratik düzlemde ise, bireyler oto kullanımına ve yapılan

13. Yago, *a.g.y.*
14. Judy Wajcman, *Feminism Confronts Technology* (University Park: The Pennsylvania State University Press, 1991), s. 127.
15. E.P. Thompson, "Last Dispatches from the Border Country", *The Nation,* 5 Mart 1988, s. 311.

yolculuğun keyfi oluşu ile sunduğu rahatlıklar da dahil kendilerine tanıdığı avantajlara bağımlı hale gelirler. Otomobil kullanımı alışkanlık haline gelir. Çağdaş toplumların ulaşım sistemlerinin otomobil üzerine kurulu olduğu düşünülürse, bireylerin –kendi başlarına– alternatif ulaşım sistemleri tasarlamalarının zorluğu, hattâ imkânsızlığı anlaşılacaktır. Bu anlamda, pratik ve ideolojik etkenler, otomobil merkezli ulaşımın etkileri ile bu ulaşım biçiminin değiştirilme imkânlarının tam anlamıyla bilinçli bir değerlendirilmesine olanak tanımayacak şekilde iç içe geçmişlerdir.

Otomobil ulaşımı ideolojisinin önemli dayanaklarından biri de, bu ulaşım biçiminin bireyin tercih seçeneklerini arttırdığı görüşüdür, ki bir anlamda doğrudur bu. Otomobil, her ne kadar geniş bir kesim tarafından ulaşımın en demokratik taşıtı olarak taçlandırılsa da ona doymuş toplumlarda bile geniş bir halk kitlesi tarafından kullanılamayan veya elde edilemeyen bir meta durumundadır. Bu anlamda, toplum içinde ulaşımdan mahrum yoksul insanlar bulunduğundan söz edilebilir. İşte tam bu noktada, otomobil kullanımının siyasi sonuçları devreye girer. Dahası, otomobile olan bu bağımlılık, genel anlamda, arada bir diğer ulaşım biçimlerini tercih edenlerin bireysel seçimlerindeki çeşitliliğin azalmasına neden olur.

Otomobilin aşırı kullanımı ve suistimali, uluslararası siyasi konularda da dikkati çekmektedir. Örneğin, otomobil merkezli ulaşım sistemlerinin Kuzey ülkelerinden Güney ülkelerine ihracına Güney ülkeleri için çok çeşitli sorunların nedeni olabilecek bir konu gözüyle bakılması son zamanlarda daha fazla yaygınlık kazanmıştır. Konuya daha genel bir perspektiften yaklaşırsak, otomobil bağımlılığı, bireysel tüketim modellerinin toplumsal ihtiyaçlar *karşısındaki* durumu ile birlikte toplumsal teoriye ait uzun zamandır üzerinde durulmamış bir dizi konunun analizi için kullanışlı bir araçtır. Son olarak otomobilin, sanayi, bireysel tüketim, toplumsal mekân ve toplum hayatı arasındaki karmaşık ilişkilerin analizine olanak tanıyan elverişli bir malzeme olduğunu söyleyelim.

Aşırı kullanımı ve suistimali sorunlara neden olurken otomobil aynı zamanda çoğu insan için bir zevk kaynağı, benzeri görülmemiş bir hareket aracı durumundadır. Diğer teknoloji ürünleri gibi otomobilin de doğası gereği kötü veya iyi olmadığının bilinmesi önemlidir; ne var ki, faydalanılmaya başlandıktan sonra teknoloji-

ler ekolojik ve toplumsal sorunları da beraberlerinde getirirler. Örneğin, enerji üretimi için nükleer gücün kullanılmasının sonuçları ekolojik tartışmaların baş konusudur. Yaygın toplumsal etkilerine rağmen ulaşım, diğer teknolojiler kadar ilgi çekmemiştir. Oysa otomobilleşme, suistimaller sonucu teknolojilerin ekolojik bozulmaya neden olmaları sorununa iyi bir örnek teşkil eder.

Hayata geçtiği yüzyılın başından beri otomobilden hep övgüyle söz edilmiştir. Bir teknoloji olarak otomobil ulaşımı, bireye, özel hayatının ve yolculuk serbestliğinin lehinde başka hiçbir şeyle karşılaştırılamayacak avantajlar sunar (elbette, otoların ille de özel amaçlar için kullanılması gerekmez, ayrıca hareketleri belli kurallarla sınırlanmıştır). İnsanlar, otomobil ulaşımının öteki yüzünü yeni yeni tanımaya başlamışlardır. Otomobil merkezli ulaşımın olumsuz taraflarının kamunun dikkatini çekmesi için otomobil sayısının doygunluk noktasına ulaşması ve çevrenin otomobilin hasar yapıcı yönleriyle tanışması gerekmiştir. Otomobil kullanımının, genellikle üzerinde sıkça durulan avantajları kadar, istisnaya yer bırakmayacak denli zararlı sosyo-ekolojik sonuçları olduğu da bir gerçektir. Örneğin, otomobilin, günlük ulaşım ihtiyaçları için tek tek bireylerce kullanılması yoğun bir enerji ve kaynak tüketimi demektir ve çevre açısından olumsuz sonuçları vardır. Katalitik konverterler gibi bazı teknolojik çözümler, otomobil kaynaklı bu tür sorunları hafifletse bile tamamen gidememektedir. Bazı teknoloji ütopyalarında, güneş enerjisiyle çalışan ve geri kazanımlı özellikte maddelerden yapılmayı gerektirmeyen otomobiller yapılacağı tasavvur edilebilir. Böyle bir şey gerçekleşecek olsa bile, trafik tıkanıklığı sorun olmaya devam edecektir. Bunun da yegane çözümü özel tele-taşımacılık sistemleridir!

Andrè Gorz, özel otomobilin toplumsal ideolojisi diye adlandırdığı şeyle, insanların mutlak hareketlilik, hız, teknoloji ve tek tek her insanın kendi ölçülü sınırları içinde hareket edebileceği konusundaki, zamanı, mekânı ve doğanın "keşmekeşliği"ni[16] aşma yeteneğine olan sınırsız güvenlerine atıfta bulunur. Bu ideoloji, otomobil konusuna uygulandığında otomobil, kullanıcısı için etkileri sınırlı, izole edilmiş bir tüketim metası olarak algılanır. Oysa oto-

16. Andrè Gorz, *Ecology as Politics* (Montréal: Black Rose Books, 1980).

mobil, ulaşımın merkezi bir biçimi olduğu ülkelerde, yalnızca izole edilmiş bir meta değil, aynı zamanda motorizasyon sisteminin bir parçasıdır. Teknolojinin bu kullanım alanının meydana getirdiği sisteme, metal ürünleri, kimyasallar, yakıtlar, yollar, yol işaretleri, tamirhaneler, yakıt istasyonları, trafik emniyet güçleri, ilgili mahkemeler, sigorta hizmetleri, yedek parçacılar ve otomobil lobileri ile diğer kuruluşlar dahildir. Bu nedenle, otomobili ve onun toplumsal-çevresel maliyetlerini ele almak otomobil merkezli ulaşım sistemini bir bütün halinde değerlendirmeyi gerektirir.

Çeşitli ulaşım biçimleri bünyelerinde birbirleriyle ilişkili ulaşım sistemlerini barındırdıkları için, ulaşım günlük hayatın diğer alanlarıyla da yakın ilişki içindedir. Maalesef, kent planlaması dersi veren birçok eğitim kuruluşunda ulaşım, konut ve enerji konuları ayrı müfredatlarda ele alınıyor. Siyasetçiler ile kamu kuruluşları arasındaki işbölümlerinde de benzer bir ayrım sözkonusu. Gelgelelim, ulaşım hakkında net fikirler yürütebilmemiz onu ayrı bir konu olarak görmememizden geçer. Ulaşım, bütünlüklü bir yapıda ve ekolojik konular kapsamında ele alınmalıdır. Ulaşım konusu, toplumsal hayatın genel parçalanmışlığı, mekânların gettolaşması ve bir topluluğun toplumsal ekolojisinin dayanağı niteliğindeki hayati değerlerin çöküntüye uğraması gibi konulardan hiç de ayrı bir yerde değildir.

Özellikle Amerikalılar'ın, arabalarının içinde geçirdikleri süre günden güne artmaktadır. ABD Nüfus Sayım Müdürlüğü'nün 1985'te yaptığı "İş Yolculuğu" başlıklı araştırmanın sonucuna göre, ABD'deki işçilerin yüzde 86.7'si işyerlerine özel araçlarıyla gitmekte; bunların yüzde 72.6'sı tek başlarına yolculuk ederken (1980'de bu oran yüzde 64.4'tür) yüzde 14'ü de ortaklaşa yolculuk etmektedir. Geri kalanların yüzde 5.2'si, işe kamu araçlarıyla, yüzde 4'ü yayan, yüzde 1.2'si ise başka araçlarla gitmektedir. Bütün işçilerin yüzde 3 gibi bir kısmı ise evde çalışmaktadır.

İşyerine otomobille gitmek, fiziksel çevremiz ve ruh sağlığımız bakımından olduğu kadar toplumsal hayatımızın niteliği bakımından da ciddi sonuçlar doğurabilecek potansiyele sahip günümüz toplumsal hayatının yapısından kaynaklanan bir durumdur. Örneğin, Norveç Ulaştırma Bakanlığı'nın gerçekleştirmiş olduğu bir ankete göre aşağıdaki sonuç çıkarılmıştır:

Trafiğin durumunu rekabet belirlemektedir. Çoğu insan gideceği yere herkesten önce varmak ve peşinden gittiği diğer otolara yetişmek çabasında. Trafiğe genelde hâkim olan bu acımasız rekabet ortamına insanların arabalarının zırhlı gövdelerine bürünemedikleri yerlerde rastlamak pek mümkün değildir.[17]

Anti-sosyal davranışlar, bir anlamda kendimizi başkalarından ayırma veya uzak tutma yetimizin bir ürünüdürler. İş, oyun, barınma, ulaştırma ve hayatın niteliği gibi konularla ilgili çeşitli toplumsal söylemlerde konular arasında yapılan ayrımlar ve bölümlemeler işbölümümüzün ürünleridirler ve bunların ideolojik sonuçları mevcuttur. Bu tutumumuz, ulaşımın niteliği ile topluluk hayatımızın niteliği arasındaki, sağlığımız, yetki alanlarımız ve doğayla ilişkilerimiz arasındaki bağıntıları görmemizi engeller.

Çağdaş üretimin diğer zararlı sonuçları gibi, bireysel ulaşımın çevreye ve sağlığa ilişkin zararlı sonuçları da gittikçe dışsallaşmaktadır; yani, bu zararlı sonuçlar otomobil üreticisinin veya otomobil kullanıcısının alanından çıkıp kamu alanına yayılmaktadırlar. Dolayısıyla ulaşımın "bedeli geciktirilmeden ödenen" sistemi birçok açıdan toplumu fazlasıyla ilgilendirir durumdadır. Bireysel ulaşımın yararlı sonuçları, bunları elde edebilenler için bireysel alanda gerçekleşirken, kirlilik gibi bedelleri de toplumsal alanda gerçekleşir; bunlar, karşılayabilecek gücü olup olmadığına bakılmaksızın her bir bireyin ortaklaşa ödediği bedellerdir. Örneğin, bir araştırmaya göre, 1992'de, Ontario'da sürücüler il sınırları dahilindeki otomobiller için alınan vergilerin sadece yüzde 41'ini ödemişlerdir. Kalan yüzde 59'luk bölümü trafik kazazedelerine yapılan harcamalar, trafik kanunlarının uygulanmasındaki giderler ve diğer ilgili masraflar adı altında sürücü olsun olmasın bütün vergi mükellefleri tarafından ödenmiştir.[18] ABD'de, bütün eyalet ve yerel yönetimlerin yasal uygulamalarının yüzde 70'lik gibi bir kısmının sadece trafikten sorumlu idari birimlerin görevlerine dahil olduğu belirtiliyor.[19] Dahası, gelişmiş ülkeler için sorun teşkil eden bu sistem,

17. Hakon Stang, *Materialized Ideology: On Liberal and Marxist Power Analysis, Westerness and the Car* (Oslo: University of Oslo, Trends in Western Civilisation Program No. 12, 1977), s. 19.
18. Neale MacMillan, "Index on Cars", *Canadian Forum,* Nisan 1993, s. 48.
19. Charles L. Wright, *Fast Wheels, Slow Traffic: Urban Transport Choices* (Philadelphia: Temple University Press, 1992), s. 91.

ekonomik gelişmişliğin bir göstergesi haline gelmiştir. Ancak, yararsızlığı giderek göze batmakta ve toplumsal bedelleri, gırtlağına kadar borca batmış, az gelişmiş bir kamu sektörünün sırtına yüklenmektedir.

En çok tercih edilen ulaşım biçimi olması ve bu haliyle dünya genelinde ekonomik gelişmişliğin göstergelerinden biri sayılması sayesinde özel binek otosunun kitlelerin gözünde değer kazanması, yirminci yüzyıl kapitalist üretiminin önemli bir başarısıdır. Global çaptaki bu başarının nedenleri sadece belli bir metanın birçok insan için bir gereklilik haline getirilmiş olmasında değil, aynı zamanda ulaşım konusuna ilişkin inanç ve fikirlerin biçimlenmiş olmasında yatmaktadır. Günlük ulaşımın birincil ve hattâ yegane aracı olarak otomobilin insanların gözünde değer kazanması her ne kadar demokrasinin ilerlemesi ve bireyin rahatlığı açısından sınırsız bir ilerleme olarak gösterilse de kapitalizmin bu başarısının önemli –ve bir o kadar da artan– toplumsal bedelleri olduğu giderek daha da fazla ortaya çıkmaktadır. Otomobil elimizin altında, bize sağlayacağı avantajlardan *tümüyle* yararlanmamızı bekleyedursun, yarattığı kalabalığı nasıl kontrol altına alacağına, ona olan bağımlılığı nasıl azaltacağına ve ulaşım sistemlerini nasıl çeşitlendireceğine kafa patlatmaktan yorulan toplum artık tahammül sınırlarına dayandı.

Otomobilin cazibesi kısmen, bireyin teknoloji üzerindeki hâkimiyetinin, bireysel özgürlüğün, güç ve hızın, toplumsal statünün ve cinselliğin somut bir biçimde ifade bulduğu bir ikon olarak kültürel ve psikososyal deneyimlerimizde yer etmesinden ileri gelir. Bireyci ve tüketimci ideolojiler, çevrenin bozulması; tam anlamıyla sanayileşmiş toplumlarda bile bazı kesimlerin ulaşım hakkından yararlanamaması; enerji ve kaynak israfı; bedensel ârazlar ve daha ciddi rahatsızlıklar; kendini özellikle kamusal alanların ve sokaklardaki hayatın giderek yok olması biçiminde hissettiren toplumsal hayatın dokusundaki tahrifatlar gibi otomobilin hegemonyasından kaynaklanan sorunların üstünü kapamaya uğraşırlar. Otomobilleşmenin fenomenolojisi çevremizin, içimizde aynılık ve mekânsızlık duygularını uyandıran görüntülerle ve postmodern görsel duyarlılığın da özü sayılan bir imge ve gerçeklik karmaşasının örnekleriyle her yandan kuşatılmışlığını sergiler. Otomobil merkezli ulaşımın

dayattığı toplumsal mekân düzenlemeleri otomobile olan bağımlılığın daha da artmasına neden olur ve otomobilleşme konusunda gerçekçi bir alternatif çözüm anlayışının gelişmesini engeller.

Birinci Bölüm'de, daha çok otomobil merkezli ulaşımın nesnel sorunları üzerinde durulacak. Bu bölümde, otomobil merkezli ulaşım sistemlerinin enerji ve kaynak yoğun doğası, çevreye ve sağlığa olan etkileri, toplumsal eşitsizliklere neden olan sonuçları ve bu sistemlerin global çaplı büyümelerinin eski İkinci Dünya ile Üçüncü Dünya ülkeleri üzerinde yaratabileceği etkiler ele alınıyor. İkinci Bölüm'de, oto sürücüleri ile ulaşım planlamacılarının ortaklaşa sahip oldukları ideolojik varsayımların, otomobilleşmenin öznel boyutlarının ve otomobilleşme ile sosyo-ekolojik çevre düzeni arasındaki ilişkilerin analizi yapılıyor. Üçüncü Bölüm'de, ulaşım politikasının siyasi koşulları incelenerek otomobil merkezli ulaşım sistemi ile ilgili kısa vadede yapılabilecek değişiklikler konusunda fikirler verilip projeler öneriliyor. Son olarak da, otomobil merkezli ulaşım sistemlerinin yapısal özellikleri ile muhtemel alternatiflerin analizi yapılıyor.

I.

Toplumsal Bir Sorun Olarak Otomobil Merkezli Ulaşım

1. OTOMOBİL MERKEZLİ ULAŞIMIN TÜKETİM YOĞUNLUĞU

Günümüzde varolan biçimi ve kullanımlarıyla otomobil teknolojisi dünya çapında kaynakların azalması sorununun baş göstermesinde önemli bir paya sahip. Otomobilin her geçen gün artan aşırı kullanımı kadar motorunun sahip olduğu içten yanmalı özellik de dünya çapındaki enerji krizine hatırı sayılır katkılarda bulunmaktadır. Kitabın bu bölümünde, otomobilin enerji *konusu çerçevesi içindeki* rolü irdelenip, üç ana başlık altında analiz ediliyor: (1) Üretilen otomobil sayısı ile otomobil yoğunluğundaki artış; (2) otomobil merkezli ulaşımın ağırlıklı olarak enerji ve kaynak tüketimine dayanması; (3) bireyselleşmiş enerji ve kaynak ağırlıklı tüketimin verimsizliği.

A. DÜNYA GENELİNDE OTOMOBİLLERİN SAYISI

1915'ten önce otomobil sayısı oldukça azdı; otomobil lüks mallar sınıfına giriyordu. Ancak o yıldan itibaren dünya çapında seri olarak üretilen bir meta haline geldi.

Günümüz dünyasında evrensel özellikte olmasının yanında, otomobil belli coğrafi bölgelerde daha yoğun olarak kullanılmaktadır. Dünyanın çeşitli bölgelerine göre otomobil yoğunluğu ile mevcut otomobil sayısının dağılımı Tablo 1'de verilmiştir. Buradaki verilerden otomobil yoğunluğu ile mevcut otomobil sayısının bölgelere göre, özellikle de Kuzey ülkeleri ile Güney ülkeleri (ya da Üçüncü Dünya ülkeleri) arasında büyük bir farklılık gösterdiği rahatlıkla görülebilir. ABD'nin diğer bölgelere göre, gerek otomobil yoğunluğu gerekse mevcut otomobil sayısı bakımından çok çok önde olduğu anlaşılmaktadır; ABD'deki otomobillerin sayısı diğer bütün ülkelerden daha fazladır, ancak otomobil başına düşen insan sayısı daha azdır. Üretimin bir kısmının Üçüncü Dünya ülkelerine aktarılmasına ve o ülkelerde otomobil tüketiminin artış göstermesine rağmen, yine de bütün motorlu taşıtların önemli bir kısmını üretip tüketen gelişmiş toplumlardır. 1990-1991 döneminde, Kuzey Amerika, Batı Avrupa, Japonya ve Okyanusya dünya nüfusunun yüzde 15'lik kısmını oluşturan nüfuslarıyla dünyadaki motorlu taşıtların tümünün yüzde 78'ini tüketmiş, bunların yüzde 85'ini de üretmiştir.

Dünyanın her tarafında otomobil yoğunluğu ile mevcut otomobil sayısında her geçen gün daha da fazla artış gözlendiği gerçeği dikkate alınmalıdır. Dünya genelinde, otomobil başına düşen insan sayısı 1960'ta yirmi dokuz iken, bu sayı yüzde 60'lık bir düşüşle 1990'da yirmiye inmiştir. Buradan otomobil üretiminin dünya nüfusundan daha hızlı arttığı sonucu çıkarılabilir. Nitekim 1960 ile 1990 yılları arasında dünyadaki mevcut bütün otomobil sayısında yüzde 300'den fazla bir artış gözlenirken, dünya nüfusunda yüzde 100'lük bir artış olduğu kaydedilmiştir. 2010 yılına kadar otomobil sayısının 1.1 milyara ulaşacağı, bu sayının da nüfus artış hızının iki buçuk katı bir artış hızına denk düşeceği tahmin edilmektedir.

Tablo I
Dünya Genelinde Otomobil Yoğunluğu ve Mevcut Otomobil Sayısının Bölgelere Göre Dağılımı, 1990

Bölge	Otomobil başına düşen insan sayısı	Mevcut Otomobil sayısı (milyon)
Afrika (Güney Afrika Hariç)	113.0	5.4
Güney Afrika	12.0	3.4
Asya (Japonya Hariç)	125.7	22.8
Japonya	3.5	34.9
Amerika Kıtası (Kanada, ABD Hariç)	14.6	30.0
Kanada	2.1	12.6
ABD	1.7	143.6
Batı Avrupa	2.5	144.9
Doğu Avrupa*	11.3	37.7
Okyanusya	2.3	9.4
Dünya	12.0	444.9

* Bulgaristan, Macaristan, Polonya ve eski Çekoslovakya, Doğu Almanya, SSCB ve Yugoslavya.
Kaynak: *Motor Vehicle Manufacturers Association, "Facts & Figures '92" 1992, Detroit, Michigan, sy. 38-41.*

Otomobil sayısındaki bu hızlı artış, yakıt verimliliğini arttırmaya yönelik teknolojik gelişmelerin hızında da etkili olmuştur. ABD'de, 1970 ile 1990 yılları arasında otomobil başına düşen yakıt tüketimi yüzde 34 oranında düşmüş, buna karşılık otomobillerin toplam yakıt tüketimleri ise yüzde 7 oranında artmıştır. Bu iki oranlama hesabı arasındaki gözle görülür sapmanın nedeni adı geçen dönemde, otomobil başına katedilen ortalama yol uzunluğunun yüzde 2.8 artması, buna karşılık otomobillerin toplam sayılarının yüzde 60.9 oranında artış göstermesidir.[1]

ABD ve onun gibi otomobile doymuş diğer ülkelerde, bir ailede birden fazla araba bulunması durumu giderek standart bir hal alma-

1. Motor Vehicle Manufacturers Association, *Facts & Figures '92,* Detroit, 1992, s. 25-78.

ya başladı. Günlük faaliyetlerin cereyan ettiği mekânların dağılımı, toplumsal mekânın otomobil hegemonyasının ihtiyaçlarını karşılayacak yönde dönüştürüldüğünün canlı bir örneğidir. Günlük faaliyet ortamı içindeki bu dağılım öyle bir tarzda yapılır ki, aileler, çocuklarını okula götürüp getirme, işe gidip gelme, alışverişe çıkma biçimindeki ihtiyaçlarını karşılamak için incelikli ulaşım programları yapmak zorunda kalırlar. Ulaşım alanında beliren böylesi karmaşık ihtiyaçlar birçok aile için birden fazla arabaya sahip olmayı bir zorunluluk haline getirmiş, bunun sonucunda da aile başına düşen otomobil sayısı müthiş bir biçimde artmıştır. ABD Ulaştırma Bakanlığı'nın verilerine göre, 1990'da ülke içindeki ailelerin hemen hemen yüzde 60'ının iki veya daha fazla aracı olduğu saptanmıştır; 1960 yılında bu oran yüzde 10 civarındadır. Amerika'da otomobil, ortalama bir ailenin alım gücüne göre satın alınabilecek en pahalı ikinci metadır (birincisi konut). Buna rağmen ülke nüfusunun büyük bir çoğunluğu yetişkinlik çağlarını araba taksitleri ödeyerek geçirir. 1990'da, ABD'de ulaşım için yapılan harcamalar (ki bu harcamaların başını otomobil çekmekteydi), tüketici harcamalarının tamamının yüzde 18.1'ini oluşturmuştur. Ulaşımın dışında, yapılan harcamaların başını yüzde 31.3'lük oranla konut alımları çekmektedir.

Nüfus Sayım Müdürlüğü'nün "1987 yılı itibariyle ABD'deki Konut Durumuyla ilgili Araştırma"sında, bir ailede birden fazla araba bulunması durumu banliyö hayatıyla ilişkilendirilir. Yani, ABD'de otomobil sahibi olmak yerleşim mekânıyla çok yakından ilintilidir. En uç noktada, taşıtlar yoğun olarak (bir ailede üç veya daha fazla taşıtın kullanılması) banliyölerde, Batı yakasındaki yerleşim birimlerinde yaşayanlar ve kendilerine ait evlerde oturan kişiler tarafından kullanılmaktadır. Araçların daha düşük seviyelerde kullanımı (araba, kamyon veya karavan sahibi olunmaması) ise şehir merkezlerinde yaşayanlar ve Kuzey-Doğu bölgesinde ikamet edenler ile kiracılar için söz konusudur. Konut sahibi olmakla banliyölerde ikamet etmek benzer hayat standartlarından dolayı benzer sonuçlara neden olurken, ülkenin Batı kesimlerinde de benzer sonuçların kaydedilmesinin nedeni, oradaki yerleşim birimlerinin seyrek oluşu ve yeni yeni gelişmeye başlamasıdır. Bütün bu etkenler otomobil kullanımında artışa neden olur.

B. ENERJİ VE KAYNAKLARIN AZALMASI

Otomobiller büyük oranlarda yenilenemez özellikte enerji tüketirler. İçten yanmalı motorlar, teknolojik tasarımın en gelişmiş ürünü dahi olsalar benzinden enerji elde etme konusunda pek yeterli değildirler. Otomobil, diğer ulaşım araçları içinde enerji ihtiyacı oldukça yüksek bir taşıttır. Bir özel oto, bir kişiyi bir mil taşımak için 1.860 kalori, demiryolu taşımacılığında (885) veya otobüs taşımacılığında (920) harcananın neredeyse iki katı kadar kalori harcar. [Motorsuz ulaşım türleri yenilenemez enerjiye ihtiyaç göstermezler, üstelik sağlığa katkıları vardır -bisiklete binmek mil başına 35, yürümek ise 100 kalori harcatır.]

Ulaşım sırasında, özellikle de oto ulaşımı sırasında tüketilen enerji miktarı, sabit faaliyetler (evle ilgili veya ticari faaliyetler) sırasında tüketilen enerji miktarından kat kat fazladır. 1985'te ulaşım sektörü, ABD'de kullanılan tüm benzin miktarının yüzde 63'ünü, Batı Avrupa'da kullanılanın yüzde 44'ünü, Japonya'da kullanılanın yüzde 35'ini ve Üçüncü Dünya ülkelerinde kullanılanın yüzde 49'unu tek başına tüketmiştir.[2] Federal Otoyolları İdaresi ile Çevre Koruma Bakanlığı'nın verilerine dayanarak, 1991'de ABD'de kullanılan tüm enerjinin onda birinden fazlasının çeşitli amaçlara hizmet için tek başına otomobiller tarafından tüketildiği saptanmıştır.

Genelde otomobiller gereğinden fazla büyüktürler, çok az insan taşıyabilirler ve verdikleri hizmetin gerektirdiğinden daha fazla güce sahip motorlarını çalıştırmak için çok fazla yakıt harcarlar. Bu yüzden, Wolfgang Sachs'ın abartılı deyimini de kullanarak diyebiliriz ki, "bir demir testeresi tereyağını kesmek için"[3] ne kadar uygun bir aletse, otomobil de ulaşımın gerekleri için o kadar uygundur. Otomobilin ulaşım alanındaki bu fazladan varlığı, toplumda yüklenilen güç ve hıza ilişkin anlamların vücut bulmuş şeklidir. Bu anlamlar, özellikle kültürümüzde egemen olan eril etosla –daha büyük, daha hızlı ve daha güçlü olan bir şey daima iyidir düşüncesiyle– birlikte kulaklarımızda iyice yer etmişlerdir.

2. Michael Renner, "Rethinking the Role of the Automobile" (Washington DC: Worldwatch Institute, Tez No. 84, 1988), s. 16.
3. Wolfgang Sachs, *Die Liebe Zum Automobil* (Reinbeck bei Hamburg: Rohwolt, 1990), s. 150.

Klimalar gibi otomobillere uygulanan konforlu aksesuarların sayısı her geçen gün artmakta ve enerji harcamalarına fazladan bir yük olarak eklenmektedir. Klimalar, oto kullanımını teşvik ederler, otonun iç mekânının kirlilikten arınmış olduğu izlenimini yaratırlar, benzin harcarlar ve ıskartaya alındıklarında da çevreye klorofllorokarbon yayarlar. Sadece klimalar değil, otomatik viteslerle hidrolik direksiyonlar da hatırı sayılır miktarlarda enerjiye ihtiyaç duyarlar; ve bu enerjinin tamamını da benzinden karşılarlar. Bunun yanında, freni güçlendiren tertibatlar ve otomatik pencereler gibi isteğe bağlı olarak takılan diğer aksesuarlar aracın üstüne ek yük bindirerek yakıtın iktisatlı kullanılmasında düşüşe neden olurlar. Otomobile bindirilen her 45 kg'lık yük yakıttan yapılacak tasarrufun yüzde 1 oranında düşmesine neden olur.[4]

Otomobiller yüksek petrol harcamalarının yanında diğer doğal kaynaklardan da büyük oranda yararlanırlar. Otomobillerin üretimleri sırasında bakır, çelik ve alüminyum gibi çeşitli hafif metaller yüksek oranlarda kullanılmaktadır. ABD'de, 1990 yılında, motorlu taşıt sanayii için harcanan çeşitli maddelerin ülke genelindeki payları şöyledir: çelik-yüzde 13; alüminyum-yüzde 16; kurşun-yüzde 69; demir-yüzde 36; platin-yüzde 36; kauçuk (doğal ve sentetik)-yüzde 58.[5] Bütün bu kaynakların çoğu sınırlı sayıdadır ve bugünkü tüketim oranına göre de bir yüzyıldan fazla dayanamayacağı tahmin edilmektedir. Bir başka sorun da, birbirlerine kaynaştırıldıkları ve kolay ayrıştırılamadıkları için otomobillerin yapımında kullanılan bu maddelerin tekrar kullanılabilecek hale getirilmesinin ancak sınırlı bir biçimde mümkün olmasıdır. ABD'de, yeni üretilen otomobillerde artık daha az çelik, daha çok plastik kullanılmaktadır. Bazı plastik türleri hiç olmazsa potansiyel olarak yeniden kullanılabilir özelliktedir, ama buna rağmen onların da otomobillerdeki diğer maddelerden ayrıştırılma zorluğu gibi bir sorunları vardır.

Otomobillerin yapımlarında kullanılan kaynaklardan oluşan çöp yığınlarının ortaya çıkardıkları durumun vehameti, atıkların yok edilmesi sorununa tümüyle yeni bir külfet getiren otomobil hurdalarının yarattıkları göz kirliliğinden de açıkça görülebilmek-

4. Diane MacEachern, "Tips for Planet Earth", *San Francisco Examiner,* 20 Şubat 1991.
5. Motor Vehicle Manufacturers Association, *a.g.y.,* s. 47.

tedir. New York kenti yakınlarındaki bazı yörelerde, kentin mali sıkıntı içinde olmasından dolayı bulundukları yerden acilen kaldırılıp hurdalığa atılmalarına ayrıca bir bütçe ayrılamayan ve bu yüzden yol kenarlarında öylece sahipsiz duran hurda otolar bırakıldıkları gibi aylarca bekleyebilmektedir. 1989'da, New York kentindeki hurda oto sayısının 140.000 gibi dudakları uçuklatacak bir miktarda olduğu kaydedilmiştir. ABD genelinde yılda 11 milyon otomobil hurdaya atılmaktadır. Hurdaya atılan bu otomobillerden çıkan bazı maddeler geri kazanılırken, geriye iki milyon tonluk kullanılamaz, çoğunlukla da kirli bir atık kütlesi kalmaktadır.[6]

Otomobillerin geri kazanımları konusunda bazı ileri adımlar atıldığını da bu arada belirtmeden geçmeyelim. Almanya'nın Landshut kentindeki BMW demontaj tesisi günde yirmi beş otomobilin sökme işlemlerini gerçekleştirmektedir. Sökülen bu otomobillerin parçalarının yüzde 80'lik bir bölümü tekrar kullanılabilmektedir. Bu işlemler şu anda, Alman Sanayi Kuruluşları Federasyonu'nun tüm muhalefetine karşın yürütülüyor. 1993'ün sonlarına doğru üreticilere kullanılmış ürünlerin geri kazanımını şart koşan yasa tasarısının kabul edilip yürürlüğe sokulacağı tahmin ediliyor.[7]

Otomobillerin geri kazanımları sırasında çıkan sorunlar, enerjinin üretimi ile tüketiminin sadece iktisadi bir konu olmadığı, doğal veya organik boyutlarının olduğunu kanıtlar. Konuyu doğal boyutundan ele aldığımızda, bir tarafta enerjinin üretim aşamasında enerji ile kaynakların ekosferden eksiltildiğini; diğer tarafta kullanım –yani tüketim– aşamasında çevreye atık madde eklendiğini görürüz. Bu, kullanılan teknolojinin döngüsel özellikte olduğunu düşünmemize yol açar; teknoloji, aynı sürece ait bir girdiler ve çıktılar sistemi olarak kavranır. Önümüzde mantıksal bir şekilde ortaya konulmayı bekleyen iki ibret tablosu var: (1) Yakıt olsun, mekân olsun doğal kaynakların belli sınırları vardır; (2) sentetik maddeler kullanıldıktan sonra ne tümüyle geri kazanılabilirler ne de tamamıyla emniyetli bir şekilde yok edilebilirler.

6. Conversation Law Foundation, "The Automobile: An Environmental Threat" (Boston: CLF Newsletter, Yaz 1990); Krystal Miller, "On the Road Again and Again and Again: Auto Makers Try to Build Recyclable Car", *The Wall Street Journal*, 30 Nisan 1991.

7. Ferdinand Protzman, "Germany's Push to Expand the Scope of Recycling", *The New York Times*, 4 Temmuz 1993.

Otomobiller, toplu halde geri kazanımı olmayan enerji ve diğer doğal kaynakları büyük miktarlarda harcamakla kalmaz, aynı zamanda çok geniş arazilere de ihtiyaç gösterirler. Kıtı kıtına bir hesapla, otoyollarının her bir millik kısmına 100.000 m²'lik arazi miktarı düşer. (Benzer hesaplamayla yapılmış bir karşılaştırmaya göre, demiryolları otoyollarının altıda biri kadar bir araziyi işgal ettiği halde otoyollarında bir mil içinde taşınandan yüzde 67 daha fazla yolcu taşıma kapasitesine sahiptir.) Otomobiller toprak ziyankârı taşıtlardır; bu, yalnızca otoyollar ile destekleyici altyapıların büyük alanlarda yer işgal etmelerinden dolayı değil, aynı zamanda otomobillerin çok az insan taşımalarından dolayı da böyledir. Konuyla ilgili çarpıcı bir örneği de Mike Hamer'in sözleriyle verelim: "Venedik'te bazı yerlerde hepsi hepsi 4m genişliğinde patikalar var ve bu patikalarda her gün normal bir otoyoldan daha fazla insan (yaya) gidip geliyor."[8]

ABD'de ekilebilir toprakların yüzde 10'u otoyolların altyapısına ayrılmıştır. Yine ABD'de, eyalet içi otoyolu yapımlarının en üst düzeye çıktığı 1960'lı yıllarda, otoyol yapımları yüzünden her yıl 50.000 kadar insanın evlerinden edildiği tahmin edilmektedir.[9] Bugün Birleşik Devletler'de, mevcut kent alanlarının hemen hemen yarısı otomobil merkezli ulaşıma ayrılmış durumdadır. Los Angeles'ta, toprakların üçte iki kadarlık kısmı otomobile tahsis edilmiştir. Bu tahsis edilen arazi parçalarının çoğundan yeterli derecede istifade edilememektedir. Toplumsal mekânların işlevsellikleri belli konulara yöneldikçe (örneğin; sadece ev veya ticari işlerin taleplerine cevap verecek şekillerde düzenlendikçe), otomobillerin işgal ettikleri alanların (çeşitli bölgelerdeki oto park alanlarının) sayısındaki artış oranı da yükselmektedir. Los Angeles'ta, ortalama bir otomobilin günde –her biri de farklı amaçlara hitap eden hizmet birimlerinde olmak üzere– sekiz kadar park yerine uğradığı tahmin edilmektedir. New Jersey banliyösünde, tasarımcılardan artık her 100 m²'lik ticarethaneye 300 m²'lik bir park alanı talep ediliyor. Mekânın otomobil tarafından işgali her ne kadar ABD'de diğer ül-

8. Mike Hamer, "Splitting the City", *New Internationalist*, No. 195, Mayıs 1989, s. 11.
9. James B. Sullivan ve Paula Montgomery, "Surveying Highway Impact", *Environment* 14 (1972), s. 12-20.

kelere oranla uç noktalarda seyrediyorsa da, diğer ülkelerde de benzer gelişmelerin yaşandığı biliniyor. Örneğin, eski Batı Almanya'da kara parçasının yüzde beşlik bir bölümünü caddelerin oluşturduğu kaydediliyor; buna park yerleri ile birlikte otomobillere ayrılmış diğer alanlar da dahil edildiğinde oran yüzde onbire fırlar.[10]

ABD'de, ekilebilir arazi sayısı henüz seyrek sayılabilecek bir durumda değil, ancak aynı şeyi diğer ülkeler için söylemek zor. Lester Brown'ın da belirttiği gibi, birçok Üçüncü Dünya ülkesi henüz otomobil merkezli ulaşımın arazi yoğun özelliğinin gereklerine cevap verecek durumda değildir:

> Otomobil merkezli bir ulaşım sistemi fazla miktarda araziye ihtiyaç gösteren bir sistemdir. Ortalama büyüklükteki bir arabanın park ihtiyacını karşılamak için üç ile altı metrelik bir arazinin tahsis edilmesi gerekir; 200 araca hizmet verecek bir park yeri içinse 4000 m²'lik bir alana ihtiyaç vardır. Her bir otomobil için ayrılacak park yerlerinin yanı sıra, caddeler, yollar ve çevre yolları için de araziye ihtiyaç vardır. Nüfus yoğunluğu yüksek bazı ülkelerde otomobillerin ihtiyaçlarına cevap verecek yeterli büyüklüklerde arazi bulunamamaktadır. Örneğin, kişi başına onda bir hektarlık ekili alan düşen Çin'de, otomobile kesinkes yer yoktur. Günde bir milyon varil petrol ihraç eden bu ülkede, özel otomobil hemen hemen hiç yok gibidir. Arazi sıkıntısı yüzünden tam teşkilatlı bir otomobil merkezli ulaşım sistemine geçiş yapamayan diğer ülkeler ise Bangladeş, Mısır ve Java adasıdır.[11]

Arazi sıkıntısı yanında otomobil merkezli ulaşım Üçüncü Dünya ülkelerinin başına başka dertler de açar. Örneğin, petrolü dışarıdan almak durumunda olan birçok Üçüncü Dünya ülkesi için petrole yapılan yatırım dış borçların daha da artması demektir.

ABD'de, otomobillere ayrılan alanların çokluğuna rağmen, bu alanların sayısı otomobillerin artış hızına yetişememektedir. 1970'te, araç başına 60 m. mesafelik yol düşmekteydi; 1986'da, bu mesafe

10. Franz Ossing ve d. "Inner Widerspruche und Aussere Grenzen der Lebensweise-Aspekte der Okologische Entwicklung", der. Klaus Voy, Werner Polster ve Claus Thomasberger, *Gesellschaftliche Transformationsprozesse und Materielle Lebensweise* (Marburg: Metropolis-Verlag, 1991) içinde, s. 362.
11. Lester Brown, "The Future of Automobiles", *Society 21* (1984): 65.

40 m.'ye düşmüştür.[12] Bunun sonucunda ortaya çıkan şey besbellidir; daha fazla trafik tıkanıklığı. Ne yazık ki, daha fazla yol yapımı da bu sorunu çözmeye yetmemekte, tersine genelde trafiğin artmasına neden olmakta, böylece ardından daha da fazla yol yapılmasını zorunlu kılmaktadır. Bir kısır döngü yaratan bu sürece otoyol yapımının kara delik teorisi adı verilir ve şu beş gelişim evresine göre işler:

1. Yol tıkanıklığı
2. Otoyol yapımıyla birlikte kapasitenin büyümesi
3. Kentin yayılma alanının büyümesi, böylece otomobile tahsis edilecek yeni alanların ortaya çıkması
4. Otomobille yapılan yolculuklar ile bu yolculukların sürelerinin artması
5. Yeni oluşan yol tıkanıklıkları

Otoyollara yapılan harcamalardan asıl faydalananlar motorlu taşıt sahipleri değil, inşaat şirketleri ile genel anlamda bütün otomobil sanayisidir. Trafik tıkanıklığıyla ilgili kara delik teorisi, trafik tıkanıklığının yaşandığı bir bölgeye yeni bir cadde eklenmesi halinde trafiğin daha da yavaşlayacağını öne süren bir istatistik ve olasılık hesabı olan Braess'in paradoksuyla bilimsel bir dayanağa da kavuşur.[13] Almanya'nın Munster kentindeki Sayısal ve Uygulamalı Matematik Enstitüsü'nde araştırma görevlisi olan Dietrich Braess'in trafik paradoksu olarak adlandırılan tezi, tıkanıklığın yaşandığı şebekelere trafiği rahatlatmak amacıyla ek caddelerin inşa edilmesinin tıkanıklığı yarım kat arttırdığı düşüncesini savunur. Tıkanıklığın artmasının nedeni, sürücülerin (buna yeni yapılmış olan caddenin cazibesine kapılan yeni sürücüler de dahildir) bu yeni caddeyi diğerine alternatif olarak tercih etmeleri, böylece gerek caddeye gerekse ara yollara hücum ederek buralarda sıkışıklığa yol açmaları, bunun sonucunda da oralardaki sıkışıklığın trafiğin geneline yansımasıdır. Bu sorunun bir diğer adı da otomobil fazlalığı

12. Matthew L. Wald, "How Dreams of Clean Air Get Stuck in Traffic", *The New York Times,* 11 Mart 1990.
13. Gina Kolata, "What If They Closed 42nd Street and Nobody Noticed?" *The New York Times,* 25 Aralık 1990.

sendromudur ki, bu sendrom otomobillerin kentin çarpık büyümesinde aktif rol oynamaları ve sırf bu yüzden banliyö sakinlerinin otomobil bağımlısı haline gelmeleri şeklinde özetlenebilir. Kentin çarpık büyümesi mekânsal olarak tek kullanım amacıyla (örneğin, evle ilgili ihtiyaçların karşılanması amacıyla veya ticari amaçlarla) ve nüfus yoğunluğunun düşük olduğu bölgelerdeki kullanım modelleriyle tanımlanır.

C. BİREYSEL TÜKETİMİN VERİMSİZLİĞİ

İkinci Dünya Savaşı sonrasında banliyölerin yaygınlaşmaya başlaması günlük hayatta kullanılan otomobil sayısının artışında önemli bir etken olmuştur. Sanayi alanında yapılan yeniliklerin otomobillere daha az kaynak tüketen ve çevreyle daha dost özellikler kazandırabilecek potansiyellere sahip olmalarına rağmen, otomotiv alanında atılacak ileri adımların da bir sınırı vardır. İleride daha küçük ve yakıt kullanımı açısından daha verimli otomobillerin üretileceğini rahatlıkla hayal edebiliriz belki, ama otomobiller tek bir kişinin özel amaçlarına hizmet ettiği ve araç sayısı bugünkü gibi günden güne arttığı sürece otomobil kullanımına ayrılan mekân değişmeden olduğu gibi kalacaktır.

Dünya genelindeki bir otomobil merkezli ulaşım sisteminin ekolojik açıdan uygulanabilirliği iki öncüle dayanır: (1) Bireyselleşmiş ulaşımın yer edinip sürekliliğinin sağlanması için gerekli olan kaynakların sürekli el altında bulunması; (2) otomobil merkezli ulaşım sistemi gibi bir sistemin çevreye ve diğer alanlara ilişkin olumsuz etkilerinin teknolojik onarımlarla düzeltilebilmesi, bunun da makûl fiyatlarla gerçekleşebilmesi. Katalitik konverterler gibi aygıtlar bazı maddelerin havaya salınmasına engel olsalar bile, karbondioksit ve eser halde bazı metallerin dışarı salınmasına engel olamamaktadırlar. Bununla birlikte, katalitik konverterlerin ihtiyacı olan platinin elde edilmesi için yılda altı milyon ton maden cevherinin rafine edilmesi gerektiği belirtilmektedir.[14] Esasen kay-

14. Greenpeace International, *The Environmental Impact of the Car* (Amsterdam: Greenpeace International, 1991).

nakların ve teknik çözümlerin sınırsız olduğu düşüncesi safdillikten başka bir şey değildir. Dünya genelinde Los Angeles ve benzeri kentlerdeki gibi otomobil merkezli bir ulaşım sistemi kurmanın olabilirliğine kuşkuyla bakmanın haklı nedenleri vardır.

İnsan, dünyanın ulaşım yönünden en verimsiz aracını yapmak gibi bir amaçla yola çıksa yine otomobili keşfederdi herhalde. Örneğin, ortalama bir otomobilin kullanım hayatının yüzde 90'ını park yerlerinde geçirdiği, kullanıldığında da yollarda neredeyse bomboş olarak seyrettiği gerçeği bile bu görüşün doğruluğunu kanıtlar. 1990'da, ABD'de, otomobil başına düşen ortalama yolcu sayısı 1.7 idi; işe gitmek amacıyla kullanılan otomobillerin ortalama yolcu sayısı ise 1.15. Evden işe, işten eve kendi otomobilleriyle gidenlerin yaklaşık dörtte üçü tek başlarına yolculuk etmektedirler.[15] New York ve New Jersey Liman İşletmeleri ile New York Kenti Ulaşım Dairesi'nin ortaklaşa yaptıkları araştırmalara göre, 1986-1989 yılları arasında kalabalığın yoğun olduğu sabah saatlerinde Manhattan'a giriş yapan otomobillerin büyük bir bölümünü tek kişilik yolcuların oluşturduğu ortaya çıkmıştır. Bu arada George Washington Köprüsü'nden geçen otomobillerin yüzde 75.8'inin de tek kişilik yolcu sayısına sahip olduğu gözlemlenmiştir.

Otomobil yolculuğu kendi kendini besler. Eğlence maksadıyla yapılan (tatile çıkmak gibi) veya işlevsel amaçlar taşıyan (alışverişe çıkmak veya işe gitmek gibi) yolculuklar otomobille yapılan yolculukların büyük bir çoğunluğunu oluşturadursun, ulaşımın halihazırdaki durumunun yarattığı yeni bir yolculuk biçimi son zamanlarda büyük bir yaygınlık kazandı. Bu yolculuklar tümüyle otomobil merkezli ulaşımı destekleyen veya ona yardımcı özellikler taşıyan yolculuklardır. Bu tür yolculuklar, otomobillere çeşitli hizmetler taşımak amacıyla yapılan yolculuklar, otomobilin park yeri bulmak amacıyla bu iş için görevlendirilmiş kişilerce dolaştırılması ve sürücü olmayanları taşımak için yapılan özel şoförlü seferlerdir.[16]

Otomobil, genellikle tek bir kişinin ulaşım ihtiyacına hizmet ettiği için değil, aynı zamanda o kişinin günden güne artan bir sıklık-

15. Deborah Gordon, *Steering a New Course: Transportation, Energy and the Environment* (Cambridge, MA: Union of Concerned Scientists, 1991), s. 20.
16. K.H. Schaeffer ve Elliot Sclar, *Access for All: Transportation and Urban Growth* (Baltimore: Penguin, 1975), s. 115-117.

la trafiğe saplanıp kalmasına neden olduğu için de verimsiz bir taşıttır. Örneğin, 1990 yılında yapılan bir araştırmaya göre, Kaliforniya'da ortalama bir sürücü bir yıl içinde seksen dört saatlik zamanını trafik tıkanıklığında harcamaktadır. Yapılan tahminlere göre 2000 yılına gelindiğinde bu zaman kaybı yılda 168 saate –yaklaşık yirmibir çalışma gününe– çıkacaktır. Trafik tıkanıklığında zaman kadar enerji de kayba uğramaktadır ve bu iki şey insan için çok değerlidir. Kaliforniya'da, trafik sıkışıklığı nedeniyle kayba uğrayan zaman ve yakıtın ortalama bir motorlu taşıt sürücüsüne maliyetinin yılda 1.000 Dolar'dan fazla olduğu tahmin edilmektedir[17] ABD'de, yirmidokuz kent kapsamında trafik tıkanıklığıyla ilgili yapılan bir araştırma sonucunda, trafik tıkanıklığı yüzünden olan zaman ve yakıt kayıpları ile sigorta giderlerinin toplam maliyetinin 1986 yılında, 1982 yılındakinin yüzde 12 fazlasıyla 24.3 milyar dolar olduğu anlaşılmıştır.[18]

Tablo 2'de de açıkça görüldüğü gibi, Los Angeles her ne kadar trafik tıkanıklığından doğan maliyet kayıpları yönünden başı çekse de, ABD'nin diğer kentleri de trafik tıkanıklığının zararlı etkilerinden gün geçtikçe daha fazla nasiplerini almaktadırlar.

Bir teknoloji olarak otomobilin, günümüzde trafik sorunlarındaki payı olsa olsa ondokuzuncu yüzyılda at kullanımının yarattığı sorunlar kadardır. Trafikle ilgili asıl sorun, otomobilin aşırı kullanımı ile toplumsal mekânın otomobile göre –homojen bir hareketlilik sistemi olarak– düzenlenmesinde yatmaktadır. Otomobilden kaynaklanan sorunlar, *kullanılan teknolojik sistemlerin* tipik sonuçlarındandır. Atlar ve at arabaları da ondokuzuncu yüzyılda kentlerde trafik tıkanıklığı ile kirlilik sorunları yaratmaktaydı. Otomobil merkezli ulaşım ise, toplumsal hayatın içine her bir ata karşılık sayısız çoklukta taşıt yerleştirerek ve bu taşıtların asıl hedeflenen hareket kabiliyetlerini dize getirecek çapta trafik tıkanıklıkları yaratarak bu sorunları daha da şiddetlendirmiştir. Sonuç olarak, ağırlıkla

17. Advisory Commission on Cost Control in State Government, "Getting the Most Out of California's Transportation Tax Dollar" (Sacramento: Joint Publications, 1990).

18. Road Information Program, "The Effects of Traffic Congestion in California on the Environment and on Human Stress", Washington, DC, Mayıs 1990; Road Information Program, "California Congestion Now and in the Future: The Costs to Motorists", Washington; DC, Şubat 1990.

otomobille gerçekleştirilen ulaşım küçük bir fayda için birçok kaynağın ve külliyetli miktarda enerjinin kullanılması demektir.

Daha genel bir ifadeyle, Batılı sanayileşmiş toplumlardaki gibi tüketimin oldukça bireyselleşmiş şeklinin yaygın bir hayat tarzı olarak benimsenmesi, enerji ve kaynak yoğun tüketime yönelinmesine ve çevresel bozunmaya yol açar. Bunun anlamı, günümüzdeki mevcut ekolojik krizin tek ve en önemli nedeninin sanayileşmiş toplumlarda yaşayan insanların günlük hayat tarzlarında aranması gerektiğidir. Sınai üretim bir bütün olarak enerjinin daha verimli kullanılmasına olanak tanıyacak şekilde gerçekleşirken, enerjinin bireysel, örneğin otomobilin kullanımı yoluyla tüketimi son on yılda korkunç derecede artmıştır. Enerji tüketimindeki bu artışın büyük bir bölümü, nispeten ucuz enerji kaynaklarının isteyen herkesin ulaşabileceği kadar yaygın olmasından kaynaklanır. Ekolojik bozulmanın kaynağı olarak üretim alanını göstermek kolaycı bir yaklaşımdır, bu sorunun asıl kaynağı bireylere indirgenmiş tüketim sisteminde aranmalıdır.

Bireyselleşmiş tüketimin büyümesinin belli sınırlarının olduğu ve otomobil merkezli ulaşımın bu sınırların canlı bir örneğini oluşturduğu günden güne daha iyi anlaşılmaktadır. Otomobil merkezli ulaşımın halihazırdaki bu durumuna rağmen seçilecek makûl bir alternatif ulaşım sisteminin amacı, otomobilleri ortadan kaldırmak değil, toplumun otomobil kullanımı üzerinde akılcı yollarla denetim kurmasını, otomobil teknolojisinin yeniden formüle edilmesini ve ulaşım sistemlerinin dönüşümünü sağlamak olmalıdır. Bu tür değişimlerin hayata geçirilebilmesi için otomobilin karşısına güçlü alternatiflerin çıkarılması zorunludur. Otomobil bugünkü haliyle çoğunluğun tercih ettiği bir seçenek olmaya devam edecektir, ama karşısına onun kadar çekici başka seçenekler çıkarılırsa durum çok daha farklı olacaktır, ama getireceği faydalar hiç de azımsanmayacak büyüklüktedir: Çevresel hasarda ve otomobil merkezli ulaşım ile onun enerji ve kaynak ağırlıklı tüketiciliğinin iktisadi kullanımdaki verimsizliğinde hissedilir ölçülerde düşüş görülecektir.

Tablo II
Dokuz ABD Kenti'nin Trafik Tıkanıklığı Durumu ve Bunun Maliyeti, 1982-87

Kent	Tıkanıklık Endeksi, 1987	1982-87 Dönemindeki Değişim Oranı (%)	Tıkanıklığın Birim Başına Maliyeti, 1987 ($)
Los Angeles	1.47	20	730
San Francisco	1.31	29	670
Washington	1.25	31	740
Phoenix	1.23	6	510
Houston	1.19	1	550
Atlanta	1.16	30	650
Seattle	1.14	20	580
New York	1.11	4	430
Chicago	1.11	11	340

Kaynak: Sanayi Ürünleri Kıymetler Ofisi, *Malların Teslimatı: Kamu Yararına Hizmet Eden Sanayiler, İşletme Biçimleri ve Yatırımlar*. Washington DC: Kongre, 1991, s. 4.

2. OTOMOBİL MERKEZLİ ULAŞIMIN EKOLOJİ VE SAĞLIĞA GETİRDİĞİ MALİYETLER

Otomobil merkezli ulaşım sistemlerinin ekoloji ile sağlığa olan etkileri belirgin olanlarından gizli olanlarına kadar oldukça fazla çeşitlilik gösterir. Zehirli dumanın ve otomobil kazalarının sorumluluğu kolayca otomobile hasredilebilirken, otomobil ile stres ve otomobil ile fiziksel sağlık arasında doğrudan bir bağ kurmak pek o kadar kolay olmamaktadır. Bunun da nedeni kısmen, bu tür bağıntıların görünür olmamasından kaynaklanır. Bu bölümde, otomobil kaynaklı kirliliğin ekolojiye ilişkin etkileri irdelendikten sonra trafiğin ve sürücülüğün sağlığa ilişkin etkileri ele alınacaktır; son olarak da, otomobil kazalarına ve onların ideolojik uzantılarına değinilecektir.

A. ÇEVRESEL BOZULMA

Otomobil kaynaklı atıklar içinde toplumun üzerinde en fazla durduğu şey otomobilin benzinle çalışan içten yanmalı motorundan çıkan atıklardır. Otomobilin, arazinin asfalt yollara taksim edilmesi gibi kaynak kullanımları üzerindeki etkileri ise pek göze batmaz. Asfalt yollar, hem bileşimlerindeki asfaltın petrol içermesi bakımından kaynak tüketici özelliktedirler hem de toprak tabanının yağmur sularını emme kapasitesinde düşüşe neden olurlar, ki bu da sel olaylarının artışında etkili bir faktördür. Geniş boyutlardaki asfalt düzenlemeleri su sirkülasyonunun doğal yapısında aksaklıklara, özellikle de yeraltı su rezervlerinin azalmasına neden olurlar. Otomobil atıklarının en yakın boş arazilere bırakılması ise son derece yaygın bir uygulamadır.[1] Yapılan bir araştırmaya göre, eski Batı Almanya'da, yollardan her yıl 100.000 ton civarında ince tozun etrafa saçıldığı ve otoyol ağlarının yüzeyinden 1mm.'lik bir tabakanın aşındığı anlaşılmıştır. Otomobil merkezli ulaşımın çevreye ilişkin gözle görülür diğer etkisi de, çevreyollarının kenarlarındaki ticari yerler ve reklam tabelaları için ayrılan alanlar dahil bütün otomobille ilgili yapıların sayısının artmasıdır. Otomobil trafiği ve diğer ilgili etkenler özellikle çirkin görünümlü arazi düzenlemeleriyle fiziksel çevrenin göz okşayıcı güzelliğinin bozulmasına neden olurlar.

Otomobilin fiziksel çevreye ilişkin çok genel sayılabilecek bu tür etkilerinin yanında asıl etkisi ürettiği hava kirleticilerinden kaynaklanır. İnsani etkinliklerle havaya salınan karbonmonoksidin üçte ikisi, diazot monoksitin yarısı ve karbon partiküllerinin üçte ikisi trafik kaynaklıdır.[2] Çevre Koruma Bakanlığı'nın verilerine göre, 1990 yılında ABD'de, havaya salınma miktarlarının ton cinsinden ölçümü yapılmış kirleticilerin yüzde 37'sinin motorlu taşıtlardan kaynaklandığı anlaşılmıştır. Bu oranla, motorlu taşıtlar yakıt

1. Otto Ullrich, "The Pedestrian Town as an Environmentally Tolerable Alternative to Motorized Travel", der. Rodney Tolley, *The Greening of Urban Transport: Planning for Walking and Cycling in Western Cities* (Londra: Belhaven Press, 1990) içinde, s. 99.
2. Otto Ullrich, "Die Kontraproductivitat des Automobils", der. Jobst Kraus, Horst Sackstetter ve Willi Wentsch, *Auto, Auto Über Alles?* (Freiburg: Dreisam Verlag, 1987) içinde, s. 152-155.

kullanan sabit birimleri, sınai süreçleri, katı atıklarının uzaklaştırılması ve bunlar gibi havayı kirleten diğer kaynakları saf dışı bırakarak ezici bir üstünlükle havayı kirletmede birinci olmuştur. Durumun bundan ibaret kalmayıp daha da kötüleşeceği besbellidir. Karbon emisyonlarının kaynakları içinde ulaşım sektörü en başta gelmektedir. Bugünkü gelişim hızına göre ulaşımdan kaynaklanan karbon emisyonlarının 2005 yılına kadar yüzde 40 artacağı tahmin edilmektedir.[3]

Yakıtların yakılması sırasında açığa çıkan diazot monoksit ile sülfür dioksit, binalarda aşınmalara, orman ve göllerde tahribatlara ve insanlarda solunum düzensizliklerinin artmasına neden olan asit yağmurunu meydana getiren bileşiklerdendir. Yakılan yakıtlar sonucu meydana gelen ve asit yağmuruna neden olan bu türden kirliliğin bir bölümü otomobil kaynaklıdır. Bunun yanında, taşıt egzosları ozon oluşumuna katkıda bulunmakla bazı bölgelerdeki ekili alanların rekoltesinde yüzde 20'lik bir düşüşe ve ormanlarda tahribatlara neden olmaktadırlar. Yine otomobillerde soğutucu olarak kullanılan kloroflorokarbonlar ise ozon tabakasının incelmesine katkıda bulunurlar. Otomobiller, dışarı saldıkları hidrokarbonlar ve azot oksitler sayesinde atmosferin alt tabakasında ozon oluşumu sağlarlar; dışarı kloroflorokarbon saldıkları için de atmosferin üst tabakasında yer alan ozon tabakasının tahribatına katkıda bulunurlar.[4] Emisyonlar değerlendirilirken, hem otomobillerden doğrudan doğruya havaya karışan birincil nitelikli emisyonların hem de otomobil içinde yakıtın depolanması, depodan çekilmesi, dağılması ve kullanılması işlemleri sırasında havaya verilen ikincil nitelikli salımların beraberce ele alınmasına dikkat edilmelidir. Bütün bunlardan sonra otomobil kaynaklı kirleticilerin potansiyel global etkilerine dikkati çekebiliriz. Örneğin, otomobillerin egzoslarından çıkan dumanların yarattığı kirliliğin atmosferin kendi kendini temizleyebilme kapasitesini tehdit ettiği ve bulutların oluşum biçim-

3. Michael R. Eaton, "What Climate Change Means for Transportation Policy in California", der. Robert L. Deen, *The Alternatives to Gridlock: Perspectives on Meeting California's Transportation Needs* (Sacramento: Institute of Public Affairs, 1990) içinde, s. 102.

4. Eric Mann, *L.A's Leathal Air* (Los Angeles: Labor/Communitiy Strategy Center, 1991), s. 12

lerinde değişikliklere neden olduğu kabul edilmiş bir gerçektir.[5]

Havadaki emisyonların azaltılmasına yönelik teknolojik çözümler de yeterli başarı sağlayamamıştır. Katalitik konverterler, karbon monoksit, sülfür dioksit ve diazot monoksit emisyonlarını azaltırken karbondioksit emisyonlarının artmasına neden olurlar, ki bu da sera etkisinin oluşumuna katkıda bulunur. Bunun yanında havaya platin gibi değerli metal gazları salarlar ve otomobilin sadece belli hızlarında etkilidirler. Trafikte konverterlerin verimi belirgin bir şekilde düşer. Çok itinalı bakım isterler ve etkililiklerini çok kısa bir zamanda yitirirler. ABD'de, daha temiz otomobillerin ortaya çıkışını sağlamak için yasal hükümlerin yürürlüğe sokulmasıyla ileri adımlar atılmışsa da, otomobillerin fazlalığı ile oluşan otomobil sıralarının uzunluğunun hızlı artışı bu adımları geride bırakmıştır. Sonuçta, otomobil başına düşen emisyon miktarında azalma sağlanmış olsa bile hava kalitesi düşmüştür. Bu yüzden, otomobil tüketiminin yüksek düzeylerde seyretmesi merkezi bir sorun olma özelliğini hâlâ korumaktadır.

B. SAĞLIĞA ETKİLERİ

Sigara içmek, diyet uygulamak, alkol kullanmak ve egzersiz yapmak toplum sağlığıyla ilgili üzerinde önemle durulan konular olma özelliğini korurken, otomobil merkezli ulaşımın sağlığa ilişkin sonuçları birçoklarınca gözardı edilmektedir. Bir İngiliz toksikolog şöyle bir slogan geliştirmiş: "Bırak arabayı, bırakayım sigarayı."[6] Sigaranın kansere yol açan etkisine gösterilen yoğun ilgi, hava kirliliğinin bu hastalığın gelişiminde oynadığı rolün ihmal edilmesine yol açmaktadır. Hava kirliliği ile sigara dumanı arasında birbirlerinin etkisini güçlendirerek tamamlayan bir ilişkinin olabileceği kuşkusunun üzerine de aynı ihmalkârlıkla gidilmemektedir.[7]

Bazı bölgelerde kirli havanın teneffüs edilmesinin, sigaranın

5. Tim Thompson, "Where Have All the Clouds Gone?" *Earth Island News* 7 (1992): 40-42.
6. Kişisel bir yazışmadan.
7. Simon P. Wolff, "Air Pollution and Cancer Risk?" Mektup, *Nature* 356 (1992): 471.

sağlığa olan zararlı etkisinin eşdeğerinde bir etki yaptığı kuvvetle muhtemeldir. Örneğin, Kaliforniya'nın Riverside ve San Bernardino bölgelerinde yaz aylarında havayı solumanın günde bir paket sigara içmeye bedel olduğu tahmin edilmektedir.[8] Sigara içme, ikinci derecede sigara içme ve kirli hava "soluma" arasında yapılan karşılaştırmaların konuyu bireyin hayatını ilgilendiren risklerden bireyin denetimi dışında gelişen kolektif tehlikelere taşıyabilmeleri gibi bir avantajları var. Dolayısıyla otomobil merkezli ulaşımın bu kolektif –başka deyişle toplumsal veya sisteme ilişkin– boyutu da aynı önemle ele alınmalıdır.

Otomobillerden havaya salınan maddeler insanlarda, nefes darlığı, akciğer kanseri ve diğer solunum bozukluklarının başgöstermesine neden olurlar. Dünya, otomobilden havaya salınan maddelerin insan sağlığını bozan özelliklere sahip olduğunu gösteren sayısız örneklerle doludur. Sıcak hava tabakasının soğuk hava tabakasının üstüne çıkarak Los Angeles ve Londra gibi kentlere kirli hava kütlesinin çökmesine neden olduğu dönemlerde, bu kentlerde acil servislerin dolup taştığı ve solunum rahatsızlıklarından kaynaklanan ölümlerde büyük bir artış olduğu gözlemlenmiştir.[9] 1990-1991 kışı, Mexico City tarihindeki en zehirli dönemdir. Başta otomobillerin egzoslarından çıkan gazlar olmak üzere kentin üstüne çöken zehirli hava kütlesi (*nata*) solunum enfeksiyonları, burun kanamaları ve nefes darlığı vakalarında yüzde 16 ile 20'lik bir artışa neden olmuştur.[10] Amerikan Akciğer Araştırmaları Derneği'nin bir araştırmasında da, 1985'te, ABD'de motorlu taşıtlardan kaynaklanan kirliliğin maliyetinin 4.3 milyar doları bulduğu ve 120.000 kişinin ölümüne neden olduğu belirtiliyor.[11]

Otomobilden havaya salınan gazların insan sağlığına zararlı etkilerine dair sunulan deneysel kanıtların üzerine her geçen gün bir yenisi daha ekleniyor. Karbondioksit, başağrılarından koroner kalp rahatsızlıklarına ve stresе kadar çeşitli hastalıklara neden olabili-

8. Mann, *a.g.y.*, s. 6.
9. Michael Renner, "Rethinking the Role of the Automobile" (Washington, DC: Worldwatch Institute, Tez No. 84, 1988), s. 35.
10. Christine Gorman, "Mexico City's Menacing Air" *Time* Dergisi, 1 Nisan 1991, s. 61.
11. Alexandra Allen, "The Auto's Assault on the Atmosphere", *Multinational Monitor* 11 (1990): 23.

yor.[12] Karbonmonoksitin ise solunum ve kardiovasküler rahatsızlıkların şiddetini arttırıcı bir etkisi var.[13] Kaliforniya'da karbonmonoksit, yeni doğan bebeklerde vücut ağırlığının normalin altına düşmesinde etkili olan üremeyle ilişkili toksit maddelerin sınıfına dahil edilir.[14] New York kenti taksi şoförlerinin kanında bulunan CO seviyesinin, kalp rahatsızlığından hastanelerde yatan hastalara kan veremeyecek derecede yüksek olması kuvvetle muhtemeldir.[15]

Simon Wolff ile C.J. Gillham 1991 yılında yayınlanan bir yazılarında, otomobil kaynaklı hava kirliliğinin sağlığa ilişkin muhtemel etkileri üzerine yapılan bazı araştırmaların sonuçlarını kısaca şöyle aktarıyorlar:

> Dizel dediğimiz, ayrı partiküller halindeki madde, akciğer kanserinin oluşumunda etkindir ve mutajen ve/veya kanserojen nitelikli bileşikler olan çok dönüşümlü aromatik hidrokarbonlar içerir. Sydney'de, trafikten kaynaklanan ve yakıtın yetersiz yakılması sonucu açığa çıkan benzopirenden dolayı her yıl 30 kişinin akciğer kanserine yakalandığı tahmin ediliyor. Aynı şekilde, trafikten kaynaklanan hava kirliliği nedeniyle Japonya'da da akciğer kanseri vakaları artmıştır; ABD'de, yanma sonucu açığa çıkan sınırlı sayıda kanserojen konusundaki kaba risk tahminlerine dayanılarak her yıl 586 ila 1650 yeni kanser vakasının ortaya çıktığı düşünülüyor. Kansere ek olarak, motorlu taşıtlardan kaynaklanan partikül kirliliğinin yoğun olduğu kentlerde yaşayan çocuklarda solunum hastalıklarının ve bunların partiküllere yoğun bir şekilde maruz kalan kişilerde erken ölümlere yol açabilecek kronik nefes tıkanıklıklarına rastlandığı kaydediliyor. Trafikten kaynaklanan hava kirliliğine bağlı ölüm ve hastalık vakaları bu yüzden hayli yüksek olmalı. Bazı tahminlere göre, bir kişinin otomobilin yarattığı kirlilikten ölme riskinin (nedene bağlı ölümlerin toplam nüfusun bir parçası olarak yıllık sayıları) 1.67x104'lere ulaştığı (bir başka deyişle, yılda onbin kişiden iki kişinin otomobil kaynaklı kirlilik nedeniyle hayatını

12. Deborah Gordon, *Steering a New Course: Transportation, and the Environment* (Cambridge, MA: Union of Concerned Scientists, 1991), s. 62.
13. Jean-Phillippe Barde ve Kenneth Button, "Giriş", der. Jean-Phillippe Barde ve Kenneth Button, *Transport Policy and the Environment* (Londra: Earthscan Publications, 1990) içinde, s. 1-2.
14. Mann, *a.g.y.*, s. 13.
15. Paul Wachtel, *The Poverty of Affluence* (Philadelphia: New Society Publishers, 1989), s. 56.

yitirdiği) ileri sürülüyor, ki bu sayı İngiltere'de trafik kazalarında ölenlerin sayısından iki kat fazladır.[16]

Wolff, bir başka makalesinde de otomobil mülkiyeti ile lösemi ve lenf kanseri oluşumu arasındaki ilişkileri epidemiyolojik vaka sonuçlarına dayanarak incelemiştir.[17] Makalesinde ortaya attığı hipotez, araba egzosundan çıkan benzen ile benzinin buharlaşması sonucu ortaya çıkan benzene maruz kalmanın bu iki hastalığın oluşumunda büyük payı bulunduğuna ilişkindir. Bu hipotez, insanların günlük hayatlarında yüz yüze oldukları vakalardan hareket ettiği için kanserin çevresel nedenlerinin araştırılmasında benimsenen bakış açısına yeni bir boyut getiriyor. Benzen gibi maddelere maruz kalınması konusunda mevcut birçok araştırma ise sınai ve mesleki alanlarla sınırlı kalıyor.

Otomobiller tehlikeli gazların yanında havaya çeşitli metal ve mineral partikülleri de salarlar. Örneğin, fren balatalarının aşınması sonucu çıkan asbest partikülleri havaya karışır. Önceden de belirtildiği gibi, katalitik konverterler de havaya değerli metal gazları salarlar. Otomobilden salınan partiküllerin vücuda doğrudan zararları olmasa da, potansiyel kanserojenlerin etkin hale geçmelerine neden olabilirler.[18]

Maden sanayii yıllar boyu akciğer kanseri belirtilerine astımın ve sigara kullanımı gibi kişisel bağımlılıkların yol açtığını düşündü.[19] (Tabii bu yanlış teşhis, maden şirketlerini işçilerinin sağlıkla ilgili şikayetlerinin sorumluluğundan kurtarmaya da hizmet ediyordu.) Benzer bir yanlışlıkla duman yüzünden bazı çocuklarda görülen kronik solunum rahatsızlıkları soğuk algınlığı belirtisi olarak görülebilmektedir. Oysa bu rahatsızlıkların nedeni kirlilik de olabilir, kirlilik nedeniyle vücudun bakteri ve virüslere karşı bağışıklığının azalması da.[20] Bu örneklerden de anlaşıldığı gibi, kirliliğin ya-

16. Simon P. Wolff ve C.J. Gillham, "Public Health versus Public Policy? An Appraisal of British Urban Transport Policy", *Public Health* 105 (1991): 219.
17. Simon P. Wollf, "Correlation between car ownership and Leukaemia: Is non-occupational exposure to benzene from petrol and motor vehicle exhaust a causative factor in Leukaemia and lymphoma?" *Experentia* 48: 301-304 (Basel: Birkhauser Verlag, 1991).
18. Mann, *a.g.y.*, s. 17.
19. Barbara Ellen Smith, "Black Lung: The Social Production of Disease", *International Journal of Health Services* 11 (1981): 343-359.
20. Mann, *a.g.y.*, s. 22.

rattığı etkiler kişiye özgü ve doğal durumlar olarak değerlendirilirler. Gerçekte ise bunlar, doğal olmayan ve herhangi bir kişinin denetimi dışında gelişen durumlardır.

Otomobil kullanımıyla havaya salınan metaller arasında kurşun en zararlı olanıdır. Oldukça zehirlidir ve diğer zararlarının yanında beyinde hasara yol açıcı etkileri vardır.[21] ABD'de, kurşunlu benzin tüketiminde düşüş sağlanan 1976 ile 1986 yılları arasındaki dönemde ülkedeki insanların kanlarındaki ortalama kurşun seviyesinin üçte bir oranında düştüğü gözlenmiştir.[22] Ne var ki ABD'de, yılda bir milyar galon kurşunlu benzin hâlâ satışa sunulmaktadır; bu satışların çoğu eski model otomobillere ve çiftçi ekipmanlarına yöneliktir.[23] Bunun yanında, ABD şirketleri gelişmekte olan ülkelere kurşunlu benzin ihracatını sürdürmektedirler. Bu yüzden benzin tüketiminde bir çifte standart –gelişmiş ülkelerdeki benzin tüketimi ile gelişmekte olan ülkelerdeki daha sağlıksız benzin tüketimi şeklinde– sözkonusudur. ABD'de, kurşunlu benzin tüketiminde bir azalma sağlanmışsa da dünyanın diğer bölgelerinde bu oran hâlâ yüksek seviyelerde seyretmektedir. Nijerya'daki otoyollarda havaya savrulan tozların kurşun boyalardan daha fazla kurşun içerdiği kaydedilmektedir. Evleri Mexico City'nin trafiği yoğun caddelerinin yakınında bulunan çocukların kanlarındaki kurşun seviyesi, buralarda oturmayan çocuklara oranla daha yüksektir ve bu çocuklarda nörofizyolojik davranış bozukluklarına rastlama olasılığı daha yüksektir.[24]

Motorlu taşıt trafiği havaya zehirli maddeler salmasının yanısıra başka kirlilik biçimlerinde de rol oynar. Bunların arasında belki de en sinsi olanı, insan hayatının genel niteliğindeki zararlı etkileri kadar sağlık konusunda da riskler taşıyan gürültü kirliliğidir. ABD Çevre Koruma Bakanlığı toplum sağlığının korunması için azami ses şiddetinin 70 desibel (dBA) olması gerektiğini belirtirken, hareketli bir caddenin trafiğinin yarattığı gürültünün ortalama 85

21. Merck Manual, "Lead Poisoning", (Rahway, NJ: Merck, Sharp and Dohme Research Laboratories, 1982), s. 1879.
22. Renner, *a.g.y.*, s. 37.
23. Philip Hilts, "California to Test Children for Lead Poisoning", *The New York Times*, 12 Ekim 1991, s. 7.
24. Kenny Bruno, "Not getting the Lead Out", *Greenpeace*, Ekim-Aralık 1991, s. 18.

dBA olduğu kaydediliyor. İniş ve kalkışlarında müthiş gürültüye yol açan jetler gibi daha yüksek sesler çıkaran araçlar bulunsa bile "anayol trafiği ABD'de gürültüyü oluşturan kaynakların başında gelir."[25] 1987'de, ABD'de, Nüfus Sayım Müdürlüğü'nün yapmış olduğu ankete göre, çeşitli yerleşim birimlerinde yaşayan 6.6 milyon kişi yakınlarındaki trafiğin yarattığı gürültüden rahatsız olduklarını belirtmiştir. Bu sayının yerleşim birimlerinin tümünün sadece yüzde 7.4'ünü temsil ettiği göz önünde bulundurulursa, trafiğin suç olaylarından daha fazla şikâyet konusu olduğu anlaşılır. Benzer sonuçlara motorlu taşıtların çokça kullanıldığı diğer toplumlarda da rastlamak mümkündür. Batı Almanya'da yapılan anketlerde, nüfusun yüzde 95'inin trafiğin gürültüsünden rahatsız olduğu, yüzde 54'ünün gürültü nedeniyle başka yerlere taşınmayı bile düşündüğü ortaya çıkmıştır.[26]

Gürültü kirliliği iyimser bir tanımlamayla rahatsız edici bir şeydir, kötümser bir tanımlamayla ise, insanlarda işitme kaybına yol açmakla kalmayıp, stres ve yüksek tansiyon gibi rahatsızlıklara da neden olabilen bir sağlık sorunudur. 1980'de, Batı Almanya'da yapılan bir araştırmada, trafik gürültüsü ile tansiyon arasında doğrudan bir ilişkinin olduğu saptanmıştır. Bin kişi üzerinde yapılan bu araştırmada, araştırmaya katılanlara yüksek tansiyon şikâyeti nedeniyle doktora başvurup vurmadıkları sorulmuştur. Sorulan sorularda yaş ve cinsiyet farkı gözetilmekle birlikte, araştırma kapsamındaki kişilerin trafiğin yoğun olduğu bölgelerde oturup oturmadıkları da dikkate alınmıştır. Sonuçta, yüksek tansiyon şikâyeti bulunmayanların çoğunun trafiği yoğun olmayan bölgelerde oturduğu, yüksek tansiyondan muzdarip kişilerin çoğunun da trafiği yoğun olan bölgelerde oturduğu saptanmıştır.[27] Kalıtım, egzersiz ve perhiz gibi unsurların tansiyonla ilgileri açıkça biliniyor olsa da bu araştırmada elde edilen veriler oldukça anlamlıdır. Başka araştır-

25. Frederick P. Stutz, "Environmental Impacts", der. Susan Hanson, *The Geography of Urban Transportation* (New York: The Guilford Press, 1986) içinde, s. 329.
26. Till Bastian ve Harold Theml, *Unsere Wahnsinnige Liebe Zum Auto* (Beltz: Psychologie Heute/Taschenbuch, 1990).
27. Institut für Angewandte Umweltforschung, *Der Auto Knigge* (Reinbeck bei Hamburg: Rowohlt Verlag, 1990).

malar da bu araştırmada saptanan gürültü seviyeleri ile tansiyon arasındaki ilişkileri desteklemektedir.[28]

Trafik gürültüsünün sağlığa ilişkin doğrudan etkilerine ek olarak ikinci dereceden zararlı etkilerinin de olduğu çeşitli ülkelerde yapılan araştırmalarda ortaya çıkmıştır. Bahsi geçen bu etkiler kendilerini uyku bozuklukları, konsantrasyon bozuklukları, duraksayarak konuşma ve iç sıkıntısı gibi rahatsızlıklar şeklinde gösterirler.[29] Trafik gürültüsünün yaşlılığa bağlı duyma ve görme bozukluklarının ortaya çıkışını hızlandırdığı da yapılan varsayımlar arasındadır.[30]

Ulaşım sistemlerinin sağlığa ilişkin sonuçlarının bütünlüklü bir analizinin yapılması artık zorunludur. Böyle bir amaçla yapılacak bir araştırmanın otomobil merkezli ulaşımın sağlığa ilişkin şimdiye kadar farkına varılmamış etkilerini açığa çıkaracağı inancındayız. Almanya'da yapılan ve hava kirliliği yoğun olan şehirlerde yaşayan çocukların bağışıklık tepkileriyle hava kirliliği seyrek olan şehirlerde yaşayan çocukların bağışıklık tepkilerinin karşılaştırıldığı araştırma, bahsettiğimiz türden bir araştırmanın potansiyelleri hakkında bize bir ipucu verir. Bu epidemiyolojik araştırma sonucunda, kirli bölgelerde yaşayan çocukların, kirliliği az olan bölgelerde yaşayan yaşıtlarına göre daha zayıf bağışıklık sistemlerine sahip oldukları ve kanlarında lenfositlerin (T hücreleri) daha düşük olduğu ortaya çıkmıştır.[31] Kirliliğin etkileri konusunda bu tür sonuçlar bizim için bir şeyler ifade ediyorsa, bunların içerimleri çok daha korkunç boyutlarda olabilir. Bu araştırmadan hareketle, trafik kaynaklı kirliliğin çocukların bağışıklık tepkilerine olan zararları ve astım, alerji ve enfeksiyon gibi rahatsızlıkların ortaya çıkışındaki rolleri araştırılabilir örneğin. Dahası, ortaya otomobilin egemen ol-

28. Bastian ve Theml, *a.g.y.*

29. Sonja M. Hunt, "The Public Health Implications of Private Cars", der. Claudia Martin ve David V. McQueen, *Reading for a New Public Health* (Edinburgh: Edinburgh University Press, 1989) içinde, s. 100-115.

30. Ad Hoc Group to the Environment Committee of OECD, "Automotive Air Pollution and Noise: Implications for Public Policy", der. Ralph Gakenheimer, *The Automobile and the Environment: An International Perspective* (Cambridge, MA: The MIT Press, 1978) içinde, s. 402-404.

31. Ernst Gerhard Beck ve Pavel Schmidt, "Verkehr und gesundheit in Frankfurt", der. Tom Koenigs ve Roland Schaeffer, *Fortschritt vom Auto* (Münih: Raben Verlag, 1991) içinde, s. 57-74.

duğu bir mekânda (havaya salınan maddelerin etkilerine ek olarak veya onların etkileriyle birlikte yaratılan bir ortamda) yaşıyor olmaktan kaynaklanan sosyopsikolojik streslerin insanın bağışıklık sisteminin işleyişini olumsuz yönde etkilediğine ilişkin ilginç sonuçlar da çıkabilir. Bu yüzden yapılacak olan araştırmalarda bireysel emisyonun (kurşun emisyonu örneğin) sağlığa ilişkin zararlarıyla sınırlı kalınmamalı, aynı zamanda iki veya daha fazla emisyonun birarada bulunmasıyla oluşabilecek muhtemel etkiler de değerlendirmeye alınmalıdır. Bununla da kalınmayıp, sosyopsikolojik stres yapıcıları (örneğin trafik gürültüsü) dikkate alınmalı ve bunların psikolojik işlevler ile bütün otomobil emisyonu kompleksiyle olan bağıntıları birarada değerlendirilmelidir.

C. SÜRÜCÜLÜK

İnsan, zihinsel olarak sürücülüğün neden olduğu streslere kendini alıştırabilir ve bir süre sonra da bunu stres olarak algılamamaya başlar. İnsanın zihni strese uyum sağlarken acaba bedeni de aynı şekilde uyum sağlayabilir mi? Elde bulunan verilere göre sağlamaz. Örneğin, trende yolculuk edenlerin kalp atışlarının özel otolarda yolculuk edenlerinkine oranla düşük olduğu saptanmış. Başka araştırmalarda da sürücülüğün vücuttaki stres hormonu, kan şekeri ve kolesterol seviyelerini yükselttiği saptanmış.[32]

ABD'de yayınlanan bir hükümet raporunda, trafik tıkanıklığının psikofiziksel etkileri üzerine yapılmış araştırmaların kuşbakışı bir değerlendirmesi yapılırken şu sözlere yer veriliyor:

> Otomobil sürücüleri ile ilgili yapılan araştırmalarda, trafik tıkanıklığına maruz kalınmasıyla çeşitli ters psikolojik tepkilerin ortaya çıkması arasında belirgin bir ilişkinin varolduğu görülmektedir. Örneğin, araştırmacılar yoğun trafik tıkanıklıkları ile kalbin atış hızının, tansiyonun ve elektrokardiyogram düzensizliklerinin artışı arasında belirgin ve doğru orantılı bir ilişkinin bulunduğunu kaydetmişlerdir. Aynı zamanda, yapılan araştırmalar trafik tıkanıklığına uzun süre maruz kalmanın,

32. A.A. Robinson, "The Motor Vehicle, Stress and a Circulation System", *Stress Medicine* 4 (1988): 173-176.

özellikle de bu uzun mesafeli, uzun bekleme süreli ve sıkça karşılaşılan bir durumsa, olumsuz ruh hallerinin artmasına, gerilimli durumlara karşı tahammülün azalmasına ve hattâ sabırsız araba kullanma alışkanlıklarına neden olabildiğini göstermektedir. Konunun uzmanları, psikolojik araştırmaların, trafik ortamına uzun süreli maruz kalınmasının kişinin davranışları ile sağlığı üzerinde yarattığı etkilerle ilgilenecek yerde daha çok sürücülerin bulundukları ortamın acil taleplerine gösterdikleri kısa süreli tepkilerle ilgilendiğini belirtmektedirler.[33]

Trafik tıkanıklığı Amerikalı sürücülerde saldırgan davranışların ortaya çıkışını kolaylaştırıyor olabilir, ancak Amerikalı sürücüler bu davranış biçiminin zaten yabancısı değildirler. Norveç hükümetinin yaptığı bir araştırmaya göre, otomobil trafiğinin kişiliksizliğinin genellikle trafik tıkanıklıklarında kendini gösteren rekabetçilikle biraraya gelmesi sonucunda insanlarda alışılmamış bir acımasızlığın ortaya çıktığı anlaşılmıştır.[34]

Yapılan bir başka araştırmada da, trafik tıkanıklığına fazlaca maruz kalınmasının tansiyonu yükseltebileceği, gerilimli durumlara karşı tahammül gücünü zayıf düşürebileceği ve araba kullanırken olumsuz ruh halleri ile saldırganlık hallerini arttırabileceği sonuçları ortaya çıkarılmıştır. Bu zararlı değişimler kişisel çabalarla pekâlâ hafifletilebilir.[35] Otomobil sürücüleriyle ilgili yapılan deneysel saha araştırmaları bize kalabalık saatlerdeki trafikle göğüs ağrıları ve kalp ritimsizlikleri arasında, trafik yoğunluğu ile kalbin atış hızı, tansiyon ve kardiyogram düzensizlikleri arasında ve işe gidiş geliş yolunun uzunluğu ile tansiyon arasında belirgin bir ilişkinin olduğunu göstermektedir.[36] Araştırmalar, günden güne artış gösteren trafik tıkanıklığının, insanlarda stresi ve saldırganlık duygularını arttırdığı ve çevreyollarındaki silahlı saldırılar ile diğer ci-

33. U.S. General Accounting Office, *Traffic Congestion: Trends, Measures and Effects,* Washington, DC, 1989, s. 68.
34. Hakon Stang, *Materialized Ideology: On Liberal and Marxist Power Analyses, Westerness and the Car* (Oslo: University of Oslo, Trends in Western Civilization Program No. 12, 1977), s. 19.
35. University of California Wellness Letter, "When Rush Hour Never Ends", 401-2. Berkeley, 1988.
36. Daniel Stokols ve Raymond Novaco, "Transportation and Well-Being", der. Irwin Altman, Joachim Wohlwill ve Peter Everett, *Transportation and Behavior* (New York: Plenum Press, 1981) içinde, s. 85-125.

simlerle yapılan uzaktan saldırıların, otomobili silah yerine kullanarak gerçekleştirilen mütecaviz hareketlerin ve araba seyir halindeyken sürücülerin yolda birbirleriyle olan zıtlaşmalarının oluşumuna katkıda bulunduğu görüşünü desteklemektedir.[37]

Aracın uzun süre kullanılmasının aynı zamanda vücuda biyomekanik etkileri de sözkonusudur. Eldeki veriler, otomobilin uzun süre kullanılmasının "sürücü omurgası" ve "sürücü kalçası" gibi çeşitli vücut bozukluklarına yol açtığına ilişkin şüphelerimizi doğrular niteliktedir.[38] Bunun yanında, günde 30 mil ve daha uzun mesafelerde yolculuk eden sürücülerin bel fıtığına maruz kalmaya daha eğilimli hale geldikleri ve kamyon şoförlerinin bel hastalıklarına daha fazla yakalandıkları kaydedilmektedir.[39] Sonuçta, otomobil sürücülüğünün insan vücudu üzerindeki en yaygın etkisi, bizzat varlığıyla kısıtladığı fiziksel hareketliliğin asgari ölçülerde gerçekleşmesidir.

D. OTOMOBİL MEKÂNINDA BEDENSEL SAĞLIĞIN DURUMU

Günümüzde ABD'de, bedensel sağlığın artış gösterdiğine ilişkin genel kanıya rağmen, gerçekte 1990'da bedensel faaliyette bulunan kişilerin genel nüfusa oranı çok düşüktür ve bu durum 1980'lerin ortalarından bu yana pek değişmemiştir; yüzde 40 civarında bir artış sözkonusudur. Amerikalıların yaklaşık yüzde 60'ı zamanlarının çoğunu otururak geçirmektedirler (oturmak derken, bu insanların boş zamanlarında haftada 60 dakikadan daha az bedensel faaliyette bulundukları kastedilmektedir). Fiziksel etkinliğin olmaması durumunun yarattığı sonuçlar oldukça vahimdir; hareketsizlik, kalp hastalığına neden olan unsurlar içinde sigara kullanmaktan ve şişmanlıktan daha fazla risk taşır.[40]

37. Road Information Program, "The Effects of Traffic Congestion in California on the Environment and on Human Sress", Washington, DC, Mayıs 1990.
38. Samuel Homola, *Backache: Home Treatment and Prevention* (West Nyack, NY: Parker Publishing Co., 1968).
39. National Institute on Disability and Rehabilitation Research, "Low Back Pain", *Rehab Brief* 9:9. Washington, DC, 1987.
40. Jane E. Brody "Personal Health", *The New York Times,* 3 Şubat 1993.

Sürücülüğün egzersiz yapma olanağını sınırlamasının yanında, sorunu bir de otomobilin ihtiyaçlarına ayrılmış olan alanların, otomobil kullanmaktan arta kalan zamanlarda insanların zinde kalabilmek için yapabilecekleri faaliyetleri kısıtlayıp kısıtlamadığı şeklinde de ele almalıyız. Konuyu bu yönden ele aldığımızda görülecektir ki, günümüz toplumlarında bedensel sağlık konusunun bir sorun haline gelmesi yalnızca bedensel çalışmanın günümüzde iyice azalmış olmasından değil, aynı zamanda otomobile ayrılmış alanların yapısının yürüyüş yapma veya bisiklete binme olanaklarını kısıtlıyor olmasından da kaynaklanır.

Son zamanlarda sağlıklı olmaya ve sağlıklı kalmaya olan ihtiyacımızı telâfi etmeye yönelik devasa bir sistem –günlük hayatın dokusundan koparılmış bir sistem– ortaya çıkmıştır. Bu sistem, yani bedensel sağlık sanayii insanlara, genellikle doğal hareketlerden esinlenmiş (sırasıyla koşu/yürüme, merdivene çıkma ve bisiklete binme koşullarını taklit eden ayak değirmeni, jimnastik merdiveni ve kondisyon bisikleti) ve bir hayli de pahalı olan donanımlar sunmaktadır. Bu donanımlar doğal faaliyetler içinde bulunan bedensel hareketlerin tekrarını sağlamakta, fakat hareketlerin gerçekte olduğu gibi *yaşanmasını* sağlayamamaktadırlar. Bedensel sağlık metalaştırılmıştır, gerçekte bir iki ufak alet, biraz teknik bilgi ve yapılacak hareket için ayrılmış ufacık bir alan yeterli olacakken, bütün bunlar karmaşık, pahalı ve gizemli birer teşebbüs halini almıştır.

Bütün bunlardan, insanın bedensel sağlığının sadece çalışma şartlarına bağlı olmadığı, büyük oranda mekânın toplumsal düzenlenmesiyle de ilişkili olduğu sonucu çıkarılabilir. Thomas Boudreau'nun da belirttiği gibi zindelik günlük hayatın içinde de sağlanabilir: "Kuşkusuz iyi bir fiziksel mekân, gündelik hayat bağlamı dışında bir bedensel faaliyet anlayışı barındıran ve bunun paralelinde işleyen, çok uzmanlaşmış bir sistem yaratmaktan çok kent ortamının, çalışma ortamının ve eğitim sisteminin iyi tasarlanmasıyla oluşturulur."[41] Buna, çalışma süresi ile işe gidiş geliş sürelerinin bölümlenmesi örneğinde olduğu gibi, zamanın toplumsal olarak düzenlenmesinin de bedensel sağlık konusunda etken olduğu ger-

41. Thomas J. Boudreau, "Physical Activity, Health and Social Policies", der. Ferdinand Landry ve William Orban, *Physical Activity and Human Well-Being* (Miami: Symposium Specialist, 1978) içinde, s. 249.

çeğini ekleyebiliriz. Zindelik sanayiinin böylesi bir yaygınlık kazanması, çalışma ve kent ortamının yapısı gereği insana tanımadığı zindelik fırsatını ve zamanını telâfi etmesi sayesinde olmuştur. Aerobik ve diğer gelişmiş kondisyon teknikleri gibi uzmanlaşmış zindelik tekniklerine önem verilmesi, yürüyüş yapmak gibi zinde kalmanın daha doğrudan ve teknik olarak daha az karmaşık biçimlerinin görmezden gelinmesine neden olur. Otomobil mekânında yürüyüş çok zor şartlarda gerçekleşir. Daha çok yaşlıların rağbet ettikleri kır yürüyüşlerinde bile gidiş gelişler için otomobile ihtiyaç duyulur. Böylece otomobil, kent mekânlarının tasarım biçimini, dolayısıyla bedensel sağlık için gerekli yapılaşmayı ve zindeliği sağlayan araçları korkunç derecede etkiler.

Otomobilin bedensel sağlığa ilişkin olumsuz ve hiç de dolaylı olmayan etkisini hafifletmenin bir yolu, kentlerde bisiklete ve yayalara daha fazla alanın ayrılmasıdır. (Bu konu 9. Bölüm'de ayrıntısıyla tartışılacaktır.) Usturuplu bir biçimde yapıldığında bu tür yollar, insanları işlerine gitmek veya başka başka amaçlar için yürümeye ve bisiklete binmeye teşvik edici bir rol oynayabilecektir. Hiçbir şey için olmasa bile bisiklet ve yaya yolları egzersiz yapmak ve boş zamanları değerlendirmek için kullanılacaktır. ABD'de, bahsi geçen türden yolların daha da çoğaltılması yönünde halktan oldukça büyük bir destek vardır. 1992'de, Louis Harris Organization'ın ülke genelinde yaptığı bir ankette, halkın yüzde 72'si daha fazla bisiklet ve yaya yolu istediğini belirtmiştir. Ankete katılanların yüzde 4'ü işe yürüyerek, yüzde 1'i de bisikletle gittiğini belirtirken, yüzde 73'ü egzersiz yapmak amacıyla yürüdüğünü, yüzde 46'sı bisiklete bindiğini, yüzde 24'ü de koştuğunu belirtmiştir.

E. OTOMOBİL KAZALARI

Otomobilin sağlığa ilişkin olumsuz etkileri arasında ölüme sebebiyet en üzücü olanıdır. Dünya Sağlık Teşkilatı'ndan elde edilen verilerde, motorlu araç kazalarında 1988 yılı içerisinde kırk ülkede toplam 142.799 kişinin hayatını kaybettiği kaydedilmektedir. Nüfus Sayım Müdürlüğü'nün yaptığı bir araştırmaya göre, ABD'de 1989'da her 100.00 kişiden 19.2'sinin motorlu araç kaza-

larında can verdiği saptanmıştır. ABD'de, yaşları onbeş ile ondokuz arasında değişen gençlerin ölüm nedenlerinin başında otomobil kazaları gelmektedir. Aslına bakılacak olursa, ergen ölümlerinde otomobil kazaları, ölüme sebebiyet veren dokuz ana etkenin *hepsini* geride bırakarak birinci sırayı alır. ABD'de, ergenlik çağındaki gençlerin ölüm nedenleri arasında ikinci sırayı alan cinayetler sonucu meydana gelen ölümlerin oranı, otomobil kazaları sonucu meydana gelen ölümlerin oranının sadece beşte ikisi kadardır. ABD'de, beş ile kırküç yaş arası ölümlerin başlıca nedeni olarak araba kazaları gösterilmektedir. Bundan dolayı otomobil kazaları, ortalama ömür süresini azaltan nedenlerin başında gelir.

Motorlu araç kazaları, 1989'da ABD'de, ülke içinde meydana gelen tüm ölüm vakalarının nedenleri arasında beşinci sırayı almıştır; bu kazalar sonucunda, başka kazalar yüzünden ya da şeker hastalığı, intihar, bulaşıcı hastalıklar (AIDS dahil), karaciğer hastalıkları veya cinayet nedeniyle ölenlerden daha fazla insan hayatını kaybetmiştir. Bunun yanında, motorlu araç emisyonlarının, kirlilik kaynaklı ölümlerin dörtte ikilik bir kısmının nedeni olan habis tümör ve akciğer hastalıklarının ortaya çıkışında rol oynayan çeşitli bilinmeyen etkileri mevcuttur.

Motorlu araç kazalarındaki ölümlerin büyük bir bölümünün faturasını ne sürücüler ne de taşıt yolcuları ödemektedir. Ulusal Otoyol Trafik Emniyet İdaresi'nin verilerine göre, 1991'de ABD'de gerçekleşen trafik kazalarında 6.440 yaya hayatını kaybetmiştir; bu sayı ülke içinde meydana gelen trafik kazalarının tümünde ölenlerin toplam sayısının yüzde 16'sını oluşturmaktadır. Başka ülkelerde yaya ölümleri daha da büyük bir sorun olabilmektedir. Örneğin, İngiltere'de otoyollarda meydana gelen ölümlerin üçte biri yayalara aittir.[42] Londra, yayalar, özellikle de çocuk ve yaşlı yayalar için tehlikeli bir kent olarak ün yapmıştır.

ABD, nüfusunun kalabalık, otomobil sayısının çok ve yoğun oluşu, ayrıca sürücülerin diğer ülkelerdekilere göre daha çok yol katetmeleri yüzünden trafik kazalarının sebebiyet verdiği ölümlerde dünyada başı çekmektedir. Her yıl trafik kazalarında ölenlerin

42. William E. Schmidt, "Britain Puzzles Over a Peril: Crossing the Street", *The New York Times,* 25 Kasım 1991.

beşte biri veya dörtte biri Amerikalıdır. Ancak, insan sayısı ve yolculuklar hesaba katıldığında ABD'nin, sürücülük bakımından diğer ülkelere göre daha emniyetli olduğu görülür. Dünya Sağlık Teşkilatı'nın verilerine göre ABD, 1988 yılında 100.000 kişinin trafik kazalarındaki ölüm oranında kırk ülke içinde altıncı sırayı almaktadır; bu ülkeler içinde ilk beş sırayı alan ülkeler sırasıyla Portekiz, Yeni Zelanda, Macaristan, Belçika ve Ekvator'dur. Suriye, trafik ölümlerinde en düşük orana sahiptir; onu sırasıyla Hong Kong, Şili, Tayland ve Norveç izlemektedir. 1989 yılında, 100 milyon aracın katettiği yol üzerinde meydana gelen kazalardaki ölüm oranına göre ABD, İsveç ve Norveç'ten sonra trafik kazalarında ölüm vakalarına en az rastlanan üçüncü ülke sıfatını kazanmıştır; bu araştırmada İspanya, trafik ölümleri ortalamasında birinci durumdadır.[43]

Otomobil ölümlerinin karşılaştırmalı analizi pek kolay bir iş değildir. Tanımlamalar ülkeden ülkeye değişiklik göstermektedir. Yapılan istatistiklerde de otomobil ölümlerinin meydana geldikleri dönemlerin süreleri arasında farklılıklar vardır; birçok ülkede bu dönem otuz gün kabul edilir. Bunun yanında, eldeki veriler yetersizdir. Birçok Üçüncü Dünya ülkesinde otomobil ölümleri konusunda herhangi bir sayım yapılmamaktadır. Bütün bu veri toplama sorunlarına ek olarak toplanmış olan verilerin yorumlanmasında da sorunlar yaşanmaktadır. Otomobil ölüm oranlarının farklı oluşu yolun ve otomobilin emniyetli olup olmamasına olduğu kadar kültürler arasındaki farklılıklara da bağlıdır. Örneğin, Batı Almanya'da "ulusun niteliklerine uygunluk" ile otobanlarda hız sınırının olmaması durumu yollardaki ölüm oranlarını azaltıcı etkenler olarak kabul edilir.[44]

ABD'de, otomobil çarpışmaları yaralanmaların başlıca nedenidir. Ulusal Güvenlik Konseyi tarafından 1990 yılı içerisinde ABD'de motorlu araç kazalarına bağlı 5.6 milyon yaralanma vakası saptanmış; bunların maliyet kaybının da 95.9 milyar dolar olduğu belirtilmiştir. Motorlu araç kazaları, travma nedeniyle ortaya çıkan yarım felç, kısmi felç ve sıklıkla rastlanan epilepsi ve baş ya-

43. Motor Vehicle Manufacturers Association, *Facts & Figures '92,* Detroit, 1992, s. 91.
44. Bastian ve Theml, *a.g.y.*

ralanmalarının belli başlı en büyük etkeni sayılmaktadır.[45]

ABD'de, otomobil güvenliği zaman içinde büyük bir aşama kaydetti. 1935 ile 1985 arasındaki elli yıllık dönemde, 100.000 kişi arasındaki otomobil ölümleri oranı 28.6'dan 19.1'e, mil başına yüz milyon araçta ölüm oranı da 15.91'den 2.58'e düşmüştür.[46] Fakat yine de otomobille yapılan yolculuklar diğer araçlarla yapılan yolculuklara oranla hâlâ en tehlikeli olanıdır. ABD'de, 1987'de, mil başına 60.5 milyon yolcuda (sadece otomobil yolcuları geçerli olmak üzere) yalnızca bir tane ölüm vakasına rastlanırken, yerel havayolları ulaşımında mil başına 1.5 milyar yolcuda bir ölüm vakasına rastlandığı saptanmıştır; bir başka deyişle, hava ulaşımındaki ölüm oranı özel otomobillerdekinin yirmibeşte biri kadardır. Konuya olasılık hesaplarıyla açıklık getirecek olursak, bir Amerikalının hayatının elli yıllık döneminde uçak kazasından ölme ihtimali 20.000'de bir, cinayete kurban gitme ihtimali 300'de bir, otomobil kazasında ölme ihtimali ise 100'de birdir.[47]

Otomobil kazalarına yol açan nedenlerin neler olduğu konusu oldukça karmaşıktır. Kazaların nedeni olarak birçok etken gösterilmektedir. Medya, hızlı ve riskli sürücülüğe alkış tutmaktadır. Sinemalardaki ve televizyondaki birçok araba kovalama sahnesi, otomobilin hızlı ve pervasızca kullanılmasına ilişkin ilgi çekici ve biraz da kanlı canlı görüntülerle süslenir. Filmlerdeki görüntüler, kahramanlar sanki bilgisayar oyunu oynuyormuşçasına cisimsizleştirilir. Reklamlarda, otomobiller ve hız konusu, erkeksiliğin ve gücün bir temsili olarak sunulur. Yaşın ve cinsiyetin kazaların meydana gelişinde önemli bir etken olduğu anlaşılmaktadır. Yaşları ondört ile yirmidört arasında değişen erkekler, kaza yapma riski en fazla olan sürücülerdir.[48] Sanırız toplumsal ve kültürel etkenler, bu yaştaki erkeklerin kaza yapma risklerinin neden daha fazla olduğu konusunda bize bir fikir verebilirler. Örneğin genç yaştaki erkekler genellikle risk alma konusunda toplum tarafından destek gö-

45. Joan Claybrook, *Retreat from Safety* (New York: Pantheon, 1984).
46. Carol A. MacLennan, "From Accident to Crash: The Auto Industry and the Politics of Injury", *Medical Anthropology Quarterly* 2 (1988): 234.
47. "Threats: A Comparison", *The New York Times,* 18 Haziran 1991.
48. Susan B. Baker, Stephen Teret ve Eric M. Daub,, "Injuries", der. S.R. Levine ve A. Lilienfeld, *Epidemiology and Health Policy* (New York: Tavistock, 1987) içinde, s. 177-206.

rürler. Emniyet kemerini bile, maçoluğa yakıştıramadıkları için çoğunlukla takmak istemezler.[49]

Mali zorluklar da taşıt kazalarına, özellikle de kamyon kazalarına yol açabilmektedir.[50] Kamyon şoförleri genellikle zamanla yarışmak durumuyla karşı karşıyadırlar ve aralarında ilaç, özellikle uyarıcı ilaç tüketimi oldukça yüksektir. Kamyon şoförlerinin çoğu kendi hesaplarına çalıştıkları için, mali nedenlerden dolayı uzun süre direksiyon başında bulunmak, emniyetsiz donanımlarla ve aşırı yüklerle yolculuk etmek durumuyla sık sık karşı karşıya kalabilmektedirler. Bir de kamyon sayısında ve taşınan yükte zaman içinde bir artış olmuştur; bu da trafik tıkanıklığındaki ve kazalardaki artışa paraleldir.

Trafik ölümlerinde halkın ilgisini en çok çeken şey, içkili araba kullanımı sonucu meydana gelen kazalardır. 1990'da, ABD'deki trafik kazalarının neden olduğu ölümlerin yüzde 39.7'si kanlarında sarhoşluk belirtisi sayılan yüzde 0.1'lik ve daha yüksek alkol seviyesi bulunan sürücüler yüzünden meydana gelmiştir. 1982'de, alkollü araba kullanmaktan kaynaklanan yüzde 46.3'lük ölüm oranıyla karşılaştırıldığında, bu oranın oldukça aşağıya çekilmiş olduğu görülmektedir.[51] Alkollü araç kullanımı sonucu meydana gelen ölüm oranındaki bu hatırı sayılır düşüş, yollarda alkol kontrollerinin sıklaştırılması gibi yeni geliştirilen tedbirlerin ve eskisinden daha katı olan yasaların, ayrıca halktan gelen tepkilerin etkili olmayı başardığının bir kanıtıdır. Ancak alkollü otomobil kullanımı sonucu meydana gelen kazalardaki ölüm oranlarının bir anlamda yanıltıcı olduklarını da belirtmeden geçmeyelim. Örneğin, meydana gelen kazaların sorumlusu *her zaman* sarhoş sürücüler değildir. Yapılan başka tahminlerde alkollü araba kullanımına bağlı ölüm oranı, meydana gelen tüm kazalar içinde yüzde 25 olarak gösterilmektedir.[52] Alkollü araba kullanımı nedeniyle meydana geldiği söylenen ve ölümle sonuçlanan birçok kazada aşırı yorgun-

49. Elizabeth Horton, "Why Don't We Buckle Up?" *Science Digest* 93 (1985): 22.
50. J. Peter Rothe, *The Trucker's World: Risk, Safety and Mobility* (New Brunswick, NJ: Transaction Publishers, 1991).
51. Ronald Smothers, "Employers Becoming Targets of Suits in the Fight to Halt Drunken Driving", *The New York Times,* 24 Aralık 1991.
52. H. Laurence Ross ve Graham Hughes, "Drunk Driving: What Not to Do", *The Nation* 243 (1986): 663-664.

luk, tecrübesizlik, kötü tasarlanmış ve yetersiz ışıklandırılmış yollar ile emniyetsiz otomobiller gibi yan etkenlerin de rol oynadığı bilinmelidir.[53]

Sarhoş sürücülere karşı oluşturulan kampanyaların teşvikiyle gereksiz yere alkol testinden geçirilen insanların kişilik haklarının ve mahremiyetlerinin zedelendiği de bir gerçektir. Dahası, aşağıdaki yazıda da belirtildiği gibi bu tür kampanyaların sadece sürücü üzerinde yoğunlaşması, dikkatlerin asıl yöneltilmesi gereken yerden, yani otomobiller ile otoyolların yapısal sorunlarından uzaklaşmasına neden olur:

> Yaşanan toplumsal sorunların varlığını bireylerin sorumsuzluğuyla açıklamak tam da zamanımıza yakışan bir davranış biçimi. Otomobil ve alkollü içki sanayilerinin zat-ı muhteremleri meydana gelen kazaların sorumluluğunu ürünlerini suistimal etmekle suçladıkları bir avuç tüketicinin üzerine atmaya ve bu suistimallere karşı yürütülen kampanyalara destek vermeye pek bir heveslidirler. Öyle ya, böylesi daha güvenli otomobiller üretmeye çalışmak veya alkolün tehlikeli bir uyuşturucu olduğunu kabullenmek kadar ağrıtmaz başlarını.[54]

Alkollü araç kullanımının yol açtığı ve dramatik ölümlerle sonuçlanan kazalar, alkolün zararlarına örnek oluşturması bakımından haber değeri taşıyan olaylardır ve bu olaylardan birçok suçsuz insanın nasibini alması da bu değeri biraz daha arttırmaktadır. Oysa, alkolün kronik etkileri ve kazalar kadar dramatik olmayan birçok olay yüzünden her yıl alkolün yol açtığı kazalarda ölenlerden daha fazla insan ölmektedir. Bununla, alkollü araba kullanımının üzerinde gereğinden fazla durulduğunu söylemek istemiyoruz; sadece, otomobil ölümlerinde rol oynayan diğer etkenler üzerinde daha fazla durulması gereğini vurgulamak istiyoruz.

Otomobil ölümlerinde önemli etkenlerden olan ve üzerinde daha fazla durulması gereken konulardan biri de hız konusudur. 1970 yılında başgösteren petrol krizi nedeniyle ABD'de hız sınırı 55 mile indirildiğinde trafik kazalarındaki ölüm oranının da yüzde 32'ye düştüğü gözlenmiştir. Günümüzde yapılan bir araştırmanın

53. Joseph R. Gusfield, "Risky Roads", *Society* 28 (1991): 10-16.
54. Ross ve Hughes, *a.g.y.*, s. 664.

sonuçlarından anlaşıldığına göre, 1980'lerin ortalarında, New Mexico'nun ABD sınırları içinde kalan bölgesindeki hız sınırı 55 mil'den 65 mil'e çıkartıldıktan sonra, tam bir yıl içinde trafik kazalarındaki ölüm oranı hemen hemen iki katına çıkmıştır.[55] Bu arada, Batı Almanya'dan elde edilen veriler de, düşük hız sınırının ölüm oranının artışını engellediği fikrini desteklemektedir. Buxtenhude'de, yapılan bir araştırmada kaza sayısında bir düşüş olmamasına rağmen ölüm oranında bir düşüş olduğu kaydedilmektedir. Yapılan bu araştırma sonucunda ortaya çıktığına göre, ciddi yaralanmalarla sonuçlanan kazaların oranı yüzde 30'lara, ağır yaralanmalarla sonuçlananların oranı ise yüzde 56'ya düşmüştür.[56] Hamburg'da yapılan bir araştırmada yeni, yaya yaralanmalarıyla ölümlerinin araçların hızına bağlı olarak arttığı ortaya çıkmış.[57] Danimarka'da yapılan uygulamalarda yine benzer sonuçlar elde edilmiş; hız sınırının düşürülmesiyle birlikte trafik kazalarında meydana gelen ölümler de azalmış.[58]

Her ne kadar araştırmalardan çıkan sonuçlar hız sınırının düşürülmesi sayesinde trafik ölümlerinin azaldığını gösteriyorsa da, yoğun bir şekilde bu konunun üzerine eğilinmesi dikkatlerin sürücü üzerinde toplanmasına neden olur. Otomobil şoförleri arabalarını dikkatli kullanmak konusunda tabii ki üzerlerine düşeni yapmakla yükümlüdürler, ancak sadece ve sadece kişilerin davranışlarıyla uğraşmak kazaların toplumsal, kültürel ve çevresel boyutlarının gözardı edilmesine neden olmaktadır. Otomobilin güvenliği, çoğu zaman üreticilerin bir otomobilde öncelikle olması gerektiğini düşündükleri bir özellik olmamıştır. Bazı otomobillerin güvenli olmamasının (ya da gerektiği kadar güvenli olmamasının) yanısıra bazı yollar da güvenli değildir. Bazı sürücülerin güvenli hız sınırının veya sürücülük becerilerinin çok üstünde hız potansiyeline sahip otomobiller kullandıkları da bilinen bir gerçektir. Kırsal bölgelerin çoğunda otomobil yegane ulaşım aracıdır ve alkol almış

55. Margaret Gallagher ve d., "Effects of the 60 MPH Speed Limit on Rural Interstate Fatalities in New Mexico", *Journal of the American Medical Association* 262 (1989): 2243-2245.
56. Gerd Hickmann ve Klaus Dieter Kaser, *Trau keinem uber Tempo 30* (Stuttgart: Grünen im Landtag von Baden-Wüttenberg, 1988), s. 15.
57. Dieter Seifried, *Gute Argumente: Verkehr* (Münih: C.H. Beck, 1991).
58. Gallagher, *a.g.y.*

olan veya görme zorluğu çeken bazı kişilerin bile araba kullanmasını zorunlu hale getirmektedir. Şimdilik sadece yılbaşı gecesi gibi alkol kullanımının âdet haline geldiği zamanlarda yürürlüğe sokulan ve alternatif ulaşım ile şoför hizmetlerini içeren program ve politikaların gelişmesi sayesinde bu durum yavaş yavaş değişmektedir.

Otomobil kazalarına bir çözüm getirmek amacıyla geliştirilen birçok politikada bireye yönelik eğitim ve yaptırım uygulamaları konusu üzerinde hâlâ ısrarla durulmaktadır. Oysa bireylere tek tek ulaşmak, onları etkilemek ve denetlemek uygulanması çok zor bir iştir. Trafik cezaları, kanunları çiğneyenleri caydırmaya tam olarak başaramamakta veya caydırıcı etkisini kısa zamanda hissettirememektedir. ABD ve Kanada'da, halkın büyük bir bölümü içki içiyorsa ve çoğu da bu halde araba kullanıyorsa, burada sürücülerin hepsini izlemek ve eğitmek hiç de akıl kârı bir iş değildir. Bunun dışında, konuya getirilecek ekolojik bir yaklaşım, toplumsal ortamı ve fiziksel çevreyi değiştirecek, daha güvenli otomobillerin üretilmesini olanaklı kılacak ve sürücülere alternatif ulaşım imkânları sağlayacaktır. Bu tür koruyucu önlemler pahalı da olsa soruna daha etkili çözümler getirmeyi vaat etmektedir. Otomobil sanayiinin siyasi ve iktisadi etkileri, özellikle ABD'de, hükümetin otomobil kazalarını önleme konusunda elinde bulundurduğu olanakları kısıtlamaktadır. Örneğin, Batı Almanya'da hız sınırı uygulamalarının en ateşli muhalifleri otomobil sanayii ile özel yarış kulüpleridir.[59]

Otomobil kaynaklı ölümler, kişilerin ihmalkârlıkları sonucu ortaya çıkan bir sorun olabilmekle birlikte, bunun ucu dönüp dolaşıp topluma ve siyasete de dokunur. John Adams kitabının İngiltere'deki otomobil kazalarıyla ilgili bir bölümünde şunları söyler:

> İkinci Dünya Savaşı'ndan bu yana trafik ölümlerinde meydana gelen artışın gizli kahramanı trafikteki büyümedir. Bu büyüme de, otomobil sanayiine ve daha çok da otoyol yapım programlarına eli açık yardımlarda bulunan devlet teşebbüslerince kışkırtılmıştır ve hâlâ kışkırtılmaktadır; trafik kazalarının ana nedeninin beslenip büyümesinde en

59. Institut für Angewandte Umweltforschung, *a.g.y.*

önemli etkenlerden biri muhafazakâr parti ile işçi partisinin parlamentoda hemen hemen hiçbir muhalefetle karşılaşmayan politikalarıdır.[60]

Adams bunları söylerken konuyu belki fazlaca basite indirgiyor ve trafikteki büyümeye karşı çıkan bazı milletvekillerinin varlığını görmezden geliyor. Ama bu arada bir şeyi, kitabın ileriki bölümlerinde değinilecek olan bir sorunu –siyasetçilerin otomobil merkezli ulaşımın artık kendisini bir zorunluluk olarak dayatan parasal ihtiyaçlarını desteklemeleri sonucunda dolaylı olarak bu ulaşım modelinin çevreye, sağlığa ve ekolojiye ilişkin zararlarının artışını da hızlandırmaları sorununu– da dile getiriyor. Böylece, Matthew Wald'ın ABD'deki otomobil kaynaklı kirlilik hakkındaki şu sözlerine geliyoruz: "Öyle görünüyor ki, arabalara yüklenecek suçun derecesi ve fabrikaların atık boruları ile bacalarının temizlik oranı, milletvekillerinin meskenleri dahilindeki otomobil fabrikalarının sayısına göre değişiklik göstermektedir."[61]

60. John Adams, *Transport Planning: Vision and Practice* (Londra: Routledge and Keagen Paul, 1981), s. 263.
61. Matthew L. Wald, "How Dreams of Clean Air Get Stuck in Traffic", *The New York Times,* 11 Mart 1990.

3. OTOMOBİL MERKEZLİ ULAŞIMIN TOPLUMSAL EŞİTSİZLİKLERİ

Bireyin özgürlüğü ile otomobilleşme arasında bir bağ olduğunu savunan yerleşik inanç otomobile ulaşmanın kısıtlılığından kaynaklanan toplumsal eşitsizliğin farkedilmesini güçleştirmektedir. Motorizasyonun bütün bu yaygınlığına rağmen birçok insan otomobil alamamakta veya otomobilin yan masraflarını karşılayamayacağını düşündüğü için almaktan vazgeçmek zorunda kalmakta ya da bir engeli olduğu için araba kullanamamaktadır. Edward Relph'in de belirttiği gibi, otomobil ve onun adına ayrılan alanlar adeta belirli bir insan tipi için inşa edilmiştir: "Günümüzün dış mekânları, kırk yaşında sağlıklı erkek sürücülerin kullandığı arabalar için tasarlanmış gibidir."[1]

1. Edward Relph, *Rational Landscapes and Humanistic Geography* (Londra: Croom Helm, 1981), s. 196.

Otomobil merkezli ulaşımın demokratik olduğu düşünülüyorsa da, gerçekte bu birçok insanın ulaşım hakkını gaspetmektedir. Küçük yaştakilerle yaşlılar, özürlüler, kadınlar ve yoksullar bu haktan büyük ölçüde mahrumdurlar. Ulaşımdan mahrum olmak sadece toplumun belli bir kesimine özgü rastgele meydana gelen bir durum değildir. 1970'li yılların ortalarında Buffalo'da ulaşımla ilgili yapılan kapsamlı bir deneysel araştırmada, kadınların, yaşlıların, işsizlerin ve düşük gelirli insanların hemen hemen hepsinin otomobilsiz olduğu ortaya çıkmıştır.[2] Bu araştırma sırasında araştırmacılar, 1970 yılında ABD'de nüfusun yüzde 49'unu oluşturan bir kesimin otomobilsiz olduğunu da bulgulamışlardır. Nüfusun yüzde 49'unu oluşturan bu kesimin yüzde 20'sini otomobil sahibi olmayan aile bireylerinin, yüzde 29'unu aileleri otomobil sahibi olduğu halde çok genç veya yaşlı oldukları için araba kullanamayan kişilerin oluşturduğu belirlenmiştir. Bu tip bir araştırma sonucundan yola çıkan John Adams şu genellemeyi yapmaktadır: "Otomobil kullanan kişilerin sayısı konusunda yapılan tahminler, dünyanın her bölgesi eşit derecede zengin olsa bile nüfusun yüzde 40'lık bir kesiminin otomobil sahipliği 'demokrasi'sinden tam anlamıyla yararlanamayacağı, buna iştirak edemeyeceği yönündedir."[3] ABD nüfusunda yüzde 40 asgari ölçülerde 100 milyon insana denk düşmektedir. Diğer ülkelerde otomobil sahibi olmayan insanların oranı daha da yüksektir. Örneğin, Batı Almanya'da bu oranın yüzde 50'lerde seyrettiği tahmin edilmektedir.[4]

Otomobil ulaşımı birçok insan için kısıtlı bir ulaşım biçimi iken, toplu taşımacılık, ulaşımı birçok insan için olanaklı kılan bir ulaşım biçimidir. 1984'te, ABD'de, ülke genelindeki toplu taşımacılığın yüzde 40'ının yıllık gelirleri 10.000 doların altında olan ailelerin bireyleri tarafından gerçekleştirildiği saptanmıştır; bu ailelerin, ülke genelindeki ailelerin yüzde 25'ini oluşturduğu da bu araştırma sonucunda ek bir bilgi olarak verilmektedir. Aynı yıl

2. Robert E. Paaswell ve Wilfred W. Recker, *Problems of the Carless* (New York Praeger, 1978), s. 2, 44, 170.
3. John Adams, *Transport Planning: Vision and Practice* (Londra: Routledge and Keagan Paul, 1981), s. 89.
4. Helmut Holzapfel, "Steigende Mobilitat-Raum gewinn oder Raum Vernichtung?", der. Jobst Kraus, Horst Sackstetter ve Willi Wentsch, *Auto, Auto Über Alles?* (Freiburg: Dreisam Verlag, 1987) içinde, s. 111-119.

içinde toplu taşımacılıktan yararlananlardan kadınların oranı yüzde 62'dir. Garip bir biçimde toplu taşımacılıktan yararlananlar arasında yaşlıların oranı pek yüksek değildir.[5] Bunun da nedeni, muhtemelen çoğu emekliye ayrılmış olduğu için işe gitmek gibi bir zorunluluktan kaynaklanan yolculuklara çıkmıyor olmalarıdır. Ayrıca Afrika kökenli Amerikalılar toplu ulaşımı, çoğu yoksul olduğu için olacak, diğer Amerikan vatandaşlarından daha fazla tercih etmektedirler. Baltimore'da yapılan bir araştırmada, işe gidiş gelişlerde Afrika kökenli Amerikalıların yüzde 29'unun otobüsü, yüzde 65'inin otomobili tercih ettiği, diğer Amerikalıların ise yüzde 87'sinin otomobili ve sadece yüzde 9'luk bir kısmının da otobüsü tercih ettiği ortaya çıkmıştır.[6] Nüfus Sayım Müdürlüğü'nün ABD genelinde yaptığı 1987 yılı kapsamındaki incelemesinde, otomobil sahibi olmayanların genel nüfus içindeki oranları yüzde 11 iken, ülke genelindeki Afrika kökenli Amerikalılar arasında otomobil, kamyon veya minibüs sahibi olmayanların genel nüfusa oranı yüzde 29'dur.

A. YOKSULLAR

Nüfus Sayım Müdürlüğü'nden elde edilen bilgilere göre, 1987'de, ABD'deki çalışan aileler içinde otomobili, kamyonu ve minibüsü bulunmayanların oranı yüzde 11; yoksulluk sıralamasının alt basamaklardaki ailelerin içinde hiçbir araca sahip olmayanların oranı ise yüzde 38'dir. 1989'da, bir veya birden fazla araca sahip olan ailelerin oranı yüzde 84.4, yıllık kazançları 10.000 doların altında olan aileler içinde yalnızca bir araca sahip olanların oranı ise yüzde 51.6'dır.

Yoksulluğun birçok insanı otomobil sahibi olmaktan alıkoyan bir etken olduğu düşüncesi herkes tarafından kabul görürken, otomobil ve toplu taşımacılıktan yararlanamamanın işsizliği ve yok-

5. Gordon J. Fielding, "Transit in American Cities", der. Susan Hanson, *The Geography of Urban Transportation* (New York: The Guilford Press, 1986) içinde, s. 236.

6. Susan Hanson ve Margo Schwab, "Describing Disaggregate Flows: Individual and Household Activity Patterns", der. Susan Hanson, *The Geography of Urban Transportation* (New York: The Guilford Press, 1986) içinde, s. 175.

sulluğu besleyen bir etken olduğu pek bilinmez. İş bulma güçlüğü (işçilerin birarada yaşamalarıyla, işyerine yakın yerlerde yerleşim birimlerinin kurulmasıyla ve eldeki sınırlı ulaşım imkânlarıyla giderilmeye çalışılan işyeri ile ev arasındaki uzaklığın yarattığı güçlükler) tarihsel bir gelişmeyle bertaraf edilmişse de, son zamanlardaki değişiklikler yoksullara fazladan güçlükler çıkarmaktadır. Bu değişiklikleri inceleyen iki akademi öğrencisi şunları belirtmektedir: "Kentin ekolojisinde ve ulaşım sisteminde İkinci Dünya Savaşı sonrasında meydana gelen değişimler, halkın çoğunluğuna büyük yararlar sağlamış olmakla birlikte, yoksul kesimin büyük bir bölümünün geçimini temin ettiği iş olanaklarına *koca bir* darbe indirmiştir."[7]

Otomobil egemen bir ulaşım sistemine geçiş, Glenn Yago'nun da aşağıdaki sözlerinde belirttiği gibi, çok yoksul işçileri, kamburlarının üstüne yeni bir kambur daha ekleyerek cezalandırmıştır:

> Ulaşımın otoyol yatırımlarına ağırlık verilerek biçimlendirilmesi, ulaşım hakkının ırk, cinsiyet, gelir düzeyi ve sınıfa dayalı eşitsiz dağılımına neden olmuştur. McCone Heyeti demiryolu taşımacılığının yarattığı başıboşluğun Los Angeles'ta bir trende meydana gelen ayaklanmanın hazırlayıcısı olabileceğini belirttiğinden beri metropollerdeki ulaşım birimlerine geçiş süreci, fiziksel hareketliliğin olmadığı bir yerde toplumsal bir hareketliliğin de sınırlı olarak gelişeceği görüşünü kanıtlarcasına periyodik olarak arttırıldı.[8]

Genel kanı toplu taşımacılığa malî desteğin büyük bir bölümünün orta sınıftan geldiği yönündedir. Oysa, toplu taşımacılığın malî ihtiyaçlarını prensipte satış vergisi gibi geri dönüşümlü vergilerden karşıladığı gözönünde bulundurulursa yükün büyük bir kısmının yoksul kesimin omuzlarına bindirildiği görülecektir. Bununla birlikte, daha çok banliyölerden San Fransisco veya Oakland'daki işyerlerine gidiş gelişleri için orta sınıfa hizmet eden Kaliforniya Körfez Bölgesi'ndeki Hızlı Tren taşımacılığı gibi toplu taşıma sistemlerinin malî ihtiyaçları da prensipte orta sınıf tarafından karşılanmaktadır.

7. John F. Kain ve John R. Myer, "Transportation and Poverty", der. Harold Hochman, *The Urban Economy* (New York: W.W. Norton, 1976) içinde, s. 181.
8. Glenn Yago, "U.S. Lacks Transportation Policy", *In These Times* 9 (1985): 7.

İş alanları banliyölere taşındıkça atölyeler de merkezsiz kalmışlardır. İşyerlerinin kent merkezinin dışına taşınması, yirminci yüzyılın ortalarında ABD'de yoğun bir banliyö yapılaşmasına neden olmuştur.[9] Bu yüzden, kentte yaşayan yoksul kesimin yerleşim alanları ile çalıştıkları yerlerin bulunduğu alanlar arasındaki uzaklığın yarattığı uygunsuz durum gün geçtikçe daha da sorunlu bir hal almaktadır. ABD'de, 1960 ile 1980 yılları arasında ortaya çıkan yeni iş alanlarının tamamının üçte ikilik bir kısmı banliyölerde hizmete girmiştir.[10] Bu yerlerde kurulan işyerlerine girmek ana kentlerde oturan yoksul kesim için çok zordur. Çünkü, ellerinde banliyölere taşınacak imkânları yoktur, hem sonra banliyölere yapılan toplu ulaşım seferleri de çok kısıtlıdır. Toplu taşıma seferleri daha çok sabah banliyöden kente, akşam da kentten banliyöye giden alışılmış çalışan kesimin ihtiyaçlarına göre düzenlenmiştir. Kentte oturan ve sabah kentten banliyöye, akşam da banliyöden kente yolculuk etme durumunda olan yoksul kesim için ise yeterli bir toplu taşıma hizmeti yoktur. Ayrıca, toplu ulaşım ağları içinde en gelişmiş olanları, zengin banliyöleri ana kentlerdeki iş birimlerinin göbeğine kadar ulaştıran ağlardır; bu yollar genellikle yoksul bölgelere hiç uğramadan geçerler. ABD'de, İkinci Dünya Savaşı'ndan beri süregelen kentsel yayılma ve otomobil merkezli ulaşımın gelişmesiyle birlikte işçi sınıfı ile azınlıklar işe gidiş gelişlerde daha uzun mesafeli yol katetmeye başlamıştır. Mavi yakalı işçiler ile azınlık işçiler işe gidiş gelişlerde, ikamet ettikleri yer nerede olursa olsun ortalama bir işçiden hem daha fazla hem de daha uzun süreli yolculuk ederler.[11]

Kent içinde yaşayan yoksullar için doğru dürüst bir işe girmek ne kadar zorsa, girdikleri işte uzun süre tutunmak da bir o kadar zordur. San Diego'da, çoğunluğunu Afrika ve Güney Amerika kökenli "işsiz adayı" gençlerin oluşturduğu bir meslek kazandırma

9. John F. Kain, "The Distribution and Movement of Jobs and Industry", der. James Q. Wilson, *The Metropolitan Enigma: Inquiries into the Nature and Dimensions of America's "Urban Crisis"* (Garden City, NY: Doubleday/Anchor 1970) içinde, s. 1-43,

10. Michael Renner, "Rethinking the Role of the Automobile" (Washington, DC: Worldwatch Institute, Tez No. 84, 1988), s. 47.

11. Glenn Yago, "The Sociology of Transport", *Annual Review of Sociology* 9 (1983): 171-190.

kursunda yaşanan güçlükler bu konuya iyi bir örnek oluşturur. Araştırmacılar, bu gençlerin işledikleri suç oranlarının azalması şöyle dursun, "işe girdikten sonra aralarında meydana gelen tutuklanma vakalarının, işsiz oldukları dönemlere göre iki kat arttığı" gözleminde bulunmuşlardır.[12] İşe girdikten sonra bu gençlerin karşılaştıkları yasal sorunlar içinde en önemli yeri ulaşımla ilgili yasal yaptırımlar tutmaktadır. Kentlerden banliyölerdeki işlerine gidiş gelişlerinde kullandıkları yolun uzaklığı toplu taşıma araçlarından yararlanmalarını olanaksızlaştırdığı için bu gençler çareyi otomobillerde bulmuşlardır. Nitekim, meslek kazandırma kursuna katıldıktan sonra bu kişiler arasında otomobil sahibi olanların sayısında bir artış olduğu gözlenmiştir. Otomobil sayısındaki bu artış trafik cezalarında ve diğer yasal işlemlerde yüklü bir artışı da beraberinde getirmiştir. Kursa katılanlar yoksul oldukları için bütçeleri ölçüsünde eski ve bakımsız –bazılarının "gettomobil" adını taktıkları– otomobillerle yetinmek zorunda kalmakta ve stop lambaları, susturuculardaki arızalar gibi nedenlerle trafik ekipleri tarafından durdurulup sık sık cezaya maruz kalmaktadırlar. Ayrıca bu kişilerin, genellikle gözden ırak yerlerde kullanmaya alıştıkları sağı solu darbe izleriyle dolu otomobilleri kent içinde de kullanmaya kalkışmaları, sorunu daha da içinden çıkılmaz bir hale sokmuştur. Bu durum polisin onlardan kuşkulanmasına neden olmuş ve küçük trafik ihlalleri nedeniyle durdurulsalar bile, bu sürücülerin arabaları da şüphe üzerine polis tarafından aranmaya başlanmıştır. Bu aramalar sonucunda da bazan yasa dışı keyif maddelerine rastlanmıştır. Halkın geneli yoksul kesimin, özellikle de azınlık kesimine mensup yoksulların ulaşımla ilgili karşı karşıya oldukları güçlüklerin hâlâ farkın-da değil. Bu güçlükler otomobil merkezli ulaşım sistemleriyle daha da ağırlaşmakta.

Malî durumu otomobil almaya elverişli kişiler aynı zamanda tamirat masraflarını karşılayacak güçte olmalıdırlar. Çalışma İstatistikleri Bürosu'nun verilerine göre, araç alımları, benzin ve motor yağına yapılan harcamalar, 1990'da, ABD'de, tüketim maddelerine yapılan toplam harcamaların yüzde 11'ini oluşturmakta, başka deyişle sağlık harcamalarının iki katı büyüklüğünde bir orana denk

12.Harland Padfield ve Roy Williams, *Stay Where You Were: A Study of Unemployables in Industry* (Philadelphia: J.B. Lippincott Company, 1973), s. 130.

düşmektedir. ABD'de, toplu ulaşımın gerilemeye başladığı 1930'lu yıllardan bu yana, kişisel harcamalardan biri sayılan ulaşım harcamaları ülke genelinde üç katından daha fazla bir orana yükselmiştir.[13] Bu yükselme, yoksul kesimin omuzlarına fazladan bir yük eklemiştir. ABD Nüfus Sayım Müdürlüğü'nün 1988 tarihli araştırmasında, yoksul ailelerin otomobilleriyle, malî durumları kendilerinden nispeten daha iyi olan ailelere nazaran daha az yol katettikleri ve daha az benzin harcadıkları ortaya çıkmıştır. Bütün bunlara rağmen, 1990'da, yoksul ailelerin otomobil ulaşımı için yaptıkları harcamalar orta halli ailelerin yaptıkları harcamalardan *bir hayli,* iki kat kadar fazladır. Gelir düzeyi ile yıllık gelirin otomobil ulaşımına ayrılan kısmı arasında yapılan karşılaştırmalarda, diğer ülkelerde de benzer sonuçlar elde edilmiştir. Örneğin Batı Almanya'da, düşük gelirliler otomobil ulaşımı için gelirlerinin yüzde 26.4'ünü, orta gelirliler yüzde 12.9'unu, yüksek gelirliler ise yüzde 7.5'ini harcamaktadırlar.[14]

Otomobilleşme, yoksul kesimi sadece çıkardığı masraflarla olumsuz yönde etkilemez. Bu kesimin insanları otomobil kaynaklı kirliliğin sağlık üzerindeki olumsuz etkilerinden de paylarını almışlardır. Yoksul ve azınlıkların oturdukları evler hava kirliliğine ortalamadan daha yüksek düzeylerde maruz kalırlar, çünkü birçok ülkede bu evler trafiğin en işlek olduğu kent merkezlerinde veya kentin kenar semtlerinde yoğunlaşmışlardır. Çevre Koruma Bakanlığı'nın 1992 yılına ait araştırma sonuçlarında, Güney Amerika kökenlilerin yüzde 57'si ile Afrika kökenlilerin yüzde 46'sının karbonmonoksit kirliliği bulunan bölgelerde yaşadığı, aynı bölgelerde beyazların sadece yüzde 34'ünün ikamet ettiği belirtilmektedir. Güney Kaliforniya Üniversitesi'nde şiddet hareketleri ve kazalarda ölen yüz genç üzerinde yapılan otopsilerde, cesetlerin yüzde 80'inin akciğer dokularında belirgin anormallikler saptanmış, yüzde 27'sinde de ağır akciğer lezyonları bulgulanmıştır. Bu hastalıklara kötü beslenme, sigara ve sık enfeksiyon da neden olmuş olabilir. Ancak otopsisi yapılan bu gençlerin trafiği işlek ve kirliliği yoğun bir bölge olan Los Angeles kentinin merkezinde oturan

13. Yago, 1985, *a.g.y.*
14. Institut für Angewandte Umweltforschung, *Der Auto Knigge* (Reinbeck bei Hamburg: Rowohlt Verlag, 1990), s. 45.

yoksul sınıfa mensup Güney Amerikalı ailelerden geliyor olmaları sorunun kirlilikten kaynaklanıyor olabileceği şüphesini güçlendiriyor.[15] Los Angeles gibi kentlerde temiz hava artık yalnızca zenginlerin elde edebilecekleri bir meta haline gelmiştir.

Otomobil merkezli ulaşımın kirlilik ve sağlığa zararlı diğer etkileri gibi kazalar sonucu ölümlerde de sınıflar arası farklılıklar baş gösterir. Örneğin, İngiliz Nüfus Sayımı ve Araştırmaları Müdürlüğü'nün 1970 ile 1972 yılları arasındaki dönemi kapsayan ve trafik kazaları sonucu ölü oranlarının gösterdikleri sınıflar arası farklılıklara ilişkin yaptığı çeşitli araştırmalar mevcuttur. Bu araştırmaların sonucuna göre, alt iki sınıfa mensup 15-64 yaşları arasındaki insanların trafik kazalarındaki ölüm oranı üst iki sınıfa mensup insanların aynı nedenli ölüm oranlarından yüzde 84 (beş sınıfın toplam oranı içinde) daha fazladır. Sadece yaya ölümlerinde, alt iki sınıfa mensup kişilerin ölüm oranı üst iki sınıfa mensup kişilerin ölüm oranından altı kat fazladır. Alt iki sınıf ailelerin çocuklarının ölüm oranının 2.3 katıdır. Çocukların yaya kazalarındaki ölüm oranlarında aradaki fark daha da büyür; burada alt iki sınıfa mensup ailelerin çocuklarının ölüm oranı üst iki sınıfa mensup ailelerin çocuklarının ölüm oranından 3.2 kat daha fazladır.[16] Alt toplumsal sınıflara mensup kişilerin trafik kazalarındaki ölüm nedenleri, bu kişilerin trafik güvenliği tam sağlanmamış, trafiği yoğun bölgelerde seyretmeleri ve eski, emniyetsiz araçlar kullanmaları gibi çeşitli etkenlere bağlı olabilmektedir. Alt toplumsal sınıflara mensup ailelerin çocuklarının yaya ölümlerindeki yüksek oranının nedeni de bu çocukların bir yerden bir yere daha çok yürüyerek gitmek zorunda kalmaları, genelde yanlarında yetişkin refakatçıların bulunmaması ve trafik açısından güvenli olmayan bölgelerde gezip dolaşıyor olmaları gibi nedenlere bağlı olabilmektedir.[17]

15. Eric Mann, "L.A.'s Smogbusters", *The Nation* 251 (1990): 257.
16. *Health on the Move,* "The Policy Statement of the Transport and Health Study Group" (Birmingham: Public Health Alliance, 1991), s. 20.
17. Mayer Hillman, "Health Transport Policy", der. Peter Draper, *Health Through Public Policy* (Londra: Merlin Press) içinde, s. 82-91; Alison Quick, *Unequal Risks: Accidents and Social Policy* (Londra: Socialist Health Association, 1991).

B. KADINLAR

1920'lerde otomobil, onu rahatça satın alabilecek kadınlara toplumsal hayatlarının ve fiziksel dünyalarının sınırlarını genişleten bir araç olarak hizmet etmekteydi. Bazı kadınlar o dönemlerde otomobilden diğer kadınların oy kullanma hakkı için yapılan hareketlere katılmalarını sağlamak amacıyla yararlanmaktaydı. Otomobil, birbirinden uzak taşra hanelerini birbirine yakınlaştıran ve böylelikle birçok kadını yalnızlığından kurtaran bir araç niteliği taşımaktaydı. Ne var ki, otomobil birçok açıdan özgürleştirici bir teknoloji olarak yarar sağlayabilecekken, kadınları cinsiyetçi bir işbölümünün elinden bile kurtaramamıştır; sonuçta sadece ev sahasının sınırlarının genişlemesine yol açmıştır, o kadar.

Günümüzün kent ulaşımı toplumdaki cinsiyetçi tavırlarla uyum içindedir. Kadınların ikinci sınıf işgücü sayılmaları onların ulaşım tarzlarının belirlenmesinde etkili bir rol oynar. Çalışmaları erkeklerin çalışmalarından daha önemsiz sayıldığı, çalışmalarının karşılığında erkeklerden daha düşük ücret aldıkları ve evdeki sorumlulukları erkeklerden daha fazla olduğu için kadınlar, evlerine yakın yerlerde çalışmayı ve işe giderken toplu ulaşımı kullanmayı erkeklere oranla daha çok tercih ederler. Kadınlar ehliyet almaya karşı erkeklerden daha isteksizdir. Örneğin Batı Almanya'da, ehliyet sahiplerinin sadece yüzde 35'i kadındır; ehliyeti olan kadınların tüm kadın nüfusuna oranı yüzde 50 ya da 55 iken, erkeklerin yüzde 77'si oto ehliyeti sahibidir.[18] İngiltere'de, kadınların sadece üçte biri ehliyetlidir ve sadece dörtte biri ihtiyacı olduğunda otomobil kullanmaktadır.[19] Ulaştırma Bakanlığı'ndan elde edilen bilgilere göre, 1963'te yüzde 39.6 olan kadın sürücü oranının 1991'de ancak yüzde 48.7'ye ulaştığı anlaşılmaktadır.

Erkeklere oranla otomobili daha az kullanmalarının yanında kadınların otomobille olan ilişkilerinde erkeklere göre başka farklılıklar da vardır. Batı Almanya'da yapılan bir anket sonucunda otomobillerini başkalarının kullanmasına razı gelmeyen erkeklerin

18. Institut für Angewandte Umweltforschung, *a.g.y.*, s. 210.
19. Women and Transport Forum, "Women on the Move: How Public is Public Transport?", der. Cheris Kramarae, *Technology and Women's Voices: Keeping in Touch* (New York: Routledge and Kegan Paul) içinde, s. 116-134.

sayısının kadınların sayısından belirgin bir farkla çoğunlukta olduğu saptanmış.[20] Yapılan anketlerden anlaşıldığına göre ABD'de, erkek sürücülerin büyük bir çoğunluğu toplu taşımacılık ne kadar yeterli hale gelirse gelsin otomobillerinden vazgeçmek niyetinde değil, oysa kadın sürücülerin büyük bir çoğunluğu buna dünden razı.[21] Yapılan bir başka ankette de, ehliyet almanın genç kızlarla genç erkekler için eşit derecede önem taşıdığı, fakat genç kızların ehliyet aldıktan sonra toplu ulaşımı erkeklere göre daha fazla tercih ettikleri ortaya çıkmış.[22] Bunlara ek olarak bir de arabayla yüksek hız yapmanın daha çok erkeklere özgü bir hareket olduğu konusu vardır. ABD'de yapılan bir kamuoyu araştırmasında, ortalama erkek sürücü bazı yerlerde saatte 100 milin üzerinde hız yaptığını belirtirken, kadın sürücülerin sadece küçük bir kısmı 100 milin üstüne çıktığını ifade etmiştir. Kadın sürücülerde çıkılan en üst hız sınırı ortalama saatte 82 mil iken, erkeklerde 106 mildir.[23]

Yapılan araştırmalarda "kadınların, erkeklerden daha fazla, genelde haddinden fazla toplu taşıma yanlısı ve otomobil karşıtı" oldukları ortaya çıkmıştır.[24] 1982'de Batı Almanya'da, erkeklerin gerçekleştirdikleri çevre dostu nitelikli ulaşımların (yürüyüş, bisiklete binme, toplu ulaşım) yaptıkları tüm yolculuklar içindeki oranı yüzde 42 iken, kadınlarda bu oran yüzde 60'tır.[25] ABD'de 1985'te, işe gidiş gelişlerde, kadınlar erkeklere oranla otomobillerinde tek başlarına daha seyrek yolculuk etmiş; toplu taşıma araçlarını daha sık kullanmış ve daha sık yürümüş. Üstelik bütün bu sonuçlar ka-

20. Wolfgang Sachs, *Die Liebe Zum Automobil* (Reinbeck bei Hamburg: Rohwolt, 1990).
21. Adrienna Gianturco, "Die Verkehrspolitik der USA unter Feministischen Aspecten", ve d., der. Paul Beekmans, *Welche Freiheit Brauchen Wir? Zum Psychologie der Automobilen Gesellschaft* (Berlin: VAS in der Elefanten Press, 1989) içinde, s. 131.
22. R. Stoddart, "Erfahrung of Young Drivers", der. Peter Rothe, *Rethinking Young Drivers* (British Columbia: Insurance Corporation of British Columbia, 1987) içinde, s. 131-198.
23. George Gallup, Jr. ve Frank Newport, "Americans Do Love Their Cars", *San Francisco Chronicle,* 6 Mayıs 1991.
24. Sandra Rosenbloom, "Women's Travel Issues: The Research and Policy Environment", *Women's Travel Issues: Research Needs and Priorities* (Washington, DC: US. Department of Transportation, 1978) içinde, s. 22.
25. Rolf Monheim, "Policy Issues in Promoting the Green Modes", der. Rodney Tolley, *The Greening of Urban Transport: Planning for Walking and Cycling in Western Cities* (Londra: Belhaven Press, 1991) içinde, s. 134-158.

dınların toplu taşımanın güvenli olup olmadığını kendilerine erkeklerden daha fazla sorun etmelerine rağmen ortaya çıkmış.[26] Ancak kadınların otomobillere ve toplu taşıma araçlarına karşı takındıkları bu tavrın erkeklerden daha az seçim şanslarına sahip olmalarından kaynaklanan uyum sağlama amaçlı tepkisel bir davranış mı yoksa sadece kişisel bir tercih mi olduğu pek açık değildir.

ABD'de ulaşımın homojenleşmesi ile birlikte çeşitli kolaylıklar sağlayan merkezlerin yaygınlık kazanması, kadının evdeki işlerini etkilemiştir. Ev işlerindeki o ballandıra ballandıra anlatılan üretimden ziyade metaların tüketimi şeklindeki biçim değişikliğinin asıl mimarı otomobildir. Bu dönüşümün gerçekleşmesinde ev işlerinin hafiflemesinden ziyade otomobilin parmağı vardır. Bu dönüşümü ulaşım bağlamında ele alacak olursak diyebiliriz ki, "Haneler, ulaşım hizmetlerinin net tüketim birimlerinden net üretim birimlerine dönüşmüş, ev kadınları da satın aldıkları malların alıcısı konumundan taşıyıcısı konumuna geçmişlerdir."[27] Otomobil egemenliğinin hüküm sürmediği dönemlerde mallar (daha çok da ihtiyaç maddeleri) evlere yakın dükkânlarda satılır ve genellikle de sipariş üzerine evlere teslim edilirdi. 1920'lerden sonra taşıma zahmeti satıcıdan alıcıya geçti. Böylece satıcı taşıma masraflarından kurtulmuş oldu; bu masraflar alıcının cebinden çıkmaya başladı.

Yapılan araştırmalar 1930'larda kadınların alışverişe haftada yaklaşık iki saat ayırdıklarını, otuz yıl kadar sonra bu sürenin sekiz saate çıktığını gösteriyor. Ulaşıma harcanan zaman alışveriş süresini büyük ölçüde arttırmaktadır.[28] Böylece şoför olmak çağdaş orta sınıf annesinin hayatının en önemli rollerinden biri haline gelmiştir. Ruth Cowan'ın sözleriyle belirtecek olursak, otomobil bugünün annesinin "önemli işlerinin çoğunu gördüğü" ve vaktinin çoğunu geçirdiği bir ortamdır.[29] Sürücü olarak kadın, otomobilleşmeyle

26. Larry G. Richards ve Ira D. Jacobson, "Perceived Safety and Security in Transportation Systems as Determined by the Gender of the Treveller", *Women's Travel Issues: Research Needs and Priorities* (Washington, DC: U.S. Department of Transportation, 1978) içinde, s. 441-478.

27. Ruth Schwartz Cowan, "More Work for Mother: Technology and Housework in USA", der. Les Levidow ve Bob Young, *Science, Technology and the Labour Process: Marxist Studies* (Atlantic Highlands, NJ: Humanities Press, c. 2, 1985) içinde, s. 98.

28. *A.g.y.*, s. 104.

29. Ruth Schwartz Cowan, *More Work for Mother: The Ironies of Household*

birlikte parçalanmış olan cemaati, ev, dinlenme alanları, alışveriş ve arkadaş ziyaretleri arasındaki geliş gidişleri gerçekleştirerek yeniden biraraya getirme işlevi görür.

Otomobil dünyasının erkeklerin egemenliğinde olduğu, "Kadın sürücünün ilk kapsamlı toplumsal tarihi"nin yayımlandığı 1991 yılına kadar bu kadar âşikar değildi.[30] Kadın sürücü, erkeklik ile sürücülük arasındaki kültürel bağlantılarda –"kadın şoför" gibi olumsuz ifadeler içeren yakıştırmalara açık bağlantılarda– beceriksiz, yeteneksiz, hattâ tehlikeli bir unsur olarak kabul edilmiştir. Ortada bu yönde elle tutulur kanıtlar olmamasına rağmen kadın sürücülere hep böyle yakıştırmalar yapılmıştır. Oysa, örneğin ABD Nüfus Sayım Müdürlüğü'nün yapmış olduğu araştırmalardan çıkan sonuçlara göre, güvenilir olmayan sürücülerin başını aslında yaşlı erkek sürücülerin çektiği ve onları genç erkek sürücülerin izlediği anlaşılmaktadır. Bu araştırmalara göre en güvenilir sürücüler orta yaşlı kadınlardır. Virginia Scharff'ın kadının otomobilleşmesinin toplumsal tarihine ilişkin incelemesi ilginç ve yeni fikirlerle bezeli olmasına rağmen otomobil dünyasını sorgusuz sualsiz kabul eder.[31] Oysa, yaptığımız analizlerin de gösterdiği gibi otomobil merkezli ulaşım gerçekte, kadınlara külfetini de beraberinde getiren kolaylıklar sağlar.

Ulaşım konusu ekolojik ve feminist bir yaklaşımla ele alınabilir mi? Bu haliyle otomobil konusu bazı ekofeministlerin kafalarını karıştıran bir ikilem yaratmaktadır: "Otomobil çevre için büyük bir tehlike arzediyorsa da, kadınların konumunda, en azından kısa vadede, otomobilden 'eşit derecede yararlanma' talebinde bulunmak bağımsızlık, hareketlilik ve fiziksel güvenlik haklarının önemli bir ifadesidir."[32]

Jane Jacobs, amacı bu olmasa da kent literatürü üzerine feminist bir bakış açısı geliştirmiştir.[33] Jacobs, alış veriş, komşu çocuk-

Technology from the Open Hearth to the Microwave (New York: Basic Books Inc., 1983), s. 84.

30. Joe Queenan, "Drive, She Said", *The New York Times Book Review,* 17 Mart 1991, s. 12.

31. Virginia Scharff, *Taking the Wheel: Women and the Coming of the Motor Age* (New York: The Free Press, 1991).

32. Judy Wajcman, *Feminism Confronts Technology* (University Park: The Pennsylvania State University Press, 1991), s. 135.

33. Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities* (Baltimore: Penguin Books, 1965).

larının birbirleriyle oynamaları gibi çeşitli karmaşık faaliyetlerden oluşan bir semt ekolojisi olduğunu gözlemlemiş. Komşular arasındaki bu faaliyetler ile kent hayatının genel niteliğinin, çoğunluğunu erkeklerin oluşturduğu kent planlamacılarının ideolojileri tarafından belirlenen otomobil merkezli ulaşım tarafından olumsuz değişimlere uğratıldığını farketmiş. Jacobs'ın "bir zamanlar yaşanan ev hayatı" üzerine geliştirdiği bakış açısı kent ve ulaşım planlamasının geliştirilmesinde yararlı olabilecek niteliktedir.[34] Günümüzde ulaşım politikası, otomobil kullananların elinde bulunan ve erkeklerin egemen olduğu bir alandır. Örneğin, Batı Almanya'da, ulaşım bilimlerinde söz sahibi olan üyelerin sadece yüzde 1.3'ü kadındır.[35] Bunun anlamı, çocukların ve insanların motorlu taşıt unsurlarının dışında kalan ihtiyaçlarının günümüz ulaşım politikasında temsil edilme şansının olmadığıdır.

Ulaşımın yönlendirilmesi konusunda az da olsa feminist Yeşiller tarafından öne sürülen yeni fikirler mevcuttur. Halihazırdaki işbölümünün cins ayrımı içeren bir özellik taşıması nedeniyledir ki, bu yönlendirmede kadınların ulaşım ihtiyaçlarını ön plana çıkaracak değişiklikler öngörülmektedir.[36] Öngörülen bu değişiklikler içinde, işyerlerinin yakınlarına çocuk bakım merkezlerinin kurulması ve çocuk dostu olanlar ile toplu ulaşım ünitelerinin meydana getirilmesi –bu feminist taleplere göre biçimlendirilmiş kent alanlarında çocuk bakımının nasıl sağlanacağını da örnekler aynı zamanda– gibi konular da yer almaktadır. Bu değişikliklerin ileri aşamalarında, çeşitli faaliyetlerin kısa yollardan gerçekleştirilmesini sağlayacak ve bisiklet kullananlara, yayalara, çocuklara ve çocuklarını gezdiren ebeveynlere veya bu işle görevli kişilere daha fazla hareket olanağı tanıyacak kent alanlarının kurulması konusu da ele alınmaktadır. Yeşilci Feministler'in talep ettikleri değişikliklerden biri de genel olarak toplu ulaşımın ve kamu alanlarının kadınların

34. Marshall Berman, *All That is Solid Melts into Air: The Experience of Modernity* (New York: Penguin Books, 1988), s. 322-323.
35. Ulrike Lichtenthaler/Reutter ve Ute Preis, "Frauen Unterwegs-Wege for eine weibliche stadt" Paul Beekmans ve d., der. *Welche Freiheit Brauchen Wir? Zum Psychologie der AutoMobilen Gesellschaft* (Berlin: VAS in der Elefanten Press, 1989) içinde, s. 114-128.
36. Paul Beekmans der., *Welche Freiheit Brauchen Wir? Zum Psychologie der AutoMobilen Gesellschaft* (Berlin: VAS in der Elefanten Press, 1989).

kullanımlarına daha elverişli hale getirilmesidir; örneğin, bugünkünden daha güvenli bir şekle sokulması ve tuvaletlerle dinlenme alanları gibi kamu tesislerinin kurulması.

Feminist yaklaşımlar içeren bir ulaşım politikası yukarıda belirtilenlere benzer taleplere dikkat çekebileceği gibi yumuşak hareketlilik biçimlerine daha fazla ağırlık verip sert biçimleri de dizginleyecektir. Yumuşak hareketlilik biçimlerinin insanlarla çevre üzerinde daha az etkisi vardır; yürümek ve bisiklete binmek bunlara en iyi örnektir. Sert hareketlilik biçimleriyse insanın kendisi, diğer insanlar ve çevre üzerinde çok etki yapar ve büyük riskler taşır; bu biçimlere en iyi örnek otomobildir.

C. ÖZÜRLÜLER

Otomobillerin bireyselleşmiş kullanımlarına dayalı bir sistemin belirlediği sınırların bireyin özgürlüğü ile hareketliliği üzerindeki dayatmaları kendini hiçbir yerde beden veya zekâ özürlü yurttaşların durumundaki kadar açıkça göstermez. Sanayileşmiş toplumların insanlarının grileşmesi ve tıp teknolojisinin sakat insanlara uzun yıllar yaşama imkânı tanıyan kapasitesiyle birlikte bu konu önemini günden güne daha fazla hissettirecektir. Engeli olmayan bir toplu ulaşım biçimini olanaklı kılacak olan çalışmalar özürlü haklarını koruma dernekleri tarafından başarılı bir biçimde yürütülmektedir; bu çalışmaların otomobil merkezli bir ulaşım sistemindeki içerimleri de bir hayli derinliklidir.[37] Yarı felçliler ile benzeri engelleri olan kişiler genellikle sürücülükten muaftırlar. Oysa buna rağmen toplu ulaşım sistemleri bu gibi kişilerin yararlanmalarına çoğunlukla izin vermeyecek bir yapıdadır.

Özürlü haklarını koruma dernekleri, özürlülerin hareket serbestliklerini arttıracak ve onlara kullanım kolaylıkları sunacak araçların arttırılmasına yönelik taleplerde ısrar etmekle ulaşım sistemlerini yakından ilgilendiren derin ve esaslı konuların gündeme gelmesini sağlarlar. Birçok özürlü insanın rahatsızlıklarından dolayı belirli ihtiyaçları vardır; bir başka deyişle, standartların dışında

37. Peter E.S. Freund ve Meredith B. McGuire, *Health, Illness, and the Social Body: A Critical Sociology* (Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall, 1991).

bir bedene sahiptirler. Bu insanlar farklı ulaşım modellerine ve mekânlarına ihtiyaç duyarlar; daha kesin bir ifadeyle, bu insanlara hizmet verecek bir ulaşım sistemi günümüzdekinden daha heterojen bir yapıda olmalıdır. Ulaşım sistemleri içinde en demokratik olanı en farklı beden biçimlerinin ihtiyaçlarını bile karşılayabilecek yeterliğe sahip olacak sistemlerdir; tekerlekli sandalyeye mahkum bir kişiden görme özürlü kişilere kadar herkesin rahatlıkla hareket edebileceği sistemler. Böyle bir ulaşım sisteminin kurulmasını sağlayacak teknik araçlara sahip olduğumuz düşünülürse, bunun şimdiye kadar kurulmuş olması gerekirdi. Bu anlamda, özürlü haklarını koruma hareketleri ulaşım politikası açısından en radikal ve en ileri ci mücadelelerin verildiği eylemler sıfatını kazanmayı hak etmiştir.

D. ÇOCUKLAR VE YAŞLILAR

Çocukların bağımlı ve yetişkinlere göre nispeten güçsüz oluşları fark edilmeden kabul edilen bir olgu olduğu için otomobille ilgili yaşadıkları sorunlar da pek dikkati çekmez. Henüz yaşları gereği otomobilli bir sisteme ayak uydurамadıkları için çocuklar bir yerden bir yere giderken büyüklerinin refakatindeki bir arabaya binmek veya yetersiz toplu ulaşım araçlarını kullanmak, kimi zaman da yürümek veya bisiklete binmek –ki bu son iki seçenek, otomobil mekânında gerçekleşmesi en güç ve bir anlamda da çok tehlikeli bir hareketlilik biçimidir– durumundadırlar. Bu yüzden sanayileşmiş kültürlerde otomobil ehliyetinin bir atlama taşı olarak önemli bir yere sahip olmasına pek şaşmamak gerek. Mekân düzenlemeleri oldukları halleriyle sorgusuz sualsiz kabul edildikleri ve çocuklar da güçsüz oldukları için, mekân politikasının çocuklara getirdiği dezavantajlar yetişkinlerle kent planlamacılarının ilgi alanlarının dışında kalmaktadır. Çocukların otomobil mekânında güvenle hareket edememeleri ve özellikle kent merkezindeki semtlerde yaşayan yoksul ailelerin çocuklarının oyun oynadıkları alanların otomobillerce işgal edilmesi önemli birer toplumsal eşitsizlik sorunudur.

Bağımsız coğrafî hareketlilik, çocuğun gelişimini inceleyen uzmanlar tarafından uzun zamandan beri bir olgunluk işareti olarak

kabul edilegelmiştir. 1940'larda, yavaş gelişen çocuklardan bile 9 yaşına geldiklerinde bilinen yerlere veya kent merkezine kendi başlarına otobüsle gidip gelebilmeleri beklenmekteydi. Bugünün otomobil merkezli ulaşımında ise birçok genç araba kullanacak yaşa gelene kadar oturduğu mahallenin dışına tek başına çıkamamaktadır.[38]

İngiltere'de, yaşları yedi ile onbeş arasında değişen çocuklarla ilgili yapılan ve 1990 ile 1971 yıllarını karşılaştıran bir araştırmada çocukların kullanabileceği alanların yıllar içinde önemli ölçüde azaldığı saptanmış. Aileler, çocuklarının hareketliliklerine getirdikleri kısıtlamalara en önemli neden olarak caddelerdeki trafik artışını göstermişler. Araştırmacılar yaptıkları analizlerde "kişisel özgürlüklerdeki ve otomobil mülkiyetinin yaygınlaşması sonucu ortaya çıkan seçeneklerdeki artışın, çocukların özgürlükleri ve seçme hakları pahasına sağlandığı" yargısına varmışlar.[39] Bu durum, okul çocuklarına okula gidiş gelişlerinde ebeveynlerinin özellikle otomobilleriyle refakat etme zorunluluğunu, aileye yüklediği masraflarla birlikte arttırmış; 1990'da bu maliyetin 10 ile 20 milyar paund civarında olduğu tahmin edilmektedir.

Otomobiller yüzünden çocukların hareket serbestliklerinin ve güvenliklerinin azalması sorununa karşı bazı bölgelerde yerel önlemler alındığı da oluyor. Örneğin, Danimarka'nın Odense kentinde, 1981'den beri otoyollarda yeniden yapılanma çalışmaları sürüyor. Yol çalışmalarında göze çarpan ilk değişiklikler düşük hız bölgeleri, dar geçitler ile otoyoldan bağımsız yaya ve bisiklet yollarıdır. Bu değişikliklerden sonra kaza kayıtlarında yüzde 85 azalma olduğu belirtiliyor.[40]

Hayat döngüsünün diğer ucunda yer alan yaşlı insanlar, otomobilleşmeyle birlikte ortaya çıkan sorunlardan çocuklara göre çok daha farklı etkilenirler. Son on-yirmi yıl içinde yapılan araştırmalardan anlaşıldığına göre, ulaşım sorunu yaşlı kesimin yüz yüze ol-

38. K.H. Schaeffer ve Elliott Sclar, *Access for All: Transportation and Urban Growth* (Baltimore: Penguin, 1975), s. 111.
39. Mayer Hillman, John Adams ve John Whitelegg, *One False Move-A Study of Children's Independent Mobility* (Londra: Policy Study Institute, 1990), s. 106.
40. Ole Nielsen, "Safe Routes to School in Odense, Denmark", der. Rodney Tolley, *The Greening of Urban Transport: Planning for Walking and Cycling in Western Cities* (Londra: Belhaven Press, 1990), içinde, s. 255-265.

duğu en önemli iki sorundan biridir; diğeri ise sağlık ve sağlık bakımı sorunudur.[41] Nüfus Sayım Müdürlüğü'nün 1987 yılını kapsayan verilerine göre, ABD'de çalışan aileler içinde otomobili, kamyonu veya minibüsü bulunmayanların oranı yüzde 11 iken, mevcut hanelerin yüzde 24'ünü oluşturan yaşlıların (65 ve daha yukarı yaşlardakilerin) hiçbir taşıt aracı bulunmamaktadır.

Otomobil kullanırken yaşlılar fiziksel, maddi ve çevresel engellerle her an karşı karşıyadırlar. Bu üç sorunun içinde, otoyolların yaşlı sürücüleri araba kullanmaktan alıkoyması dahil bütün çevre kökenli sorunlar ilk etapta giderilmesi gereken sorunlardandır. Ayrıca yaşlılar diğer ulaşım araçlarında da çevre koşullarına ilişkin muazzam engellerle karşı karşıyadırlar. Toplu taşıma araçlarından yararlanmaları genellikle çok güçtür ve özellikle geniş yollardaki trafik ışıklarının yayalara geçiş hakkı tanıma sürelerinin kısa oluşu gibi otomobil yanlısı bir tutum sergilenen bir trafik ortamında yürümek de onlar için bir hayli tehlikelidir. Yürümenin canlı bir ulaşım biçimi ve yaşlılar için bir egzersiz yöntemi olduğu bilinmesine rağmen, ABD'nin birçok bölgesinde yayalar için tesis edilen alanların sayısı yetersizdir veya böyle alanlar hiç yoktur. Yolculuk esnasında kişinin güvenliği sorunu kadınlarla yaşlılar için erkeklerle gençlerden daha önemlidir. Bu etken birçok kadını ve yaşlıyı toplu taşıma araçlarına, özellikle de metroya binmekten alıkoyan etkenlerin başında gelir.

Yaşlıların ulaşımla ilgili ihtiyaçlarına gösterilen hassasiyete verilebilecek ender örneklerden biri de kurulması düşünülen emekli topluluğudur. Organizasyonu planlanan bu topluluğun tasarımında bisikletler, yaşlılara özel üç tekerlekli bisikletler ve yayaların hareketi esas alınmıştır.

41. Frances M. Carp, "Improving the Functional Quality of Housing and Environments for the Elderly through Transportation", der. Thomas O. Byerts, Sandra C. Howell ve Leon A. Pastalan, *Environmental Context of Aging* (New York: Garland Press, 1979) içinde, s. 127-146; Frances M. Carp, 1988, "Significance of Mobility for the Well-Being of the Elderly", *Transportation in an Aging Society* (Washington, DC: National Research Council, Special Report 218, 1988) içinde, s. 1-20.

E. SONUÇ

Bir ulaşım sisteminin neden olduğu haksız durumlar çeşitli kademelerde ele alınabilir. Bu ulaşım sistemi farklı insan gruplarına ne gibi dezavantajlar getirmektedir? Verili bir sistemde tam bir hareket serbestliği elde etmek için ne kadar özel yeteneğe ve ne kadar kaynağa ihtiyaç vardır; örneğin otomobil kullanmak konusunda ne kadar yetenekli olunmalıdır ve ne kadar otomobil gereklidir? Bu ulaşım sistemi birilerinin dezavantajları pahasına belli bir hareketlilik biçimine daha fazla ağırlık veriyor mu? Verili sistemin talepleri nedeniyle bazı yurttaşların hakları çiğneniyor mu? Bir ulaşım aracının egemen oluşu mekân politikasını nasıl biçimlendirir? Kimler hangi alanları hangi amaçlarla kullanma hakkına sahiptir?

Öte yandan, bir kişinin toplumdaki çeşitli hiyerarşik yapılar içindeki konumunun –mensup olduğu toplumsal sınıf, yaşı ve cinsiyeti gibi– onun verili bir ulaşım sistemine girişini veya bu sisteme katılımının getireceği maliyetleri nasıl etkilediği de ayrı bir konudur; yani, o kişinin sahip olduğu toplumsal konum, verili bir ulaşım sisteminin zorunlu kıldığı toplumsal ve çevresel maliyetlerin kaçta kaçını ve nasıl biçimlendirir?

Yaygın kanıya göre, çağdaş toplumlarda otomobil çok kolay ulaşılır bir araç olduğundan, hemen hemen hiç kimse bu ulaşım biçiminden mahrum kalmaz. Örneğin, Werner Polster ile Klaus Voy, Batı Almanya'da otomobil mülkiyetinin muazzam boyutlarda olduğunu, otomobilden mahrum olan insanların çok küçük bir azınlık oluşturmalarının da bunu çok güzel kanıtladığını savunurlar.[42] Batı Almanya'da, yetişkin nüfusun üçte ikisinin otomobil sahibi olduğu doğrudur. Ne var ki, savundukları düşünceye destek sağlamak için yaptıkları muhakemede bazı bilgi yanlışlıkları var. Yetişkin nüfusun üçte biri hiç de öyle yabana atılacak bir azınlık değildir; hele buna bir de yetişkin olmayanlar eklenirse, hiç. Ayrıca, yaşlı kesimin nüfus içindeki payının günden güne arttığı hesap edilirse, bu üçte birlik azınlığın giderek büyüyeceği açıktır. Dahası,

42. Werner Polster ve Klaus Voy, "Eigenheim und Automobil-Materielle Fundamente der Lebensweise", s. 263-320, der. Klaus Voy, Werner Polster ve Claus Thomasberger, *Gesellschaftliche Transformationsprozesse und Materielle Lebensweise* (Marburg: Metropolis-Verlag, 1991) içinde.

otomobil merkezli ulaşım bir sistem olarak, otomobil mülkiyetinin insanlara getirdiği sıkıntıların dağılımında pek âdil davranmaz. Örneğin, otomobilden kaynaklanan gürültü ve kirlilik, otomobil sahibi kişilerin yoğun oldukları banliyölerde, seyrek oldukları kent merkezindeki semtlere göre daha düşüktür.

Tıpkı Scharff gibi Polster ile Voy da otomobili kadınların özgürleşmelerinde rol oynayabilecek bir etken olarak görmektedirler. Ne var ki bu iddialarında otomobil merkezli bir sistemde süregiden cinsiyet kaynaklı haksızlıkları gözardı etmektedirler. Burada karşılaşılan haksızlıkların belki de en büyük kaynağı, kadınların ikinci sınıf işgücü sayılmalarıdır, ki bu zihniyet evle ilgili ulaşımın –çocukların ulaşım ihtiyaçlarının karşılanması ve alışverişe çıkılması gibi– bütün yükünü kadınların sırtına bindirir. Bu yüzden, otomobil kadınların coğrafî, toplumsal ve siyasal özgürlüklerine katkıda bulunsa bile, getirdiği zorlukların yanında bu katkının sözü dahi edilemez. Ayrıca, otomobilin, kadınların ikinci sınıf işgücü sayılmaktan kurtulmaları konusunda pek de bir yararı olmamıştır.

İlk bakışta, otomobil merkezli ulaşım sistemleri oldukça demokratik ve toplumsal farklılıkların giderilmesinde yardımcı bir etken gibi görünür. Bu düşüncede bir ölçüde bir haklılık payı varsa da, otomobil sahibi olmanın demokratikliği konusunda sorgulanmayı bekleyen önemli sayılabilecek birçok sorun mevcuttur. Otomobiller, fiyatları ve bakım masraflarıyla pahalı araçlardır; topluma ve çevreye malettikleri zararların dağılımı eşitsizdir ve kamusal mekânların birçok kişinin aleyhinde olacak şekilde düzenlenmesinde de söz sahibidirler. Kamu alanlarının bu şekilde düzenlenmesinden olumsuz etkilenen o birçok kişi de yoksullar, yaşlılar, çocuklar, kadınlar ve kent merkezlerinde oturanlardır.

Bütün bunların dışında otomobilin günümüz toplumlarındaki grup ilişkileri üzerinde fazladan bir olumsuz etkisi de vardır. Günümüz kentlerinde, özellikle de ABD'de, otomobil için inşa edilmiş altyapılar, sınıf ve ırk ayrımlarını teşvik edici ve destekleyici özelliktedir. Çağdaş kentin genel görünümüne hâkim olan yapı türleri çevre yolları, oto parklar ve gökdelenlerdir (bkz. Bölüm 7). İster oturma amaçlı ister ticarî amaçlı olsun, gökdelenlerin tümü özel güvenlik görevlileri, karmaşık gözlem teknikleri ve telekomünikasyon gibi ancak bir kaleye lâyık olduğu izlenimini veren terti-

batlarla oldukça sıkı bir biçimde korunmaktadırlar. Bu sığınak kentler varlıklarıyla bireyin kendisini dış dünyadan yalıtmasını ve toplumsal gruplar arasındaki mekân ayrımcılığını körüklemektedirler. Mike Davis, Los Angeles'ın yeniden yapılanması sırasında buradaki düzenlemelerin, kenti nasıl bir kale kentine dönüştürdüğünü inceler.[43] Örneğin, çevre yolları Afrika kökenlilerin, Güney Amerika kökenlilerin ve İngiliz kökenlilerin yaşam alanlarının sınırlarını belirleyen birer kale hendeği işlevi görecek biçimde inşa edilmiştir. Otomobil, böyle bir durumun ortaya çıkışında önemli bir etken olmasa da bunu teşvik eden ve sürekliliği sağlayan kilit teknolojidir. Peter Calthorpe'un da belirttiği gibi, "Otomobil, kültürümüzde varolan en uç ayrımları örneğin, yaşlı ile genç, ev ile iş ve dükkânlar, zengin ile yoksul ve yer sahibi ile kiracı arasındaki uçurumların derinleşmesini onaylar."[44]

43. Mike Davis, *City of Quartz: Social Struggles in Postmodern Los Angeles* (Londra: Verso, 1990).
44. Peter Calthorpe, "The Post-Suburban Metropolis", *Whole Earth Review* No. 73, Kış 1991, s. 45.

4. OTOMOBİL HEGEMONYASININ GLOBALLEŞMESİ

Ondokuzuncu yüzyılın son dönemlerinde ortaya çıkışından bu yana otomobil global bir meta haline gelmiştir. Günümüzde, bir günde üretilen otomobil sayısı, neredeyse bir günde dünyaya gelen bebek sayısına eşittir. Otomobil, 1886 yılında ilk patentinin çıktığı Kuzey Amerika ile Batı Avrupa'da popülerleşti. ABD'de, 1900 yılında topu topu 8000 otomobil mevcuttu ve 9.500 kişiye bir otomobil düşüyordu; 1930 yılında ise sayı 23 milyona yükseldi; yani 5.3 Amerikalıya bir otomobil düşüyordu. O tarihten sonra ABD otomobil pazarı yavaş yavaş doygunluk noktasına ulaştı (bugün bu pazar artık daha çok bir değişim pazarı durumundadır); 1991'de, 1.7 kişi başına bir otomobil düştüğü ve otomobil sayısının 145 milyon olduğu belirtilmektedir.[1] Global çapta bir meta olmasına rağ-

1. Motor Vehicle Associaton, *Facts & Figures* '92, Detroit, 1992, s. 25.

men otomobilin dünya üzerindeki genel dağılımı Bölüm 1'de de belirtildiği gibi pek eşit değildir. Bu bölümde, otomobilin yayılma tarihine kısaca göz attıktan sonra otomobil egemen ulaşım biçimine henüz tam anlamıyla geçmemiş iki büyük bölge –Üçüncü Dünya ile eskiden ekonomisi merkez yönetimlerce belirlenen ülkeler– üzerinde duracağız.

A. OTOMOBİLİN YAYILMA ÖYKÜSÜ

Otomobilin yirminci yüzyılda yaygınlık kazanması iki önemli gelişimin –biri üretim alanında, diğeri de tüketim alanında ortaya çıkan yeni anlayışların– sayesinde olmuştur. Üretim alanında ortaya çıkan yeni anlayışın, yani montaj hattı teknolojisi fikrinin mimarı Frederick Taylor'ın emeğin parçalanması projesinden yola çıkarak otomobilin toplu üretimini hızlandıran bant sistemini geliştiren Henry Ford olmuştur.[2] Taylorizm veya diğer adıyla "bilimsel yönetim", üretim faaliyetlerini dakik ve sıradan hale getirmiş ve onu işçilerden en iyi verimi elde edecek şekilde standartlaştırmıştır. Taylorizm, zanaat tipi üretimden yeni toplu üretim tipine geçişi temsil eder. Ford'un üretim alanında yapmış olduğu atılım sanayiinin yirminci yüzyıldaki ilerlemesinin önemli etkenlerinden biridir; bu üretim biçimine Fordizm adının verilmesi de zaten bunu kanıtlamaktadır. Tüketim alanında ortaya çıkan yeni fikir, pazarlama konusunda oldu; pazarlama alanındaki bu yeni fikrin sahibi, Ford'un en güçlü rakibi olan General Motors'un yöneticilerinden Alfred P. Sloan'dı. Sloan, otomobil sanayiine ilişkin iki ana satış stratejisi geliştirdi: Her yıl ayrı bir modelin piyasaya sürülmesi ve farklı pazar alanlarına veya alt gruplara farklı ürünlerin sunulması. Sloan'ın geliştirdiği bu iki pazarlama stratejisi hâlâ tüketicinin otomobil taleplerini hareketlendiren önemli etkenlerden sayılmaktadır.[3]

2. Frederick Winslow Taylor, *The Principles of Scientific Management* (New York: Harper, 1911).

3. Otomobil üretimi ve pazarlaması ile ilgili daha ayrıntılı tarihsel bilgi için bak.: James J. Flink, *America Adopts the Automobile, 1885-1910* (Cambridge, MA: The MIT Press, 1970); James J. Flink, *The Automobile Age* (Cambridge, MA:

Sloan'ın yıllık model değişimi şeklinde ortaya koyduğu yeni fikir, otomobilde gerçekleştirilen yüzeysel değişiklikler sayesinde otomobilin bir önceki yıla ait modelinin tüketicinin gözünde eskimiş sayılmasının sağlanması, böylece tüketimin hızlandırılması esasına dayanır. Otomobil sayısının arttırılması dahil gerçekleştirilen tarz değişikliklerinin hepsi otomobil teknolojisinin kullanım amacını etkilemiştir. Karal Marling'in de belirttiği gibi, "uygulama alanında bir zamanlar mühendislik bilgisiyle işleyen bir iş kolu, zamanla moda evlerinin stilistik uğraşlarını hatırlatan faaliyetlerde bulunan bir teşebbüs halini aldı; üst sınıfa hitap eden moda sektörünün modası eskiyen ürün fikri böylece Amerika'nın en önemli tek sanayi ürününün düsturuna dönüştü."[4] Tarz akışı ve yapılan değişiklikler tasarımcılara yeni bir rol yüklemekle kalmamış, aynı zamanda teknolojinin kullanımını da etkilemiştir; örneğin, bu değişimlerden sonra daha dayanıksız otomobiller üretilmeye başlanmıştır.

Önemini fazla abartmamak gerekirse de reklam sektörü, otomobil satışlarının artışında, özellikle de otomobilin toplum hayatına girmeye başladığı o ilk dönemlerde bayağı önemli bir rol oynamıştır. ABD'de, otomobil pazarı 1920'lerin sonlarına doğru doygunluğa ulaşmaya başlamıştır. 1926'da, piyasa araştırmaları bütçesi otomobil almaya elverişli herkesin otomobil sahibi olduğunu gösteriyor. 1927'de, otomobil satışlarında ve üretiminde ilk defa büyük bir düşüş gözlendi. O yüzden, 1920'lerde ve sonrasında gazete, dergi ve diğer medya kuruluşlarına reklam veren sektörlerin başında otomobil sektörünün yer almasına pek şaşmamalı.[5] Bu çeşit reklamlar otomobil tüketimine talebi arttırmak için başvurulan biricik yöntemdir. Otomobil reklamlarında bireysellik teması hemen hemen her zaman işlenir ve ayrıca buna devrin zihniyetine (zeit-

---

The MIT Press, 1988); David Gartman, *Auto Slavery: The Labor Process in the American Automobile Industry, 1897-1950* (New Brunswick, NJ: Rutgers University Press, 1986); Karl Ludvigsen ve David Burgess Wise, *The Encyclopedia of the American Automobile* (New York: Exter Books, 1982); John B. Rae, *The American Automobile: A Brief History* (Chicago: The University of Chicago Press, 1965); James P. Womack, Daniel T. Jones ve Daniel Roos, *The Machine that Changed the World* (New York: Macmillan Publishing Co., 1990).

4. Karal Ann Marling, "America's Love Affair with the Automobile in the Television Age", *Design Quarterly* 146 (1989): 7.

5. *A.g.y.*

gest) göre başka cezbedici temalar da eklenir. 1920'lerle 1930'ların (Büyük Buhran dönemi) otomobil reklamlarında, gözün alabildiğine uzanan yolların imlediği özgürlük duygusu bir tema olarak işlenmekte idiyse de konfor ve güven temaları daha fazla revaçtaydı. 1950'lerin (Nüfus Patlaması'nın yaşandığı dönemlerde) otomobil reklamlarının bir bölümü ailevî duyguları cezbedici nitelikteyken (örneğin steyşın otomobillere ağırlık verilmişti), bir bölümü de cinsel ağırlıklıydı.[6] 1960'ların reklam panolarında gençlik ve özgürlük temaları baştacı edilirken, 1970'lerde, o dönemlerde ambargo nedeniyle yaşanan petrol krizinin etkisiyle küçük, pratik otomobiller boy göstermeye başladı. 1980'lerde ise akıcı, aerodinamik, yüksek teknolojili imgelere geri dönüş yaşandı; otomobiller reklamlarda cinsellik, saldırganlık, hattâ tinsellik fetişi olarak sunulmaktaydı.

ABD'nin, otomobilleşmenin en yoğun olduğu ülke sıfatını kazanması sadece Ford'un üretim alanına getirdiği yenilikler yüzünden değildir, bunun nedeni nüfusun o dönemlerde dağınık bir yerleşim özelliği taşımasıdır. Batı Avrupa'da, otomobilin geçmişi ondokuzuncu yüzyılın son çeyreğinin ilk dönemlerine uzanacak kadar eskilere dayanıyorsa da gerçek anlamda bir otomobil ulaşımı yirminci yüzyılın ilk çeyreğinde, ABD'de başladı. Bunun en büyük nedeni, o dönemlerde ABD'de, nüfusun Batı Avrupa'nın sanayileşmiş ülkelerinkine göre –Almanya ve İngiltere'ye göre– daha dağınık bir yerleşim düzenine sahip olmasıdır. 1920'de yapılan nüfus sayımına kadar kent nüfusu taşradakine oranla hep düşük düzeylerde seyretmiştir; o tarihte bile kent ve banliyölerde yaşayanların genel nüfusa oranı yüzde 51 civarındadır. Bununla birlikte, o tarihlerde ABD'deki şehirler arası ve şehir içi ulaşım diğer sanayileşmiş ülkelerdekine oranla çok zayıftı. Tren taşımacılığı ABD'de hiçbir zaman Batı Avrupa'daki kadar yaygın olmamıştır: "ABD demiryolları taşımacılığı altın çağını yaşadığı 1920'li yıllarda bile taşınan insan sayısına oranlandığında İngiliz ve Alman demiryollarının taşıdığının üçte birine, İsviçre demiryollarının taşıdığının da beşte birine denk düşen bir kapasiteye sahipti."[7]

6. Todd Gitlin, "We Build Exitement", der. Todd Gitlin, *Watching Television* (New York: Pantheon Books, 1986) içinde, s. 137-143.
7. K.H. Schaeffer ve Elliott Sclar, *Access for All: Transportation and Urban Growth* (Baltimore: Penguin, 1975), s. 41.

Bir yandan dağınık ve büyümekte olan bir nüfus, öte yandan da yetersiz bir tren ulaşımı otomobile serpilip büyüyebileceği eşsiz bir ortam hazırladı. Bu ortam, onun kitle potansiyelinin farkına varan Ford ve diğer ABD'li otomobil üreticilerinin çıkarlarına hizmet eden ve adına piyasa dedikleri şeydi işte: "Otomobil, kentte doğmuş ve orada zenginlerin caka sattıkları pahalı zevklerden biri olarak hayata atılmışsa da, asıl şöhretini kırsal kesimlerin günlük ulaşım aracı olarak yapmış, oradan tekrar kente dönmüş, kenti ele geçirmiş ve sil baştan değiştirmişti."[8]

Günümüzde gelişmiş ülkeler içinde otomobilleşme alanında yedi ülke üstün konumda: Fransa, İtalya, İsveç, İngiltere, Japonya, Almanya ve Amerika Birleşik Devletleri. Bu yedi ülke, otomobil üretim ve tüketiminde diğer ülkeleri büyük bir farkla geride bırakmaktadır ve ulus aşırı tüm otomobil şirketlerine sahiptir.[9] Otomobil, yirminci yüzyılda kapitalizmin dünya genelinde yaygınlık kazanmasında başka hiçbir metanın yapamadığı kadar etkili olmuştur. Ulus aşırı otomobil şirketleri başarılı bir şekilde Üçüncü Dünya'ya adım atmış, böylece daha sonra aynı başarıyı Doğu Avrupa ve Sovyetler Birliği'nde tekrarlama şansı elde etmişlerdir.

Ford Motor Şirketi, ilk uluslararası distribütör şirketini 1903'te Kanada'da kurdu. Bu şirket ulus aşırı düzeye ulaşmayı başaran ilk otomobil firmasıdır. Daha Birinci Dünya Savaşı başlamadan önce Ford'un Kanada, İngiltere ve Fransa'da olmak üzere üç üretim tesisi mevcuttu. 1929 yılında, Ford yirmibir, General Motors da onaltı ülkede otomobil üretmekteydi; bu iki şirket dünya otomobil piyasasını bilfiil elinde bulundurmaktaydı. 1929'da, Kuzey Amerika dünya otomobil üretiminin yüzde 89.5'ini, Batı Avrupa yüzde 10.3'ünü, ekonomisi merkezî yönetimlere bağlı ülkeler ise yüzde 0.2'sini gerçekleştirmekteydi.[10] 1938'de, Ford'un ürettiği otomobillerin yaklaşık dörtte birinin, GM'nin ise beşte birinden biraz daha az bir kısmının montajı başka ülkelerde gerçekleştirilmekteydi.[11]

İkinci Dünya Savaşı sonrası dönem, sanayisi yeniden yapılanan

8. *A.g.y.*, s. 39.
9. Alan Altshuler ve d., der. *The Future of the Automobile: The Report of MIT's International Automobile Program* (Cambridge, MA: The MIT Press, 1984).
10. *A.g.y.*, s. 16-19.
11. George Maxcy, *The Multinational Automobile Industry* (New York: St. Martin's Press, 1981), s. 87.

Avrupa ile Japonya'nın Amerikan şirketleri gibi dünyaya, özellikle de Üçüncü Dünya'ya açılmaya başlamasıyla birlikte otomobil üretimi ve tüketiminde bir ulus aşırılaşmaya tanık oldu. 1973'te, ulus aşırı şirketler Üçüncü Dünya'da –Arjantin, Brezilya, Hindistan ve Meksika'da– montajı yapılan bir milyondan fazla otomobilin yaklaşık yüzde 90'ının üretimini bizzat üstlenmişti.[12]

Üçüncü Dünya'daki otomobil üretimi büyürken, Avrupa ve Japonya'daki üretim de büyümeye devam etti. 1950 ile 1991 tarihleri arasında ABD'nin motorlu araç üretimindeki payı yüzde 75.7'den 19.0'a düştü. Aynı tarihler arasında Avrupa'nın payı yüzde 18.8'den 37.9'a, Japonya'nın yüzde 0.3'ten 28.5'e, Kanada'nın yüzde 3.7'den 4.1'e ve bütün diğer ülkelerin (ABD hariç) yüzde 1.5'ten 10.5'e yükseldi.[13] Japon otomobil sanayii üretkenlik bakımından ABD sanayiini gölgede bırakarak üretim teknolojisinin günümüzdeki lideri konumuna kadar yükseldi. ABD'deki öncü Fordist toplu üretim sistemi Japonların anında icada, yığınlar halinde üretmeye ve düşük kaliteli imalâta dayalı üretim modelleri sayesinde alaşağı edildi. Örneğin, günümüzde bir GM işçisi yılda yaklaşık onüç araba üretirken, bir Toyota işçisi kırkbeş araba üretmektedir.[14]

1960'tan itibaren otomobil üretiminin globalleşme aşamaları şu ana başlıklar altında toplanabilir: (1) ABD'nin hâkimiyetinin azalması; (2) üretim faaliyetinin dünya çapında yaygınlık kazanması; (3) pazarların birbirleriyle rekabete girmeleri; (4) üretim faaliyetlerinin coğrafi özelliklere göre ayrılması. Bu globalleşme günümüzde "farklı ülkelerde üretilen parçalarla çeşitli fabrikalarda birbirine tıpatıp benzeyen otomobillerin montajının gerçekleştirilmesi"ne ve otomobil üreten ulus aşırı şirketlerin "yerel üretim koşullarında dünya çapında kazanç sağlamalarına" olanak sağlamıştır.[15] Bu sayede Toyota ve Honda 1990'ların ortalarında otomobil sanayii alanında global nitelikli ilk imalât sistemini geliştirmiş oldular. Bunda da amaç, dünyanın her yerinde satılabilecek nitelikteki dünya ça-

12. *A.g.y.*, s. 114-115.
13. Motor Vehicle Manufacturers Association, *a.g.y.*, s. 11.
14. Doron P. Levin, "Experts Doubt Cutbacks Will Save G.M.", *The New York Times*, 23 Aralık 1991.
15. Norman J. Clickman, "Cities and the International Division of Labor", der. Michael Peter Smith ve Joe R. Feagin, *The Capitalist City: Global Restructuring and Community Politics* (Oxford: Basil Blackwell, 1987) içinde, s. 70.

pında otomobiller"i dünyanın her yerinde üretebilmekti. Japonya ile İngiltere'ye gönderilmek üzere sağdan direksiyonlu otomobillerin üretildiği Toyota'nın Kentucky'deki tesisi bu durumu yansıtması bakımından çarpıcı bir örnektir.[16]

İki bölge, otomobil için doyurulmamış birer pazar alanı olma konumunu hâlâ korumaktadır; Üçüncü Dünya ve Doğu Avrupa ile eski Sovyetler Birliği. Gelişmiş Birinci Dünya ülkelerinde, daha çok da Batı Avrupa ile Kuzey Amerika'da, 1990'da iki kişiye bir araba düşmekteydi. Ekonomisi merkezden yönetilen Doğu Avrupa ülkeleri ile SSCB'nin yer aldığı daha az gelişmiş İkinci Dünya'da ise aynı tarihte onbir kişiye bir araba düşmekteydi. Gelişmekte olan Üçüncü Dünya ülkelerinde –Afrika, Asya ve Güney Amerika'nın büyük bir kısmında– de altmışyedi kişiye bir araba düşmekteydi. Yani Üçüncü Dünya'daki otomobil yoğunluğu Birinci Dünya'dakinin otuzda bir oranındadır; bunun da en büyük nedeni, Üçüncü Dünya ülkelerinin büyük bir kısmının ekonomisinin gelişmemiş ve insanlarının yoksul olmasıdır, başka deyişle otomobilin bu ülkeler için pahalı bir araç sayılmasıdır. Ekonomileri merkezden yönetilen ülkelerin dahil olduğu İkinci Dünya'daki otomobil yoğunluğu, Birinci Dünya'dakinin altıda bir oranındadır. Bu ülkelerde otomobil yoğunluğunun düşük olması birbirleriyle ilintili iki etkenden kaynaklanır: Siyasî kararlar nedeniyle tüketimin özendirilmesine ilişkin herhangi bir girişimde bulunulmaması ve gelişim düzeyinin genelde düşük seyretmesi. Bu ülkelerde otomobillerin satışını arttıracak herhangi bir girişimde bulunulmamıştır.

1970'lerin sonlarına doğru ABD ile Avrupa'nın kuzey batı kesimlerinde otomobil piyasası doygunluk noktasına ulaştı ve ondan sonradır ki, Üçüncü Dünya, Doğu Avrupa ile eski Sovyetler Birliği yeni bir piyasa potansiyeli olarak değer kazandı. Bir araştırmacının da belirttiği gibi bu ülkeler otomobil piyasası için muazzam bir potansiyel oluşturuyordu: "Araştırmacılar gelecek yirmi yıl içinde otomobil sayısının Avrupa'da ikiye, Asya ve Güney Amerika'da ise birkaç kez katlanacağını tahmin etmekteler."[17] Hindistan'da

16. Jane Perlez, "Toyota and Honda Create Global Production System", *The New York Times,* 26 Mart 1993.

17. Robert Schaeffer, "Car Sick, Automobiles Ad Nauseam", *Greenpeace* 15 (1990): 14.

bugün ufak ve ucuz otomobil alabilecek kapasitede 100 milyon orta gelirli insanın bulunduğunu söylersek, sanırız otomobillerin muhtemel satış hacimleri konusunda bir fikir vermiş oluruz.[18] Otomobil tüketiminde en hızlı büyüme oranına sahip ülkeler Üçüncü Dünya ülkeleridir. Güney Amerika'da binek otolarının sayısı bir yıl içinde yüzde 14'lük bir artış gösterirken, Asya'da yüzde 15 ve Afrika'da yüzde 7'lik bir artış göstermektedir. Bu artış hızlarının boyutları hakkında bir fikir vermesi için yıllık artış hızının Kuzey Amerika'da yüzde 14, Avrupa'da yüzde 3.5 civarında seyrettiğini belirtelim.[19]

B. ÜÇÜNCÜ DÜNYA

Önceki bölümde de belirtildiği gibi, Kuzey'deki otomobil tüketimi ile Güney'deki otomobil tüketimi arasında muazzam bir fark vardır. Birçok Üçüncü Dünya yurttaşı için otomobil ekonomik bir ulaşım aracı değildir henüz. Üçüncü Dünya'da, otomobil tüketiminin büyüme hızı küçük bir seçkin kesim ile orta sınıfa mensup insanların talepleriyle sınırlıdır. Otomobilin Kuzey'den Güney'e transferindeki gibi bir ölçüde düşüncesizce gerçekleştirilen doğrudan teknolojik transferin yarattığı sorunlar, zaman içinde Güney ülkelerine hatalardan kaçınmak için önemli bir fırsat tanımıştır. Üç ulaşım uzmanı yapılan bu hatalar hakkında şunları söylemektedir:

> Gelişmiş ülkelerden az gelişmiş ülkelere, genellikle bu ülkelerin ihtiyaçları, değerleri, mevcut kaynakları ve ortamları vb. gözönünde bulundurulmaksızın ve yine bu ülkelerin şartlarına uymayan birtakım çözümler aktarılmaktadır. Azgelişmiş ülkelerin dışarıdan aldıkları bu yeniliklerin işlerliğini sağlayan teknoloji, sadece gelişmiş ülke standartlarına uygun bilgi, beceri ve dış alım satımı gerektiren, ayrıca bu ülkelerde az bulunan kaynaklara ihtiyaç gösterdiği için belki de bol miktarlarda bulunan başka kaynaklardan yararlanma fırsatlarının önünü tıkayan sermaye/emek ağırlıklı, tamamen yabancı bir teknoloji de olabilmektedir. Azgelişmiş ülkeler, gelişmiş ülkelerin durumlarıyla

18. *A.g.y.*
19. Motor Vehicle Manufacturers Association, *Facts & Figures '90,* Detroit, 1990, s. 37.

ortaklıklarını sağlayacak "çağdaş" çözümler (örneğin, jumbo jetler ve robotlu fabrikalar) üzerinde her ne kadar kendileri diretiyorlarsa da, bu çözümlerin aktarılmasında yaşanan kısırlıkların sorumluluğunun genellikle gelişmiş ülkelerden bu ülkelere giden danışman ve uzmanlara ait olduğu kuvvetli bir ihtimaldir. Gelişmekte olan ülkelerin gelişmiş ülkelerden kesin olarak öğreneceği bir şey varsa o da en iyi dersin kötü tecrübelerden çıkartılacağıdır; başka deyişle, gelişmiş ülkelerin hatalarını görüp bunlardan kaçınmaktır.[20]

Ne yazık ki, gelişmiş teknoloji uyarlandıktan sonra öğrenilen şeyler, yerel altyapılara maddi ve toplumsal nitelikli zararlar vererek Üçüncü Dünya ülkelerine oldukça pahalıya mal olmuştur.

Eksik ve yanlış teknoloji transferleri yüzünden oluşan zararlar Üçüncü Dünya ülkelerinin ulaşım sorunlarına hemen yansımıştır. Üçüncü Dünya kentlerinde yaşanan ulaşım sorunlarının genel özellikleri ile sonuçları 1986'da Dünya Bankası tarafından şöyle sıralanmıştır:

Azgelişmiş ülkelerin birçok kenti ciddi ulaşım sorunlarıyla karşı karşıyadır. Trafik tıkanıklığı yaygınlaşmakta, insanların ve taşınan ticari malların hızı iyice yavaşlamakta ve ulaşım masrafları katlanmaktadır. Bunun sonucunda ortaya çıkan tablo, üretkenliğin ve kentlerdeki verimliliğin azalması, kentin ve ulusun bütçesinin inişe geçmesi ve kentlerdeki kurumlarda gerginliğin had safhaya varmasıdır. Ulaşım krizinin insanın bedelini canıyla ödediği boyutu da mevcuttur. Yapılan istatistikler, azgelişmiş ülkelerde ölüm nedenlerinin başını trafik kazalarının çektiğini gösteriyor.[21]

Üçüncü Dünya ülkelerinin ulaşım sorunlarının ortaya çıkışındaki tek neden yetersiz teknoloji transferi değildir. Üçüncü Dünya kentlerinin ulaşım sorunlarının diğer ülkelerin kentlerinden daha fazla olmasının başka nedenleri de vardır; kaynak sıkıntısı, nüfuzunu kullanamayan merkezî hükümetler ve kontrol edilemeyen hızlı nüfus artışı bunlardan bazılarıdır.

---

20. Everett C. Carter, Himmat S. Chadda ve Paul M. Schonfeld, "A Comparison of Transportation Planning in Developed and Developing Countries", *Transportation Quarterly* 38 (1984): 79.

21. Dünya Bankası, *Urban Transport: A World Bank Policy Study,* Washington, DC, 1986, s. 1.

Üçüncü Dünya kentlerinde yaşanan trafik tıkanıklığı sorunu büyük ihtimalle gelişmiş ülkelerde yaşanandan daha ağırdır. Üçüncü Dünya'daki otomobil trafiği, nüfusu hızla artan kentlerde yoğunluk kazandığı için, buralarda trafik tıkanıklığının ve kirliliğinin muazzam boyutlarda seyretmesi kaçınılmazdır. Örneğin 1980'de, Mexico City'deki otomobil sayısı New York'takinden Sao Paulo'daki otomobil sayısı da Londra'dakinden fazlaydı.[22] Los Angeles gibi gelişmiş ülke kentlerinin kirlilik seviyelerinin çok yüksek olduğu herkesin bildiği bir gerçektir. Oysa, Mexico City otomobil kaynaklı kirlilik bakımından Los Angeles'ı çok gerilerde bırakmaktadır. Dünya Bankası'nın verilerinde, 1989 yılında Mexico City'nin insan yapısı 4.4 milyon tonluk kirletici emisyonlara maruz kaldığı, bu emisyonların yüzde 76'sının da motorlu araçlardan kaynaklandığı belirtiliyor. Los Angeles'ın ise 1985 tarihinde 3.5 milyon tonluk kirleticilere maruz kaldığı ve bunların yüzde 63'ünün motorlu araçlardan kaynaklandığı ifade ediliyor.[23] Eski, bakımsız ve düşük kaliteli yakıtla çalışan otomobiller diğer ülkelere oranla Üçüncü Dünya ülkelerinde çok daha fazla kullanılmaktadırlar. Mexico City'deki kent meydanı, gelişmiş ülkelerdeki haliyle aynen uyarlanan otomobil merkezli ulaşımın Üçüncü Dünya ülkelerine verdiği zararların canlı bir örneğidir. Bir zamanlar yürüyüş yapmak ve sohbet etmek için vazgeçilmez yerlerden biri olan bu yerde şimdi "kulakları sağır eden bir trafik ve egzos dumanlarından masmavi olmuş bir havadan başka bir şey yoktur; burada yürümek, araba kullanmaktan daha tehlikelidir."[24]

Yapılan araştırmaların da gösterdiği gibi, Üçüncü Dünya kentlerinin hava kalitesinde genel bir düşüş sözkonusudur. Dünya Bankası araştırmacılarından biri, Üçüncü Dünya kentlerindeki bu kötü şartların yakın bir gelecekte dünya nüfusunun sekizde birini etkisi altına alacak bir düzeye ulaşacağını belirtiyor: "Motorlu araçlardan salınan kirletici emisyonları frenleyecek herhangi etkili bir önlem alınmazsa, bu yüzyılın bitiminde gelişmekte olan ülkelerde 500 milyon civarında kent sakini sağlığa zararlı ve tehlikeli düzeylerde

22. *A.g.y.*, s. 46.
23. Asif Faiz ve d., der. "Automotive Air Pollution-Issues and Options for Developing Countries" (Washington, DC: World Bank, 1990).
24. Wayne Ellwood, "Car Chaos", *New Internationalist*, No. 195, Mayıs 1989, s. 6.

seyreden bir hava kirliliğine maruz kalacaktır."[25] Günümüzde bile Kalküta'da yaşayanların yüzde 60'ının hava kirliliğine bağlı solunum rahatsızlığı çektiği tahmin edilmektedir.[26]

Elde Üçüncü Dünya ülkelerinde trafik kazaları sonucu meydana gelen ölüm oranlarına ilişkin araştırma sonuçları bulunmamasına rağmen, bu ülkelerde meydana gelen trafik ölümlerinin gelişmiş ülkelere nazaran daha yüksek oranlarda seyrettiği –otomobil sayısı ile ölüm oranları karşılaştırıldığında– kuvvetle muhtemeldir. Üçüncü Dünya kentlerindeki trafiğin karışık bir yapıya sahip olması – caddelerin motorlu araçlar dışında yayalar ve at arabaları tarafından da işgal edilmesi– ve yolların otomobil trafiğine uygun olmaması kazalara neden olmaktadır:

> Buralarda, çevre yollarında her yaştan insanın ölmesi alışılmış bir durum haline gelmiştir ve bunlar Batı'da olduğu gibi, Ruanda'da lüks mal sınıfına giren otomobillerin birbirleriyle çarpışmaları sonucu meydana gelen ölümler değildir. Çinlilerin yaptığı, kuzeyle güneyi bağlayan çevre yolunun virajlarında yolcu indirip bindiren dolmuş-minibüslerin sık sık bir başka araçla çarpışarak hurda yığını haline geldiği olmuyor da değil elbette. Ama kazalara en çok maruz kalanlar yayalar; çünkü köylüler bu tek şeritli asfalt yolu tepedeki nüfus yoğunluğu yüksek yerleşim birimlerine gidiş gelişlerinde kullanıyorlar. Sadece gündüz olsa iyi, geceleri de koyu giysileri içinde ve kahverengi sığırlarıyla birlikte yoldan geçecek herhangi bir aracın kendilerini farkedemeyeceğini düşünmeden bu yolu kullanıyorlar. Kaptırıp üzerlerine gelen bu birkaç ton ağırlığındaki çelik yığınlarının kendilerini ne hale getireceğinin farkında değilmiş gibi görünüyorlar.[27]

Bu tür kazalarda meydana gelen ölümler, otomobil teknolojisinin Üçüncü Dünya ülkelerine, yerel şartlar dikkate alınmaksızın, doğrudan aktarılmasının kötü birer sonucudur.

Hareketlilik, Üçüncü Dünya ülkelerindeki yoksul kesime mensup insanlar açısından diğer ülkelerdeki insanlara nazaran farklı bir

25. Asif Faiz, "Motor Vehicle Emissions in Developing Countries: Relative Implications for Urban Air Quality", der. Alcira Kreimer ve Mohan Munasinghe, *Discussion Papers 168* (Washington, DC: World Bank, 1992) içinde, s. 183.
26. Michael Renner, "Rethinking the Role of the Automobile", (Washington, DC: Worldwatch Institute, Tez No. 84, 1988), s. 36.
27. Bruce E. Fleming, "Another Way of Dying" *The Nation* 250 (1990): 448.

öneme sahiptir. Bu ülkelerde, dış borçların kapatılmaya çalışılması nedeniyle kamu sektörüne yapılan yatırımların günden güne azalması ve kent nüfusunun artması sonucunda toplu ulaşımın talepleri karşılanamayacak hale gelmiştir, bu durum da birçok insana yürümekten başka ulaşım seçeneği bırakmamaktadır. Buralarda otomobil merkezli bir ulaşım sisteminin varlığı yoksul kesim için bir yük, durumu iyi olanlar için ise rahatlıktır: "Üçüncü Dünya ülkelerinin çoğunda ülkenin bütün kaynakları, nüfusun çok küçük bir kesimine hizmet edecek bir ulaşım sisteminin kurulması ve desteklenmesi için seferber edilmektedir."[28] Üçüncü Dünya'da, otomobilleşmenin seçkinci doğası kendini günden güne daha fazla ele vermektedir. Otomobilin ABD'de ve Avrupa'da birçok sıradan yurttaşın özgürlüğünü ve hareketliliğini arttırdığı ve başka ülkelerde de arttırabileceğine ilişkin vaatler, her şeyden önce yiyecek, barınak ve daha ucuz ulaşım imkânlarına ihtiyaç duyan Üçüncü Dünya yurttaşlarına göre değildir.

Birleşmiş Milletler'e göre, petrol ve diğer kaynak kullanımları ile büyük miktarlarda gerçekleştirilen malzeme ithalâtları Üçüncü Dünya ülkelerinin dış borçlarını bir hayli etkilemektedir:

> Azgelişmiş ülkelerin büyük bir kısmını oluşturan petrol üretmeyen ve sanayileşme aşamasını tamamlamamış ülkelerde otomobile dayalı petrol tüketimi, toplam petrol tüketiminde yüzde 50'den fazla bir paya sahiptir. Bu ülkelerdeki enerji tüketimi büyük oranda borçlu oldukları ülkelerin para birimlerine ayarlı borçlarına yansımakta ve ödemede karşılaşılan zorluklara katkıda bulunmaktadır.[29]

Bu duruma en iyi örnek, halkının 200'de birinin otomobil sahibi olduğu ve buna rağmen ithalâtının üçte birini yakıt ile ulaşım malzemelerinin oluşturduğu Haiti'dir.[30]

Üçüncü Dünya'da özel otomobiller, kamusal altyapının büyük bir kısmını kullanmakla beraber taşıma kapasiteleri bakımından çok az insanın ulaşımını sağlarlar. 1980'de Mexico City'de, 1.6

28. Renner, *a.g.y.*, s. 6.
29. Birleşmiş Milletler, *Urban Transportation with Particular Reference to Developing Countries* (New York: Department of International Economic and Social Affairs, 1989), s. 27.
30. Renner, *a.g.y.*, s. 52.

milyon otomobil ve 18.500 otobüs bulunduğu kaydedilmektedir. Otobüsler motorlu araç seyrinin tümünün yüzde 51'ini gerçekleştirirken otomobillerin yüzde 19'unu gerçekleştirdiği belirtilmektedir.[31] Mexico City'deki otomobillerin hepsi kentin toplam ulaşım birimlerinin yüzde 97'sini oluşturmaktadır, fakat bütün seyirlerin südece yüzde 16'sını gerçekleştirmektedir. Bu sistemin, enerjinin verimsiz kullanılmasına neden olan bir sistem olduğu ortadadır. Toplam benzin tüketiminin yüzde 66'sı otomobillere aitken, bunun sadece yüzde 22'si toplu ulaşım birimlerine aittir.[32]

Alternatif çözümleri gözardı etme pahasına otomobil ulaşımı ile otomobil sanayiine parasal destek verenler sadece birtakım Üçüncü Dünya hükümetleri değildir, buna dünya bankaları da destek verirler. Dünya Bankası'nın 1972-85 dönemi için Üçüncü Dünya ülkelerine kent ulaşımı projesi kapsamında verdiği borcun yüzde 49'unu yol yapımı, yüzde 17'sini otobüs alımı, yüzde 16'sını demiryolu yapımı, yüzde 12'sini trafik düzenlemeleri, yüzde 5'ini otoyol ve demiryollarına teknik destek ve yüzde 1'ini de yayalara yapılacak tesisler oluşturmaktaydı.[33] Ulaşımın gelişmiş bisikletler (sözgelimi, hafif metalli bisikletler) ve pedallı küçük arabalar gibi motorsuz biçimleri devlet tarafından hiçbir şekilde desteklenmemektedir. Böylece, bir "geri adım" olarak nitelendirilen alternatif ulaşım biçimleri otomobil için kurban edilmektedir. Bisiklet bugün bile Üçüncü Dünya ülkelerinde bir iş alanı, dış ülkelerle yapılan mübadelelerde adı geçen ticarî bir mal durumundadır ve işportacılık, hurdacılık ve kuryelik gibi teşebbüslerin hâlâ vazgeçilmez bir aracıdır. Bisiklet imalâtı ve tamiratı emek ağırlıklı teşebbüslerdendir. Bisikletler, gelişmiş ülkelerde de bazı küçük çaplı işlerde hâlâ kullanılmaktadır ve bu kullanım olanakları yaygınlaştırılsa daha da iyi olacaktır.[34]

Otomobil teknolojisinin ülkeye topyekûn girişini sağlamak için gerçekleştirilen devlet destekli girişimler nedeniyle Güney Amerika'daki birçok kent, ABD'deki otomobil merkezli ulaşıma sahip

31. Dünya Bankası, *a.g.y.*, s. 46-47
32. Timothy Campbell, "Resource Flows in the Urban Ecosystem-Fuel, Water, and Food in Mexico City" (Berkeley: Tez No. 360, Institute of Urban and Regional Development, University of California, 1981).
33. Dünya Bankası, *a.g.y.*, s. 39.
34. Mary Morse, "Autocracy is Being Exported to Third World", *Utne Reader*, Temmuz-Ağustos 1990, s. 15-16.

kentlerin birer karikatürü haline gelmiştir.[35] Caracas ve benzeri kentlerde evden işe, işten eve yapılan yolculuklar insanın hafsalasının alamayacağı kadar uzun sürmektedir (yedi saatten fazla). Bu kentlerde, özenle yapılmış, ancak yeterli sayıda yan yoldan mahrum olduğu için sık sık trafik tıkanıklıklarına maruz kalan otoyolları ve yer yokluğu nedeniyle eski kent merkezlerinin ortasında birdenbire kesiliveren çevreyolları alışılmış görüntülerdendir. Oysa bu kentlerde otobüs taşımacılığının yaygınlaştırılması, bisiklet ve dolmuş gibi daha az enerji tüketen ulaşım araçlarının kullanıma sokulması daha uygun bir girişim olurdu.

Üçüncü Dünya ülkelerinde otomobil merkezli ulaşımın yaygınlık kazanması, toplumsal eşitsizliğin en göze batan biçimlerini, ulaşım teknolojisinin yetersiz kullanımını ve enerji kaynaklarının hızla tükenmesine neden olan böyle çevre düşmanı bir ulaşım sisteminin ancak belirli bir yere kadar globalleştirilebileceği sorunlarını da beraberinde getirir. Güney Kaliforniya taklidi ideal bir motorlu ulaşım sistemi dünyanın her yerinde elverişli olmayabilir:

> Amerika'daki durum hoşa gitsin gitmesin tekrarı olmayan bir durumdur, çünkü onu meydana getiren şartlar tekrar edilemez şartlardır. Dünya yüzeyinde bugün varolan kentler ile birçok insanın henüz otomobil sahibi olmadığı dönemlerde kurulmuş olan kentler, bazı istisnaları saymazsak, ne Amerika'daki motorlu taşıt ulaşım sistemini oluşturacak işlenmemiş arazi yapısına, ne böyle bir sistemin ihtiyaç duyduğu yakıta, ne de tüm bunları gerçekleştirecek parasal güce sahiptirler.[36]

Otomobil merkezli ulaşım sistemlerinin Üçüncü Dünya ülkelerine sürmekte olan uygulama girişimleri, bu ülkelere musallat olan toplumsal ve malî krizlerin en önemli etkenlerinden biridir. Bu ulaşım sisteminin bu ülkelerde çağdaşlaşmanın bir gereği olarak görülmesi gibi bir durum da sözkonusudur.

Üçüncü Dünya ülkelerindeki hükümetler otomobili ulaşım tür-

35. Rainer Dombois, "Autos und Autoindustrie in der Dritten Welt", der. Jobst Kraus, Horst Sackstetter ve Willi Wentsch, *Auto Auto Über Alles?* (Freiburg: Dreisam Verlag, 1987) içinde, s. 137-140.
36. John Adams, *Transport Planning: Vision and Practice* (Londra: Routledge and Kegan Paul, 1981), s. 47.

leri içinde birinci sıraya yerleştirmeye dünden hazırdırlar. Otomobil ulaşımın bu hükümetlerin gözünde ekonomik büyümenin bir aracı, bir belirtisidir. Malezya'da, hükümetin 1980'lerde yürürlüğe soktuğu "Ulusal Otomobil Projesi", bir otomobil sanayiinin kurulması aşamasında ne kadar çok harcama yapıldığına iyi bir örnektir. Ülke nüfusunun yüzde 1'inin Malezya yapısı araba kullanabilmesinin faturası Malezya'ya 200 milyon dolardan fazlaya mal olmuştur.[37] Malezya'da otomobil, fiyatı ortalama bir ev fiyatından daha yüksek olan lüks mallar sınıfına girmektedir. Mevcut fonları otomobil yapımına heba etmenin yanında hükümet ayrıca demiryolu ve otobüs ulaşımı için gerekli harcamalardan kısarak otoyol ve köprü yapımlarına milyarlarca dolar sarfetmiştir. Yapılan bütün bu kamusal yatırımlara (ve diğer ithal malı otomobillere uygulanan vergi engeline) rağmen Malezya yapımı otomobil büyük zorluklarla karşı karşıyadır ve şimdilerde üretimi Japon işletmesi güdümünde gerçekleştirilmektedir. Malezyalı bazı uzmanlar bu durumun büyük sanayi projelerinin yoksul ve küçük ülkelere uygulanmaya çalışılmasının ne kadar aptalca bir girişim olduğunu kanıtladığı görüşündeler.

Üçüncü Dünya ülkelerinin kent merkezlerinin çoğunda otomobil ulaşımına sınırsız imkânlar sağlanırken, bazı kentlerde otomobil kullanımına sınırlamalar getirilmiştir. Üçüncü Dünya ülkelerinde farklı nitelikte bir ulaşım sistemi kurma çabasına en iyi örnek, Brezilya'nın 1.6 milyon nüfuslu kenti Curitiba'dır. 1970'ten itibaren kentte, otobüs taşımacılığını geliştirmeye, bisiklet ve yaya yolları yapımına ve yoğun trafik akışlarının geniş anayollara kaydırılmasını, iş, ev ve çeşitli hizmetleri bünyesinde barındıran belirli bölgelerin oluşturulmasını sağlayan ulaşım ve bölgeleştirme politikalarını aynı çatı altında birleştirilmesine ilişkin ulaşımla ilgili bir dizi önlem alınmaya başlandı. Bu önlemlere ek olarak, yapılacak yeniliklerin kent dışına taşmasından ziyade kent sınırları dahilinde kalmasını öngören trafiğin ıslah edilmesiyle ilgili plan ve anlaşmaları yürürlüğe sokacak politikalar da geliştirildi. Curitiba'daki kaza oranının günümüzde Brezilya'nın diğer kentlerine nazaran düşük seviyelerde seyretmesi ve araç başına düşen benzin tüketim oranı-

37. Halinah Todd, "The Proton Saga Saga", *New Internationalist,* No. 195, Mayıs, 1989, s. 14-15.

nın Brezilya'nın diğer kentlerindekinden yüzde 30 düşük olması gibi birçok gelişme titizlikle izlenen bu politikalara atfedilmektedir. Ayrıca, Curitiba halkı ulaşım giderleri için gelirinin yaklaşık yüzde 10'unu ayırır, ki bu da Brezilya'nın bütün kentleri içinde ulaşıma ayrılan en düşük giderdir. Üstelik bu gider oranına kentteki otomobil sayısının Brezilya standartlarına göre yüksek olmasına rağmen ulaşılmıştır; otomobil yoğunluğu bakımından Brasilia birinci, Curitiba da ikincidir.[38]

Kirliliğin ve toplumun ödediği diğer bedellerin önünü almak için otomobil kullanımını azaltmaya ve otomobil teknolojisine yeni bir biçim vermeye yönelik çabaların istenilen sonuca ulaşmaları, sorunun asıl kaynağına inilmesi sayesinde olacaktır: Yani Kuzey'in sanayileşmiş ülkelerine. Bu ülkelerin gerçekten de sorunun asıl kaynağı olduğunu kanıtlamaya bir örnek yetecektir. Bilindiği gibi karbondioksit, sera etkisine neden olan bileşikler içinde en etkili olanıdır. ABD, Japonya ve Almanya dünya nüfusunun sadece yüzde 8.5'ini oluşturan bir nüfusa sahiplerken, dünya genelinde havaya salınan CO_2 emisyonlarının yüzde 30'undan sorumludurlar. Üçüncü Dünya ülkeleri içinde en kalabalık nüfusa sahip olan ve dünya nüfusunun yüzde 41'ini oluşturan Çin, Hindistan ve Endonezya ise dünya genelindeki CO_2 emisyonlarının sadece yüzde 14.5'inden sorumludur.[39]

C. DOĞU ALMANYA'DAKİ DURUM

Birleşmeden önce Batı Almanya'da otomobil ulaşımı Doğu Almanya'dakine oranla çok fazla yapılmaktaydı ve toplu ulaşım da o oranda düşüktü. Örneğin, 1983'te kişi başına düşen toplu taşıma seferleri Doğu Almanya'da 540, Batı Almanya'da 389'du; yüzde 28 daha az.[40] 1988'de Batı Almanya'da, otomobil başına 2.1 kişi dü-

38.Marcia D. Lowe, "Shaping Cities", der. Lester Brown, *State of the World* (New York: W.W. Nortori, 1992) içinde, s. 127-128; Mac Margolis, "A Third-World City That Works", *World Monitor* 5 (1992): 42-50.

39. Sylvia Nasar, "Cooling the Globe Would be Nice, but Saving Lives Now May Cost Less", *The New York Times,* 31 Mayıs 1992.

40. Marcia D. Lowe, *Alternatives to the Automobile: Transport for Livable Cities* (Washington, DC: Worldwatch Institute, Tez No. 98, 1990), s. 17.

şerken, Doğu Almanya'da 4.6 kişi düşmekteydi.[41] Doğu Almanya'da, mekânın diğer ülkelerden farklı bir biçimde toplum ağırlıklı tanzimi ve otomobilin pahalı oluşu ile mevcut ucuz toplu ulaşım hizmetleri otomobilleşme sürecinin hızını kesmişse de ülke içindeki otomobil artışına engel olamamıştır. 1960'lar ile 1970'lerin başlarında Doğu Almanya otomobilleşme hızı bakımından Batı Almanya'yla hemen hemen aynı düzeylerdeydi. 1960'lardan itibaren Doğu Almanya'da, ana ulaşım aracı otomobil olan bir ulaşım sistemi yapılaşması görülmeye başladı. Gelir düzeyi arttıkça otomobil satışlarında da artış oldu. Birleşme öncesinde Doğu Almanya, Batı Almanya'daki otomobil merkezli çevre yapılaşmasına benzer bir yapılaşmayı gerçekleştirmişti bile.[42] Eski Doğu Alman Cumhuriyeti'ndeki kentlerin çevre yolları ve uydu bağlantıları bakımından Batılı ülkelerin kentlerinden pek bir farkı yoktu.[43] Ancak Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinde otomobil bugüne kadar esas olarak toplum hizmetleri için ve eğlence amaçlı kullanılmaktaydı.

Yeniden birleşme öncesi söyleme rağmen Doğu Almanya'nın ulaşımla ilgili yapılanışı Batı Almanya'dakinden farklı olmaktan çok benzer bir çizgide gerçekleşmiştir.[44] Sosyalist ilkelerin gereği olarak maddi ihtiyaçları (yiyecek, barınma, ulaşım) sübvanse etmenin dışında Doğu Alman sosyalizmi gerçekten de otomobilleşmeye karşı ne herhangi bir önlem almış ne de sistemli bir sosyalist ulaşım politikası geliştirebilmiştir.[45] Doğu Alman sosyalizmi, memnun edici ve akıcı bir toplu ulaşım biçimi –veya çevre dostu bir ulaşım sistemi– konusunda doğru dürüst bir tahlilde bulunmaktan veya somut örnekler geliştirmekten aciz kalmıştır. Doğu ile Batı Almanya arasındaki en önemli fark, Doğu Almanya'nın ulaşım ile Batı'dan aldığı diğer teknolojilerin toplumsal ve ekolojik sonuçlarının üzerinde gereği gibi durmamasıdır. Batı Almanya'da ise hiç

41. Motor Vehicle Manufacturers Association, 1990, *a.g.y.*, s. 37.
42. Winfried Wolf, *Neues Denken oder Neues Tanken? DDR Verkehr 2000* (Frankfurt am Main: ISP Verlag, 1990).
43. Werner Polster ve Klaus Voy, "Freie Fahrt für Freie Burger-Auto-Mobilisierung der Nation", der. Arthur Heinrich ve Klaus Naumann, *Alles Banane-Ausblicke auf das endgultige Deutschland* (Köln: Papy Rossa Verlag, 1990) içinde, s. 114-131.
44. Wolf, *a.g.y.*, s. 23.
45. Polster ve Voy, *a.g.y.*

olmazsa çevre korumacılığına bir ölçüde önem verilmiştir. Zaten günümüzde Doğu ile Batı Almanya arasındaki karşılaştırmalar da bu durumu doğrulamaktadır.

Doğu Almanya'nın günümüzde iyice dillere düşmüş arabası Trabant'ın başına gelenler Doğu ile Batı arasındaki farklılıkları gözler önüne süren canlı bir örnektir. Birleşmeden sonra Trabi'lerin satışlarına kısıtlamalar getirildi, çünkü katalitik konverterleri yoktu. Ellerindeki Trabîleri satabilenler satıyor, satamayanlarsa arabalarını hurdalığa verirken ayrıca ceza ödemek durumunda kalıyorlar. Bu arabaları diğerleri gibi hurdalığa atmak o kadar kolay değildir, çünkü yapılarında yeniden kullanımlarını olanaksızlaştıracak kadar çok plastik mevcuttur. Trabi'ler ekonomileri merkezî yönetimlere bağlı ülkelerin ucuz ve özensiz ürünlerinin bir simgesi haline gelmiştir. Bu arabalarda ne güç aygıtı, ne sürücünün işini kolaylaştıran herhangi bir alet edevat ne de sağında solunda düğme yoktur; koltukları serttir; vitesi elle değiştirilir ve değiştirirken belli bir güç sarfetmek gerekir. Bütün bu eksikliklerine rağmen Trabi'lerin olumlu yönleri de yok değildir. Ucuz oluşu nedeniyle birçok kişinin alım gücüne hitap eder; çift pistonlu motoruyla otomobil ulaşımını gereğince gerçekleştirmektedir.[46] Çift pistonlu motoru, Batı Avrupa'daki otomobillerden daha az yakıt harcar. 1990'da, Doğu Avrupa'da ortalama benzin tüketimi 100 km.'de 8.7 litre olarak hesaplanmış. Benzin tüketimi Batı Avrupa normlarına yakın seviyelerde seyreden İngiltere'de ise aynı tarihte 100 km.'de ortalama 10 litreymiş.[47]

Otomobilin, bireyin güç kazanma isteğine karşılık gelen psikososyal ihtiyaçlarına cevap verdiği ihtimali üzerinde duranlar da vardır. Örneğin, eski Doğu Almanya'da insanların ısrarla otomobil ulaşımını tercih etmelerinde eski baskıcı siyasi yapının körüklediği özerkliğe duyulan açlık rol oynamış olabilir.[48] Batı'da olduğu gibi

46. John Tagliabue, "Klunkers Go Kaput", *San Francisco Examiner,* 20 Ocak 1991.

47. Malcolm Ferguson, "Factors Influencing Atmosphere Emissions from Road Traffic in Central and East Europe" Tez:, "Tomorrow's Clean and Fuel-Efficient Automobile: Opportunities for East-West Cooperation" adlı Konferans'tan, Berlin, 25-27 Mart 1991.

48. Micha Hilgers, "Auto-Mobil oder das Selbst im Strassenverkehr. Zur Psychoanalyze des Automobilmissbrauchs", *Universitas* 46 (1991): 541-556; Wolf, *a.g.y.*

Doğu Avrupa'da da otomobilleşme, kişisel özgürlük fikriyle bağıntılıdır. Özgürleşmeye duyulan bu arzu ile birlikte ülkeyi çepeçevre sarmış olan tüketicilik coşkusu, Doğu Alman halkını güç kazanma isteğini başka araçlarla tatmin etmekten ve ulaşımı, insanlara daha demokratik hareketlilik olanakları sunacak ve çevreyi tehdit eden zararlı etkenleri azaltacak şekilde topluma daha yararlı bir hale getirmekten alıkoymuş olabilir pekâlâ.

1960'larda hemen hemen Batı Almanya'nın ayarında olan Doğu Alman toplu ulaşım alt yapısı, bir ölçüde kaynakların askerî sektörün hizmetine kaydırılmasından dolayı sonradan tamamen kendi kaderine terk edildi. Birleşmeden sonra ortaya çıkan durumun halkın harcamalarındaki yansımaları toplu taşımacılığın ihmal edilmesinde daha da etkili olmuş olabilir. Toplu ulaşım ücretlerindeki artış, özel oto fiyatlarının geniş bir kitlenin alım gücüne hitap etmesi ve toplu taşımacılığın kalitesinin her geçen gün düşmesi birarada özel otoyu işe gitmek ve alışverişe çıkmak amacıyla kullananların sayısında hızlı bir artışa neden olabilir. Bunun sonucunda da, özellikle otomobil trafiğine göre tasarlanmamış kentlerde trafik tıkanıklığı ve kirlilik sorunları artış gösterebilir.

Birleşmeden sonra Berlin Belediyesi'nin çalışmalarında ulaşım planlaması önemli bir konu haline geldi. Kent ve devlet planlamacıları, Batı Berlin'deki gelişmiş çevreyolu sistemini (1967'de kapatılan eski tramvay hattının bulunduğu yol) Doğu Almanya'ya doğru genişletme girişimini başlattılar. Kent yönetimindeki ileri gelenlerin, 1992'de, Batı Berlin'in çevre yolu hattını geçirmeyi düşündükleri ana nokta eski Berlin duvarının hemen yakınındaki Overbaum Köprüsü idi. Ancak yapım çalışmalarının başlamasıyla birlikte köprünün her iki yakasında –Doğu yakasındaki Friedrichshain ile Batı yakasındaki Kreuzberg kasabalarında– yöre halkından bir grup insan tepki gösterilerine başladı. Göstericiler, çevreyolu yapımına yaşadıkları yöreleri harap edeceğini belirterek karşı çıkıyorlar ve bunun yerine Doğu'daki tramvay yolunun köprüden geçirilerek Batı'ya doğru genişletilmesini istiyorlardı.

Bugünün Doğu Almanya'sı için hazırlanan iktisadî planlama otomobilleşme artışını kayırıcı nitelikler taşımaktadır. Doğu'da otomobil üretim tesisleri kurulmasına yönelik sayısız girişimlerde bulunuluyor ve Batı yapımı otomobil satışlarında patlamalar yaşa-

nıyor. Doğu Avrupa ve Sovyetler Birliği'ndeki girişimcilerin bakış açılarından bakıldığında, Doğu Almanya birleşmeden önce farklı bir yol tutturduğu için otomobil piyasası orada gelişmemişti. Birleşmeden sonra Almanya'daki otomobil satışlarında, belli bir düşüş yaşanan diğer üretici ülkelere oranla hızlı bir artış olduğu kaydediliyor.[49] Yalnız 1991 yılı içinde, Doğu Alman halkı Batı'dan bir milyon kullanılmış araba satın almış.[50] Doğu Almanya'daki bayiler, 1990'lı yıllarda 700.000 civarında yeni otomobil satışı gerçekleştirmeyi tasarladıklarını belirtiyorlar.[51] Doğu Avrupa genelinde 100 milyon civarında potansiyel oto alıcısı bulunduğu belirtiliyor.[52]

Batı Alman otomobil sanayii, 1994 yılı itibariyle Doğu Almanya'ya üretim tesisleri inşa etmek, servis merkezleri kurmak, distribütörlükler ve 1000 civarında da bayilik açmak için 10 milyar marklık bir yatırım tasarlamaktadır.[53] Doğu kesimine Batı kesimindeki otobanların ayarında yeni otobanların yapılması planlama aşamasına geçirilmiş bile. Dresden ile Prag'ı birleştirecek yeni çevreyolunun altı ile sekiz şeritli olması ve günde 90.000 aracın geçişine izin verecek şekilde yapılması tasarlanıyor. Bölgedeki çevreciler ise "Almanya'nın bu en güzel yörelerini harap edeceği", "yıllara yayılacak bir kirlilik ve trafik sorunu" yaratacağı ve "otomobilin ulaşım biçimleri içinde en iyisi olduğu fikrini ayyuka çıkaracağı" düşüncesiyle bu yolun yapılmasına karşı çıkıyorlar.[54] Doğu Alman üretimini sömürgeleştirmeyi amaçlayan Batı Alman otomobil şirketlerinin ekonomik çıkarlarının Doğu Almanya'nın ulaşım, ekolojik, hattâ ekonomik çıkarlarıyla uyuştuğu pek söylenemez.

Bununla birlikte iyimser düşünmemizi sağlayacak belirtiler de yok değildir. Doğu Almanya iyi bir toplu ulaşım altyapısına sahiptir; demiryollarının belli bir onarımdan geçmesi gerekiyorsa da yeni ağların kurulmasına hiç ihtiyaç yoktur. Bunun yanında, Doğu Al-

49. Ferguson, *a.g.y.*
50. Alan Durning, *How Much is Enough?* (New York: W. W. Norton, 1992).
51. Stephen Kinzer, "Long-Stifled Dresden Debates Highway to Prague", *The New York Times,* 2 Ocak 1992.
52. Schaeffer, *a.g.y.*
53. *This Week in Germany,* "German Car Industry to Invest DM 10 Billion in East", 24 Mayıs 1991, s. 5 (New York: German Information Center).
54. Kinzer, *a.g.y.*

manlar otoray yapımı konusunda muazzam bir bilgi birikimine sahipler. Ülke içinde bir otomobil sanayii geliştirmek yerine bu birikimden daha fazla yararlanma yoluna gidilmesi ekonomik açıdan daha mantıklı bir girişim olacaktır. Ayrıca Doğu Almanya, toplu ulaşım araçlarının, özellikle de otorayların ihracını olanaklı kılacak bir piyasa ortamı da geliştirebilir.[55] Burada daha çok Doğu Almanya örneği üzerinde duruldu. Ancak oradaki durumun, otomobil merkezli ulaşım sisteminin hızla yayılacağı sinyallerini veren diğer Doğu ve Orta Avrupa ülkeleri ile eski Sovyetler Birliği'ndeki durumla ortak yönleri çoktur. Örneğin Polonya'da, otomobil sahibi olan kişilerin sayısının 2010 yılında ikiye katlanacağı tahmin ediliyor.[56] Doğu Avrupa ve Üçüncü Dünya ülkelerinin, otomobil merkezli ulaşımın Batı Avrupa ile Kuzey Amerika'nın başına sardığı sorunlardan kaçabilmeleri için ulaşım politikalarını otomobil merkezlilikten kurtarıp çeşitlendirmeleri, az enerji ve kaynak tüketen, çevreye daha az zararlı ulaşım biçimlerine ağırlık vermeleri ve ulaşımdan olabildiğince demokratik bir şekilde yararlanılmasını sağlamaya çalışmaları gerekmektedir. Otomobil merkezli ulaşım, ABD gibi ülkelerde bile büyük sorunlara yol açabiliyorsa, Doğu Avrupa ve Üçüncü Dünya ülkelerinde haydi haydi yol açar. Bu bölgelerin, otomobil hegemonyasının neden olacağı olumsuz etkileri iyileştirecek yeterli iktisadî kaynaklara ve bu etkilere karşı kamuoyu baskısı oluşturacak bir ortama sahip olmaması bile tek başına daha çok sorunun ortaya çıkması için yeterlidir. Öyle görünüyor ki, şu sıralar Doğu Avrupa ulusları Batı'nın yapmış olduğu hataları ileride yaşayacakları veya hiç yaşamayacakları bir karar dönemi içindeler. Maalesef birçok Üçüncü Dünya ulusu bu hataların ceremesini çekecekleri bir sürece çoktan adımını attı bile.

Konuyu toparlarsak, otomobilleşmenin yarattığı sorunlar artık global ölçeklidir. Şimdi artık bazı yerel çözümler getirilmeye çalışıldığında uluslararası piyasanın siyasi ve ekonomik unsurları hemen devreye giriyor. Örneğin, 1989 güzünde Fransa, Hollanda'daki otomobil emisyonlarına getirilen sınırlamaların Fransız

55. Marcia D. Lowe, "Rediscovering Rail", der. Linda Starke, *State of the World* (New York: W.W. Norton, 1993) içinde, s. 120-138.
56. Ferguson, *a.g.y.*

arabalarının bu ülkeye satışını imkânsız hale getirdiği gerekçesiyle Avrupa Mahkemesi'ne başvurarak Hollanda aleyhine dava açtı. Dava gerekçesi olarak da Hollanda'nın Ortak Pazar anlaşmalarını çiğnediği beyanında bulundu. Dava, Fransa'nın lehinde sonuçlandı. Bu olay, bireyin konumunun gittikçe büyüyen bir gücün ve ulus aşırı alanda dolaşıma giren sermayenin karşısında giderek nasıl cılızlaştığını açıkça ortaya koyuyor.[57] Bir ülkede otomobil emisyonlarına konmuş olan yasaklar, uluslararası ticaretin sahip olduğu ayrıcalıklar sayesinde rahatça çiğnenebilmektedir.

57. Katherine Yih, "The Red and the Green: Left Perspectives on Ecology", *Mounthly Review* 42 (1990): 16-28.

II.

Otomobil Hegemonyasının Çözümlenmesi

5. OTOMOBİLLEŞME İDEOLOJİSİ

Daha çevre dostu, daha az yer işgal eden, daha az enerji ve kaynak tüketen bir ulaşım sistemi tasarlamak için öncelikle mevcut sistemin devamını sağlayan etkenlerin gözden geçirilmesi gerekir. Otomobil'in bireyselleşmiş kullanımları birçok insana doğal, kaçınılmaz ve çekici gelir. Hız sınırlamaları, benzin vergisini arttırma girişimleri ve ilgili diğer uygulamalar, özgürlükleri ve hareket serbestliğini engellediği gerekçesiyle endişeyle karşılanır; böyle bir girişim bu endişeyi taşıyanlarda totalitarizmin sillesini yemiş etkisi yaratır. Bütün bu inançlar silsilesi Andrè Gorz'un bir zamanlar otomobilin ideolojisi dediği şeyle açıklanabilir.[1] Gerçekten de, özgürlüğe ve hareketliliğe ilişkin böylesi inançların ve duygusallık gös-

1. Andrè Gorz, *Ecology as Politics* (Montreal: Black Rose Books, 1980).

terilerinin altında, bireysel bir ulaşım aracı olan otomobilin ulaşım sistemimizdeki egemen konumunu sağlama alma çabaları çok fazla sırıtır. Otomobil hegemonyası konusundaki anlayışlarımızı derinleştirecek maddi etkenlere, örneğin otomobil mekânının yapısına değinmenin yanısıra bu bölümde, otomobilin etrafında oluşturulmuş olan kültürel inanç ve duygu çemberinin özellikle de otomobilin özgürlük ve hareket serbestliğinin temsilcisi olarak topluma yarar sağladığına ilişkin inancın üzerine eğileceğiz.

İdeolojiler, ileri sürdükleri varsayımlar kültürün sorgusuz sualsiz kabul edilen özelliklerinden sayıldığı zaman etkililiklerinin doruğuna ulaşırlar. Varsayımların sorgusuz sualsiz kabul edilmeleri de çeşitli maddi ve kültürel biçimlerde vücuda geldiklerinde gerçekleşir. Örneğin, kalabalığın yoğun olduğu saatlerde radyolardan verilen trafik raporları otomobilin merkezî konumunu ve en önemli –hattâ en makul– hareket aracı olarak günlük hayatımızdaki "doğal" yerini her defasında yeniden onaylar. Preston Schiller, bu raporların bir çeşit otomobil reklamı olarak görülmesi gerektiğini söyler.[2] Benzer bir düşünceyle, Dennis Wood da haritaların, mekân düzenlemelerinin genel görünümleri hakkında fikir vermekle birlikte, aslında belli çıkarlara hizmet ettiğini ve ulaşımla ilgili belli bazı fikirleri doğallaştırdığını savunur:

> Kuzey Carolina Belediyesi *Kuzey Carolina Toplu Ulaşım Rehberi*'ni –içinde şehir içi otobüs, tren ve feribot seferlerinin belirtildiği karayolları haritasına benzer bir belge– *çıkartıyor* çıkartmasına, ama rehberlerin son baskı adetleri sadece 15.000 kadar; ki bu sayı karayolları için basılan haritaların adedinin yüzde biridir. Reklam almadığı için toplu ulaşım haritası Ticaret Bakanlığı'nın desteği olmadan hazırlanıyor. Toplu ulaşım haritalarındaki fotoğraflarda zencilerin ön planda olmasının sarışın otostopçuların, yüzücülerin, golfçülerin ve berrak su meraklılarının fotoğraflarıyla süslü karayolları haritasında tek bir zenci fotoğrafına bile rastlanmamasıyla bir alakası var mı acaba? Toplu ulaşım haritalarında zenciler otobüs bileti alırken, belediye otobüsüne binerken ve tekerlekli sandalyede sakatlara özel minibüslere bindirilirken gösterilmişler. Haritanın çıkarılış amacını belirtmek için kullanılan dilse evlere şenlik: "Otomobil kullanmadan nereye nasıl gideceğini öğrenmek sizin en doğal hakkınız. Bu konudaki isteklerinizi gözö-

2. Preston Schiller, "Turn Off the Traffic Rap!:" *Auto-Free Press* 4 (1993): 6.

nünde bulundurarak biz de..." Fakat karayolları haritasında böyle bir vurgudan eser bile yoktur. Bugüne kadar bir karayolu haritası çıkarılması için istekte bulunmak hiç *gerekmemiştir;* çünkü bu zaten... *devletin doğal işlevlerinden biridir.*[3]

Karayolu haritaları böylelikle otomobil merkezli ulaşımın tercih edilmesi olgusunu halkın zihnine iyice yerleştirmekte ve alternatif araçlara kuşkuyla bakılmasına neden olmaktadır.

Otomobil ve otomobilin temsil ettiği şeylerin tümü, Kuzey Amerika ile Avrupa kültürüne içkin olan özelliklere sahiptir. Bireycilik ve hareketlilik, otomobilleşmeye destek sağlayan iki önemli değerdir. Otomobil, coğrafi hareketliliğin başlıca aracıdır ve bireye mahremiyeti ve seçme özgürlüğü bakımından başka hiçbir aracın tanımadığı birçok olanak tanır. Kadın olsun erkek olsun, bir kişi kendi zevkine hitap eden bir ortamda tek başına dilediği gibi seyahat edebilir.

A. GÜÇ VE HIZLA GELEN HAREKETLİLİK VE ÖZGÜRLÜK

Yola çıkılacak zamanın, kullanılacak yolun ve varılacak yerin seçimi açısından otomobilin sürücü konumundaki bir kişiye çok büyük bir seçim özgürlüğü tanıdığı kabul edilir. *The Economist*'in başmakalelerinden birinde, otomobilden "zengin demokratik ülkelerde özgürlüğün seyyar gücü", kadınlara özgürlük hakkı tanıyan, işçiyi dar yaşam alanından alıp göz alabildiğine geniş bir çevreye taşıyan bir araç olarak sözedilmektedir.[4] Gerçekten de otomobile, insana hareket özgürlüğü tanıyan bir fetiş nesnesi olarak bakılmakta ve otomobil yurttaşlar arasında eşitliği sağlayan en büyük etken olarak görülmektedir. Bir ülkenin sahip olduğu motorlu araç seviyesi ile demokratikliğinin genellikle doğru orantılı olduğu düşünülür:

> Çıldırmış, zıvanadan çıkmış bir toplum bu içinde yaşadığımız. Toplumdaki bu çılgınlık yolların o mekanik fatihlerinin durumunda da kendini gösteriyor. Otomobiller insanları sakat bırakıyor, öldürüyor. Havayı kirletiyor ve caddeleri zaptediyor. Ama ister beğenelim ister

3. Dennis Wood, *The Power of Maps* (New York: The Guilford Press, 1992), s. 107.
4. "The Unfinished Revolution", *The Economist,* 25 Ocak 1986, s. 12-13.

beğenmeyelim... otomobil... bugüne kadar bize büyük bir özgürleşme olanağı sağlamıştır. Böyle bir aracın totaliter toplumlarda halka özendirilmemesi tesadüf olmasa gerek. Hareket halindeki bir halk, merkezî yönetimli devletler için üzerinde denetim kuramayacakları bir insan topluluğu anlamına gelir.[5]

Oysa, otoban sistemini (ki ABD'nin eyaletler arası çevre yollarına model olmuştur) dünyaya tanıtan ve Volkswagen gibi bir model geliştirip otomobil sahibi olmayı Almanya'da "ulusal bir hak" haline getiren Hitler'in faşist rejiminden başkası değildir. Demokratik olmayan veya totaliter çoğu ülkede otomobilin sadece belli bir kesim tarafından kullanılıyor olması toplum üzerinde denetim kurulmak istenmesiyle pek ilgili değildir; bu daha çok ekonomik nedenlidir, üretim idaresinin ve dağıtımın sağlıklı yapılamamasıyla ilgilidir.

Coğrafi alanda hareket edebilme olanağına kavuşmuş olmak Kuzey Amerikan kültürü için bulunmaz bir nimettir adeta. Bu durum, Frederick Turner'ın o meşhur vahşi bölge tezi gibi, ABD'nin medenileşme sürecine ilişkin birçok analizin inceleme konusu olmuştur.[6] Uçsuz bucaksız gibi görünen geniş bir kara parçası üzerinde bulunan ve nüfusunun çoğunluğunu yeni göçmenlerin oluşturduğu bir ulus için coğrafi hareketlilik hayatın vazgeçilmez unsurlarından biri olmuş ve toplumsal hareketlilikle yakından ilişkili bir olgu olma özelliğini hiç kaybetmemiştir. ABD'de her zaman bir vahşi bölge olmuştur ve hâlâ da vardır. Örneğin Alaska böyle bir bölgedir.

Otomobilin ABD için uygun bir araç olmasının diğer belirgin nedeni, Amerikan halkının toplumsal sorunlara politik çözümler getirilmesine karşı hoşnutsuzluk duyarak teknolojik ve coğrafi düzenlemeleri tercih etmesidir. Otomobile de bir zamanlar, hepsi birer mikrop yuvası olan at dışkıları gibi atların neden olduğu sorunları giderici teknolojik çare gözüyle bakılmaktaydı. Günümüzde de otomobil, yaygın bir hal almış olan yoksulluktan, toplumsal gruplar arasındaki çatışmalardan, sosyopsikolojik stresten, yani kısacası kent hayatının beraberinde getirdiği marazî durumlardan

5. Aktaran: Robert Schaeffer, "Car Sick, Automobiles Ad Nauseam", *Greenpeace* 15 (1990): 16.

6. Frederick Jackson Turner, *The Frontier in American History* (New York: Holt, Rinehart and Winston, 1962).

kaçmayı kolaylaştıran bir araç olma özelliği taşır. Otomobilin bu özelliğine bizzat Henry Ford da değinmiştir: "Kent sorununu kenti terkederek halledeceğiz."[7] Gerçekten de, otomobilin yardımıyla Amerikalılar daha yeşil arazilere kaçıp kenti terketmişler, böylece kent nüfusunun düşmesine neden olmuşlardır. Bu olgu elbette diğer ülkelerde de, örneğin, Almanya'da da yaşanmıştır. Alman uzmanlar, Batı Almanya'da yeşil, toplumsal ilişkiler açısından daha yalın, homojen bölgelere doğru gerçekleşen göç hareketinin ekolojik bozulmada payı olduğu görüşünü savunuyorlar.[8]

Otomobilin, sadece bireye değil, bütün bir aileye hareket imkânı sağladığı müjdeleniyordu. 1940'larda otomobil sadece bir araba olarak değil, aynı zamanda bir aile arabası olarak pazarlanıyordu. Ailenin bütün fertlerinin otomobil sayesinde hareket imkânı kazandığı belirtiliyordu. Otomobil, sahiplerine evdeymiş hissi vermesi için ev görüntüsüne uygun bir biçimde tasarlanıyordu. Ford'un 1949 tarihli bir broşüründe, "Ford evinizin salonu gibidir, tek fark tekerlekleri!" şeklinde bir ibareye rastlanmaktadır.[9] Sahip olunan otomobil de tıpkı "ev sahibi olmak" gibi kişinin özel mülkiyet hissini iyice doyurur.[10] Eve benzerliği açısından hiçbir otomobil tamamen Amerika'ya özgü ve ev ile otomobil melezi araçlar olan seyyar evlerin eline su dökemez, tabii.[11] Seyyar evler 1920'lerde popülerleşmiş ve o yıllardan beridir de bir arpa boyu yol gitmemişlerdir; bugün bu evlerin yüzde 3'ten azı yer değiştirmektedir.[12] Amerika'da seyyar evlerin yerini şimdilerde karavanlar almıştır. Karavanlarda, otomobil ile seyyar evin ayrı ayrı sahip ol-

7. Aktaran James J. Flink, "Three Stages of American Automobile Consciousness", *American Quarterly* 24 (1972): 462.

8. Franz Ossing, "Innere Widerspruche und Aussere Grenzen der Lebensweise-Aspekte der Okologische Entwicklung", der. Klaus Voy, Werner Polster ve Claus Thomasberger, *Gesellschaftliche Transformationsprozesse und Materielle Lebensweise* (Marburg: Metropolis-Verlag 1991) içinde, s. 367.

9. Peter Marsh ve Peter Collett, *Driving Passion: The Psychology of the Car* (Londra: Faber and Faber, 1986), s. 11.

10. Helmut Frank, "Mass Transport and Class Struggle", der. Enne de Boer, *Transport Sociology: Social Aspects of Transport Planning* (Oxford: Pergamon Press, 1986) içinde, s. 211-222.

11. Heather Mackey, "Home on the Range", *The San Francisco Bay Guardian, 6 Şubat 1991.*

12. Allan D. Wallis, *Wheel Estate: The Rise and Decline of Mobile Homes* (Oxford: Oxford University Press, 1991).

duğu özellikler biraraya getirilmiştir.

Dijital gösteri ve bilgisayar alanındaki gelişmeler otomobillerin güç ve hızlarına ilişkin imgelemi genişletmiştir:

> Egzotik bilgisayar grafikli göstergelerin bulunduğu gösterge panosunun önünde yerimizi aldıktan ve bize hizmet etmeye can atan görünmez robot uşakların eline kendimizi bırakmaya hazır hissettikten sonra otomobildeki düzeneklerin bize sunduğu denetleme gücünü ve diğer imkânları yavaş yavaş yaşamaya başlarız. Erotik fanteziler ile erkeksi macera mitlerini besleyen bu düzenekler, bütün bir Mittyvari hayal dünyasını gözlerimizin önüne seriverirler. Bunlar sadece hız ve güvenlik anlamına gelmez, aynı zamanda cinsel dürtü ve özimge anlamına da gelir.[13]

Bazı sürücüler otomobillerdeki bu kapasite değişikliklerini alışılmamış boyutlara vardırabiliyorlar. Örneğin Kaliforniyalı sürücülerin çoğu otomobillerindeki çakmaklara güç konverterleri taktırıyor, araçlarına televizyondan saç kurutucularına kadar bir çok ev eşyası monte ettiriyorlar. Kaliforniyalıların vakitlerinin çoğunu sıkışık bir trafikte geçirdikleri düşünülürse otomobillerini evleri gibi kullanmaları hiç de yadırganacak bir durum değildir.[14]

Otomobil üreticilerinin otomobil konusundaki cinsiyetçi yaklaşımları otomobil teknolojisinin gelişim sürecinde toplumsal ideolojinin oynadığı rolü iyi bir şekilde gözler önüne sürer. Virginia Scharff, otomatik marş düğmesinin, erkeklerin kadınsı aksesuarlardan hoşlanmayabilecekleri, bunun yerine daha erkeksi olduğunu düşündükleri elle çalıştırılan düğmeleri tercih edebilecekleri gibi genel bir kanı yüzünden uzun bir süre ertelendiğini belirtir. "Otomobil kültürüne özgü birtakım yaratıcı değişikliklerin" bu çeşit yaklaşımlar nedeniyle yapılamadığına işaret eder.[15] Bu tür etkenlerin, topluluk ve aile hayatına daha uygun, güvenli ve rahat bir toplu ulaşım biçiminin, daha yumuşak bir hareketlilik biçiminin

13. Donald J. Bush, "Emotive Power", *Design Quarterly* 146 (1989): 27.
14. Peter O'Rourke, "Changing Driver Behavior: The Safety Dimension", der. Robert L. Deen, *The Alternatives to Gridlock: Perspectives to Meeting California's Transportation Needs* (Sacramento: California Institute of Public Affairs, 1990) içinde, s. 43-44.
15. Virginia Scharff, *Taking the Wheel: Women and the Coming of the Motor Age* (New York: The Free Press, 1991), s. 61.

gelişip yaygınlaşmasını hedefleyen bir ulaşım kültürüne genel anlamda engel olduğunu da eklemeliyiz.

Araba kullanmanın kişiye özgürlük ve hareket serbestliği sağladığını sorgusuz sualsiz kabul edenlerin en çok gözden kaçırdıkları şey, her ulaşım sisteminin kendine özgü toplumsal denetimleri de beraberinde getirdiği gerçeğidir. Dahası, bu tür denetimler, trafik kurallarının yayalar üzerindeki etkisi gibi, araba kullanmayanları da etkiler. Çocukların trafikten rahatsız olmadan oynayabilecekleri veya insanların rahatça dolaşabilecekleri alanların nerede ve nasıl kurulacağı bile yürürlükteki trafik yasalarınca belirlenir. Bu sadece otomobille ilgili bir durum da değildir. John Adams'ın da belirttiği gibi, her ulaşım biçimi kendine özgü toplumsal denetim biçimlerini de beraberinde getirir:

> Ulaşım ve iletişimde meydana gelen gelişmeler birçok toplumsal denetim mekanizmasını harekete geçirir. Hız sınırlamaları, alkol testleri, ehliyet sınavları, ehliyetli araba kullanma zorunluluğu, park yasakları, gürültüyü ve trafikte meydana gelen münakaşaları azaltıcı yasal yaptırımlar, yeni ulaşım birimleri geliştirmek amacıyla yapılan arazi istimlâklarını engelleyici yasalar, zorunlu aşı kampanyaları ile çeşitli gelenek ve göç biçimlerinin oluşturduğu o koskoca dünya, yaygınlaşan bir hareketliliğin zorunlu kıldığı toplumsal denetim uygulamalarının birkaç örneği sadece.[16]

Bireysel hareketlilik üzerindeki denetim bir süre sonra o kadar açık bir hal alır ki, artık farkedilmez olur. Böylece toplumsal çehrenin sorgusuz sualsiz kabul edilen özelliklerinden biri olup çıkar.

Otomobil ideolojisinin örtük olarak belirttiği şeylerden biri de fiziksel hareket ile siyasi anlamda bir özgürlüğü aynı kefeye koyma eğilimidir. Örneğin, "çevreyolu" (freeway-free: özgür, serbest; way: yol anlamını taşır - ç.n.) sözcüğünün içerdiği anlamı ele alalım. Bu sözcük, yol gişelerinin, trafik ışıklarının ve dur işaretlerinin bulunmadığı yol anlamına gelmektedir, ama içeriğinde aynı zamanda "özgürlük" anlamını da taşımaktadır. Hareket özgürlüğü önemliyse ve kişinin özgürleşmesinin başlıca koşullarından birini temsil edi-

16. John Adams, *Transport Planning: Vision and Practice* (Londra: Routledge and Kegan Paul, 1981), s. 233.

yorsa, hareket ile özgürlüğün birarada değerlendirilmesi bir çift anlamlılık yaratır. Ulaşımın gerçek amacının hareket değil de *yararlanma hakkını* sağlamak olduğu daha akla yatkın bir değerlendirmedir.[17] İnsan evinden hiç çıkmasa bile iyi bir hayatın nimetlerinden rahatlıkla yararlanabilir. Suyunu taşımasına gerek olmadan evinin musluğundan rahatlıkla temin edebilir, yemeğini kapısının önüne kadar getirtebilir veya eğlence ihtiyacını evinde giderebilir. Bu yüzden, insanların gereksindikleri şeylere ulaşma imkânlarının azalması hareket serbestliğinden mahrum kalmalarından daha önemli bir sorun olarak çıkar karşımıza. Oysa çoğu insan otomobil sahibi olmanın kendilerine özgürlük sağladığı fikrini paylaşmaktadır. Bu konuya, mekânın yapısı ile gereksinilen şeylere ulaşma konularını tartışacağımız ileriki bölümlerde tekrar döneceğiz. Şimdi ise, otomobil ile bireycilik arasındaki kültürel bağlara bir göz atalım.

B. BİREYCİLİK

Otomobil sadece bir ulaşım aracı değildir, aynı zamanda temel yapısında sorgusuz sualsiz kabul gören kültürel anlamlar içeren teknik bir objedir. İçeriğindeki bu anlamlara, insanın zaman, mekân ve hepsinden önemlisi kendi bağımsızlığı ve bireyselliği üzerinde bir çeşit hâkimiyet kurma iddiaları da dahildir. Tasarımları genelde bireysel kullanım esas alınarak gerçekleştirilen ve çağdaş teknik gelişimin olanaklarından yararlanılarak üretilen birçok metadan biridir otomobil. Bir kişinin yönlendirmesiyle hareket eden bu araç, televizyon ve kişisel bilgisayar gibi birçok aletle birlikte başka bir kişinin hareket ve ihtiyaçlarına bağımlı olmayan, başkalarıyla ilişkide olma durumunu asgariye indiren veya tamamen yok eden özel ve bağımsız bir tüketim biçimini amaçlar. Metaların ayrılmaz bir parçası haline gelen bu bireysel kullanım ağırlıklı nitelikleri, tüketim piyasasına, tüketicilerin mübadele edilebilir atomlaşmış kitlelere –bir kitle pazarına– dönüştüğü ekonomik bir ortam sunar. Sanayileşme çağının metaları içinde, şeylere sahip

17. *A.g.y.*, s. 195.

olunarak bireysel özgürleşmenin sağlanacağı vaadinin en fazla vurgulandığı meta otomobildir.

Amerika Birleşik Devletleri Genel Saymanlığı'nın bir raporunda özel araçların rağbet görmesinin Amerikan bireyciliğinin bir ifadesi olduğu görüşüne yer verilmiş.[18] Raporda ayrıca, kendine ait bir otomobili kullanmanın kişinin özgürlük duygusunu arttırdığı, yolculukların büyük bir kısmının insanlara kişisel bir ulaşım biçimi sunan niteliği nedeniyle otomobillerce gerçekleştirildiği belirtilmektedir. Otomobil kullanımında rol oynayan ideolojik güdüler konusunda raporda belirtilenler bir doğruluk taşıyorsa da, rapor daha önce üzerinde durduğumuz bir gerçeğe, toplu ulaşım ile ulaşımın diğer biçimleri büyük bir oranda yetersiz ve işlevsiz kaldığı için günlük faaliyetlerin çoğunun *ister istemez* otomobillerle gerçekleştirildiği gerçeğine hiç mi hiç değinmemektedir.

Otomobilin birçok insanın seçtiği bir araç olmasının nedeni onun tercih edilmesi değildir, tek seçenek durumunda olmasıdır. Otomobil edinmek ve otomobili günlük işlerde kullanmak ABD'nin birçok bölgesi için her şeyden önce akla aykırı bir durumdur. Ancak mekânın toplumsal tanziminin gerçekleştirilmesi açısından ve alternatif ulaşım biçimlerinin yokluğunda otomobil yegane seçenek durumundadır. Otomobil ulaşımına alternatif ulaşım biçimleri bulunsa bile, bunlar da akılcı seçenekler olmaktan uzaktır. Günümüz koşullarında yaşayan bireyin konumundan bakıldığında, ABD'de fiyatları pahalı olmasına rağmen otomobil kötü niteliklere sahip veya esamisi okunmayan toplu ulaşım ve başka alternatif ulaşım biçimleri karşısında daha kullanışlı ve esnek bir araçtır.

Otomobilin popüler bir araç olmasının nedenlerinden biri mekânsal düzenlemelerin onun lehine çalışmasıdır. Otomobil, bireyler için kullanışlı bir simge, bireyin kendisini başkalarına sunuş tarzının bir aracıdır. Bu konu hakkında Jonathan Raban şunları söyler:

> Otomobil aşırı bir simgeciliğin bütün yükünü üzerinde taşımak zorunda kalmıştır; gereksiz süslemelerle süslenmiş, tanıtım amacıyla üzeri-

18. *Traffic Congestion: Trends, Measures and Effects* (Washington, DC: U.S. General Accounting Office, 1989), s. 26.

ne yakışanın da yakışmayanın da giydirildiği prova mankenleri misali kullanılmıştır. Otomobil, benliğin özel bir suretidir; onun yeri sahibinin yanıdır; sahibinin dış görünüşüne biçim verir, zevk anlayışının, kişisel tercihlerinin görünür ifadesidir; genellikle bir an görünür, hareket halindeyken; bir yurttaştan beklendiği gibi, mesajını kısa ve öz bir biçimde iletmesi gerekir.[19]

İşte arabalarıyla dolaşan gençler erkeklik gösterilerini bu şekilde gerçekleştirirler. (İleride otomobilin sadece erkeklik simgesi olmakla sınırlı kalmadığını göreceğiz.) Otomobil, sürücüsünün keyfince yönlendirdiği hız ve gücü bünyesinde taşır. İnsanın otomobil üzerindeki kontrolü ile keyfiyeti konusu yarışçı Emerson Fittipaldi'nin bir yorumunda belirgin bir biçimde ifade edilir: "Arabamın dışındayken kendimi işe yaramazın biriymişim gibi hissediyorum. İçine girdiğimde ise herşey birdenbire değişiveriyor ve kendimi dünyanın ve kaderin üstünde bir varlık gibi hissediyorum."[20] Birçok insan için otomobil, teknolojik gelişimlerle içli dışlı olmalarını sağlayan ve bu gelişimleri simgeleyen bir araçtır. Bu fetiş nesnesi, durdurulamayan bir gücün simgesidir, teknik gelişimi özgürlük fikriyle bağdaştıran ve dizginlenmemiş bir bireycilik anlayışını simgeleyen bir ideolojinin tipik bir örneğidir.

Otomobil ideolojisi, toplumsal engellemelerden bağımsız, yalnız başına dolaşan bir birey imgesi sunar. Örneğin, 1993'ün yeni televizyon eğlencelerinden olan ve hem bağlamını hem de adını –Viper (Engerek Yılanı)– bir otomobilden alan dizideki durumu ele alalım. Dizinin konusu gelecekteki bir tarihte geçmektedir ve ana karakteri sözkonusu otomobiliyle kent içinde Yalnız Dolaşan bir özel dedektiftir. Otomobili, koç başı ve güdümlü füzeler gibi standart dışı birçok aletle donatılmıştır.[21] İnsan böyle Yalnız Dolaşan bir sürücü olmaya ne kadar istekli olursa olsun, enerji fiyatları ile diğer toplumsal değişim olasılıklarından hiçbir zaman tam anla-

19. Jonathan Raban, *Soft City: The Art of Cosmopolitan Living* (New York: E. P. Dutton and Co., Inc. 1974), s. 100.
20. Aktaran Hakon Stang, *Materialized Ideology: On Liberal and Marxist Power Analyses, Westerness and the Car* (Oslo: University of Oslo, Trends in Western Civilization Program No. 12, 1977), s. 18.
21. Jeff Pelline, "Dodge Viper to Have Its Own TV Show", *San Francisco Chronicle*, 3 Mayıs 1993.

mıyla bağımsız değildir. Aynı şekilde, sürücü bireyin boş ve açık bir alanda tek başına yolculuk ettiği zamanlar pek enderdir. Bireyler kendilerini genellikle boğucu bir trafiğin içinde bulurlar. Genel Saymanlığın araştırmalar sonucu elde ettiği veriler, ABD'de trafik tıkanıklığının günden güne artış, otomobillerin ortalama hızınınsa düşüş gösterdiği gerçeğini doğrulamaktadır.

Otomobiller bireylere kendi kendilerinin sürücüsü olma, istedikleri yere istedikleri gibi gitme fırsatı verirler. Fakat yaygın kullanımlarıyla birlikte yeni tipte toplumsal denetimler (örneğin, hız sınırlamaları ve trafik ışıkları) yeni zorunluluklar (diğer birçok sürücü de yollarda aynı şartlarda seyretmektedirler) ve yeni bağımlılıklar (enerji kaynaklarının sınırlı olmasından kaynaklanan) getirdikleri de doğrudur. Bu yüzden, sürücü olmanın toplumsal gerçekliğinin yönetmelikler, başkalarının hareketleri ve toplumsal denetimlerle sınırlı bir alan içinde kaldığını söyleyebiliriz. Otomobil merkezli ulaşım ideolojisinin inatla iddia ettiği kimseye bağımlı olmadan özgürce direksiyon sallayan birey imgesi varolan gerçeklik karşısında yavaş yavaş silinmeye yüz tutmuştur. Ancak yine de bu imge, otomobil satışlarında etken bir araç olma özelliğini hâlâ sürdürmektedir. Hepimizin yakından tanıdığı o meşhur reklam imgeleriyle –"Marlboro Adamı"– olduğu kadar Todd Gitlin'in "yalnız sürücü" imgesiyle de yakın benzerliklere sahiptir.[22]

Ödül kazanmış bir otomobil reklamının (ödülü 1990'da *Advertising Age*'de kazanmıştır) giriş bölümünde kalabalık bir otoyol görürüz. Sonra görüntüyle birlikte şu sözler devreye girer: "Bir spor arabam olsaydı yolların kralı olurdum, *Bob*." Derken görüntü değişir ve sözkonusu sürücünün aklından geçenleri görmeye başlarız. Sadece Bob'a ayrılmış olduğunu anladığımız bir şerit üzerinde "Bob'un yoludur" yazılı bir tabelayla karşılaşırız, yandaki şeritlerde trafiğe takılmış diğer otomobiller birbiri ardısıra yavaş yavaş ilerlemektedirler. Bir başka tabelada "Bob'a yol veriniz" yazılıdır. Gişelere geliriz, oradaki şeritlerden birinin üzerinde "*Bob*'un şeridi" ibaresini okuruz. Yolda üzerinde "Geç Bob" yazan yeşil trafik ışığıyla karşılaşırız. İleride bir trafik polisi Bob'a geç işareti verir, arabasından bir hayli etkilendiği bellidir. Sonra bir "Bob haricinde-

22. Todd Gitlin, "We Build Excitement", der. Todd Gitlin, *Watching Television* (New York: Pantheon Books, 1986) içinde.

kilere park etmek yasaktır" tabelasıyla karşılaşırız. Bob tabelanın hemen yanına park eder. Bir polis memuru arabasına yaklaşır ve "Ah siz miydiniz Bay Bob?" diyerek onu saygıyla selâmlar. Sonra fonda bir sesin şöyle dediğini duyarız: "Yeni Nissan Sentra'yı takdimimizdir, her şeyin en iyisi hep zenginlere özgü olacak değil ya!"

Bob'un bir sürücü olarak –herhangi bir *insanın* sıradan– hayatı, onu ve sadece onu zamanın, mekânın ve trafik kurallarının dışına taşıyan bir meta aracılığıyla tamamen değişmektedir; bu arada toplumsal sınıfın zorlamalarına hiç değinilmemektedir. Bob'un düşü bütünüyle bireyci olmakla kalmaz, bize yan şeritte zar zor seyretmekte olan diğer sürücülerin halinden ötürü *gizli bir sevinç* duyduğunu sezdiren görüntülerden de anlaşıldığı kadarıyla aynı zamanda antisosyal ve antidemokratiktir de. Reklamda birey ile toplum arasındaki çelişki maskelenmiştir. Bütün bunlar bir tarafa, her insanın düşünü süslediği iddia edilen bu şeyin bir gün herkes için gerçekleştiğini varsayarsak, mekânın veya diğer kaynakların mevcut durumlarını ne yapacağız? Statünün bir otomobil aracılığıyla satın alınabileceği inancı toplumsal sınıfın dayattığı gerçekleri olduğu kadar hiç kimsenin Bob'un sahip olduğu sınırsız ayrıcalıkların ona tattırdığı zevkleri tadamayacağı gerçeğini de gizler. Bu reklam içinde otomobil ideolojisinin ve onun ütopik fantezilerinin ayrılmaz bir parçasını oluşturan toplumsal anlamları yoğun olarak barındıran ve ayrıntısıyla işleyen numunelik bir çalışmadır.

Otomobilin toplumsal ideolojisiyle ilgili denemesinde Gorz, özel otomobilleri toplumun herkese eşit derecede açık kılamadığı özel plajlara benzetir. Plajların sayısı bellidir ve insanların her birine yetişmemektedir. Otomobil ideolojisinin destek verdiği yanılsamayı Gorz "başkalarının hakkı pahasına her birey kendi çıkarını talep edebilir" sözleriyle ifade eder.[23] Yine Gorz'a göre, toplumda hızlı araçların kullanımı yaygınlaştıkça insanların ihtiyaçlarını karşılamak için çıktıkları yolculuklarda harcadıkları zaman da artmaktadır. Otomobil merkezli ulaşım, bireyin kolektif hayatın içindeki özgür konumunu daha da sorgulanabilir hale getirmektedir. Dünya genelinde, herkesin özel plajı olamayacağı ve plajların sayısı doğal

23. Gorz, *a.g.y.*, s. 70.

nedenlerle sınırlı olduğu için plajların özel mülkiyetinin sınırlı tutulması gereklidir. Otomobilin günlük amaçlar için her geçen gün daha fazla sayıda insan tarafından kullanılmasıyla birlikte sürücü bireylerin özgürlükleri günden güne azalır.

Bireyin belli bir hızda yolculuk etme hakkının toplumsal tartışma konuları arasında yer alması yakın zamanlara rastlar. Batı Almanya'da, uygun bir hız sınırı uygulamasının karara bağlanması konusunda bugüne kadar bitmez tükenmez tartışmalar yaşanmıştır. Hâlâ da gösterilere ve karşı gösterilere sahne hazırlayan hararetli bir tartışma sözkonusudur. Örneğin, otobanlardaki hız sınırının saatte 100 km., ara caddelerdeki hız sınırının da 30 km. olmasını isteyenler otomobillerin düşük hızlarda seyretmelerinin trafik ölümlerini azalttığı görüşündeler. İkinci Bölüm'de de belirttiğimiz gibi bu varsayımı doğrulayacak birçok kanıt mevcuttur. Kanıtların doğruladığı bir başka durum da düşük hız sınırlamaları sonucunda gürültü, yakıt kullanımı, emisyonlar, stres ve fren mesafesi daha da azalacağı için işgal edilen alanların azaldığı gerçeğidir.[24] Ara caddelerdeki hız sınırı uygulamaları, çocuklarla yayaların caddeleri daha güvenli bir şekilde kullanmalarına olanak tanır.

Batı Alman halkına hız sınırını kabul ettirme çalışmaları bazılarınca daha çok eski Doğu Almanya'ya özgü, insanları dünya nimetlerinden sosyalist bir anlayışla uzaklaştırma çabaları olarak algılanmaktadır. Bunun yanında, toplu taşıma popüler kültürün imgeleminde Toplumcu Devlet ve sosyalizm ile özdeşleştirilirken, otomobilleşme bireycilik ve refahla özdeşleştirilir.[25] *Allgemeine Deutsche Automobil Club* dünyanın ikinci büyük (Amerikan Otomobil Birliği'nden sonra) otomobil kulübüdür. Bu kulüp "özgür yurttaşlara özgürce araba kullanma hakkı" sloganını kullanarak Batı Berlin'deki otobanlarda haksız bir biçimde yürürlüğe sokulan 100 km. hız sınırına karşı bir kampanya başlattı.[26] ADAC ise bazı mesken bölgelerindeki düşük hız sınırı uygulamalarını onaylamakla birlikte bunların sınırlayıcı bir temele dayandığını ve sınırın 30

24. Institut für Angewandte Umweltforschung, *Der Auto Knigge* (Reinbeck bei Hamburg: Rowohlt Verlag, 1990), s. 186-187.
25. Siegfried Reinecke, "Der Mass aller Dinge: Autoculture und Medienkurse", der. Paul Beekmans, *Welche Freiheit Brauchen Wir? Zum Psychologie der AutoMobilen Gesellschaft* (Berlin: VAS in der Elefanten Press, 1989) içinde, s. 46.
26. Klaus Staeck, *ADAC Cade* (Göttingen: Steidl Verlag, 1990).

km. yerine 40 km. olması gerektiğini belirtti.[27] Böylece hareketlilik ile özgürlük arasında kurulan orantı, hız ile özgürlük orantısı biçiminde genişletilmiş oldu.

Hız, çağdaş toplumların en önemli kültürel *fetişi*dir. Aldous Huxley'nin bir zamanlar hızdan yirminci yüzyılda ortaya çıkmış yepyeni ve benzersiz bir algılama türü diye bahsettiği söylenir.[28] Daha 1929'larda, Rus yazarı İlya Ehrenburg otomobil hızının insan ruhu üzerinde yarattığı güçlü büyüyü abartılı bir üslupla şöyle dile getirmiştir: "Otomobil, kalbin şiirsel bir hatıra eşyasından ibaret olduğunu, insanın ölçü ibresinin iki şeye, bir mile bir dakikaya vurduğunu... zekâ fukarası beyinlerin bile kavrayabilecekleri şekilde göstermek için hayatımıza girdi."[29] Hız, erkekliği, ilerlemeyi ve dinamizmi simgeler. Yavaşlıksa, eski olanı, zayıfı, gerilemeyi, hasta olanı, kısırlığı ve dişiliği temsil eder.[30] Hız yaparken duyulan heyecan korku ile zevk karışımı, denetim ile denetimden yoksun olmanın birbiriyle çarpışması sonucu meydana gelen karışık duyguların toplamı olan bir duygu halidir. Arabanın aşırı hızlarda kullanılması, 3. Bölüm'de de görüldüğü gibi cinsiyetin yön verdiği bir tavırdır.

Otomobillerin boyutunu küçültmeye ve hızlarını yavaşlatmaya karşı birçok kişi tepki göstermektedir. Bir otomobil dergisinin editörlerinden biri enerjinin verimli kullanılmasına ilişkin takıntıların bir gün "biz otomobil severleri etrafı çitlerle çevrili bir arazide dolaşan çim biçme makinelerine çevireceği"nden yakınır.[31] Otomobilin boyutu ile hızına beslenen bu tür psikoestetik kaygılar, arzulanan türden otomobillerin kârlı olmamaları durumuyla çatışırlar. Barry Commoner'ın da belirttiği gibi, otomobillerin sonuçta gerekenden daha büyük boyutlarda ve daha güçlü bir şekilde tasarım-

27. Rolf Monheim, "Policy Issues in Promoting the Green Modes", der. Rodney Tolley, *The Greening of Urban Transport: Planning for Walking and Cycling in Western Cities* (Londra: Belhaven Press, 1991) içinde, s. 134-158.
28. Stephen Bayley, *Sex, Drink and Fast Cars: The Creation and Consumption of Images* (Londra: Faber and Faber, 1986), s. 31.
29. Aktaran Wayne Ellwood, "Car Chaos", *New Internationalist*, No. 195, Mayıs 1989, s. 5.
30. Gerd Hickman ve Klaus Dieter Kaser, *Trau keinem über Tempo 30* (Stuttgart: Grünen im Landtag von Baden-Wüttenberg, 1989), s. 10.
31. Aktaran Mathew L. Wald, "Where All that Gas Goes: Drivers Thirst for Power", *The New York Times,* 21 Kasım 1990.

lanmasında işlevsel özelliklerinden veya toplumsal ihtiyaçlardan çok model ve kazanç kaygıları ("küçük arabaların kârı da küçüktür") rol oynamaktadır.[32] Bu nedenle, 1970'lerin başlarında yakıt verimliliği konusunda sağlanan başarılara rağmen ABD bu konuda hâlâ Avrupa ile Japonya'nın gerisinde seyretmektedir. ABD otomobil sanayii, "ufak" arabaların, onlardan daha kârlı "geniş hacimli" arabaların üretimlerini engelleyeceği gerekçesiyle yakıtın verimli kullanımına ilişkin gelişmeleri engelleme çabalarını hâlâ sürdürmektedir.[33] "Ufak" sözcüğünün akılda olumsuz çağrışımlar yaratmasına karşılık "geniş hacimli" sözcüğü olumlu çağrışımlar yaratır. Bu, otomobil hakkında yapılan propagandaların –kaynağında kâr yatan propagandaların– sadece bir örneğidir.

Hızlı hareket etmek, zamanın kıt bir meta olduğu ve zaman ile mekânın aşılabilecek veya sıkıştırılabilecek şeyler olduğu fikirleriyle yakından bağıntılıdır. Demek ki hız, çağdaş üretim anlayışının, üretkenliği de belirleyen unsurlardan biri olan zamanı elverişli kullanma konusundaki ısrarlı ilgisiyle yakından ilişkilidir. Fakat daha yüksek hızlara erişmenin günlük hayatımızda daha fazla şeyler yapmamızı sağladığını söylemek pek mümkün değildir. Merkezi kentlerde trafik tıkanıklığı, otomobilin hız potansiyelini kullanışsız hale getirmiştir. Öyleki, bir zamanlar kısa süreli yolculuklarla halledebildiğimiz işlerimizi şimdi yollarda daha fazla zaman harcayarak halledebiliyoruz.

C. ZEVK VE CİNSELLİK

Otomobilin, otomobil işçilerinin hayatları açısından taşıdığı anlamlar üzerine bir çalışma yapan M.D. Moorhouse, onun hareket olanağı sağlamakla kalmayıp bunun yanında insana zevk de verdiğini savunur.[34] Arabayı hızla sürmek kadar onun üzerinde çalışmak ve onu onarmak da çoğu insan için erkeklik duygularını tatmin

32. Barry Commoner, *Making Peace with the Planet* (New York: Pantheon Books, 1990).
33. Doron P. Levin, "Detroit's Assault on Mileage Bill", *The New York Times,* 11 Mayıs 1991.
34. M. D. Moorhouse, "American Automobiles and Worker's Dreams", *Sociological Review 31* (1983): 403-426.

etme imkanı buldukları zevkli uğraşlardandır.

Amerikalıların arabalarını deliler gibi sevdiklerini söylemek artık klişeleşmiştir. Bu ne anlama gelmektedir? Bir açıdan otomobilin psikoseksüel simgeselliğini ifade etmektedir. 1993'te yayınlanan bir otomobil reklamı bu ifadenin tipik bir örneğidir: "Böylece onlardan birine kaptırdınız gönlünüzü. Belki bir çevre yolunda bir anlık görüntüsüyle çarpıverdi sizi, belki de bir otomobil fuarında o yuvarlak hatlarına, V10'una hayran hayran bakakaldınız ve kaptırıverdiniz gönlünüzü."[35] Bir başka açıdan da bu belki erkeklere özgü olan –sadece Amerikan erkekleriyle de sınırlı kalmayan– cinsel iktidarda temellenen bir ifadedir. Batı Almanya'da yapılan bir araştırmada, erkeklerin yüzde 35'inin arabalarını başkalarının kullanmasına izin vermediği, kadınlarda ise bu oranın yüzde 16 civarında olduğu ortaya çıkmıştır.[36] ABD'de yapılan bir ankette, erkeklerin yüzde 70'i toplu ulaşım ne kadar yaygın olursa olsun otomobillerinden hiçbir şekilde vazgeçmek niyetinde olmadıklarını belirtirken, kadınların büyük bir çoğunluğu vazgeçebileceklerini belirtmişlerdir.[37] Kanada'da yapılan bir kamuoyu araştırması, ehliyet sahibi olmanın genç kızlar ve genç erkekler için eşit derecede önemli olduğunu, ancak ehliyet aldıktan sonra kızların toplu ulaşımı tercih etmek konusunda erkeklere oranla daha istekli olduklarını ortaya koymuştur. Ayrıca, genç kızların çoğunun karlı havalarda, kalabalığın yoğun olduğu saatlerde ve çevre yollarında araba kullanmak istemedikleri yapılan bu araştırma sonucunda ortaya çıkmıştır.[38]

Otomobil, tümüyle eril bir simge olmaktan çok öte birşeydir; hem dişi, hem de eril benzetmeleri yansıtma ve gerek kadınlar gerekse erkekler için cinsel çekicilik taşıma kapasitesi inanılmaz ölçülerdedir. Hiçbir kentte otomobil, Los Angeles'taki kadar genel

35. Matt De Lorenzo, "Viper Brings Wide Grins", *San Francisco Chronicle,* 5 Şubat 1993.
36. Wolfgang Sachs, *Die Liebe Zum Automobil* (Reinbeck bei Hamburg: Rohvolt, 1990).
37. Adrienna Gianturco, "Die Verkehrspolitik der USA unter Feministischen Aspecten", der. Paul Beekmans, *Welche Freicheit Brauchen Wir? Zum Psychologie der AutoMobilen Gesellschaft* (Berlin: Vas in der Elefanten Press, 1989) içinde, s. 131.
38. R. Stoddart, "Erfahrung of Young Drivers", der. Peter Rothe, *Rethinking Young Drivers* (British Columbia: Insurance Corporation of British Columbia, 1987) içinde, s. 131-198.

hayat tarzının zevk verici yönlerinden biri olarak görülmüyordur herhalde. Los Angeleslılar toplu ulaşımdan yararlanma fikrinden tuhaf, alışılmamış bir şeyden sözeder gibi sözetmektedirler. Bu aşırı ölçüde otomobil merkezli kentte, gerek toplu ulaşımın içinde bulunduğu aciz durum gerekse bu ulaşım türünü kullanmaya karşı duyulan utanç had safhadadır.[39] Los Angeleslıların otomobilli hayatları filmlere ve romanlara defalarca konu olmuştur. Bunlardan biri de, Peter Hall tarafından aşağıda alıntılanan, Joan Didion'un *Play It As It Lays*'deki "kendini toparlamak için otomobilini çevre yoluna doğru süren kadın kahramanıdır":

> Hollywood'dan gelip üst geçit yoluyla Liman'a sapan kavşağın tam güneyindeki rahat zigzaglar çizmeye elverişli dört şeritli yolda defalarca gidip geldi. Öğle üzeri aynı yolu tekrar izledi, bu defa frene hiç dokunmadan, radyoda çalan müziğin ritmini hiç kaybetmeden. O gece deliksiz bir uyku çekti.[41]

Bu pasajda, bir otomobile ustalıkla manevra yaptırabilmenin insana verdiği o hazzın belirtilerini de görebilmekteyiz.

Otomobile erotik çekiciliğini veren şeyin insana kendi içine çekilme, her yana hâkim olma ve denetim kurma duygularını aynı anda yaşatması olduğu ileri sürülmektedir.[42] Sürücülük deneyimi, kişinin içinde kendi başına kaldığı rahim benzeri bir kapsülle başkalarıyla ilişkiye girmeden gücünü çeşitli biçimlerde arttırabildiği onanistik bir deneyim de olabilmektedir. Kişinin gücü gaz pedalına hafif bir dokunuşla artabilmektedir. Otomobilin iç mekânı bir bilgisayarla canlandırılan sanal bir ortamdan ("sanal gerçeklik") hiç de farklı değildir. Her iki ortam da kullanıcısına aynı şekilde bir denetim duygusu yaşatır. Otomobilin içinden dışarısı tıpkı bilgisayar ekranındaki şekiller gibi bir film görüntüsünü andırır; uzak, yabancı ve biraz da gerçek dışı gibidir.

---

39. Sara Rimer, "L. A.'s Phantom Toll Bus", *International Herald Tribune,* 8 Temmuz 1992.
40. Peter Hall, *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century* (Oxford: Basil Blackwell, 1988), s. 282.
41. Joan Didion, *Play It As It Lays* (New York: Farrar, Straus and Giroux, 1970), s. 16.
42. Gudrun-Axeli Knapp, "Auto-Erotik: Sexualisierung und Sexismus", der. Jobst Kraus, Horst Sackstetter ve Willi Wentsch, *Auto Auto Über Alles?* (Freiburg: Dreisam Verlag, 1987) içinde, s. 106-108.

Her iki cinsiyete hizmet eden bir araç haline gelmiş olsa da otomobil, bugüne kadar hep erkeksi bir simge olarak kullanılagelmiştir. Otomobil fuarları, ürünlerin satış değerini arttırmak için kadın cinselliğinin kullanıldığı gösteriler olmuştur. Günümüzde bu tür uygulamalar seyrekleşmişse de varlığını hâlâ sürdürmektedir. 1991 yılında, Detroit'te yapılan otomobil fuarında görev alan 250 mankenin sadece yüzde 15'i erkekti; 1980'de düzenlenen fuarda görev alan mankenler arasında yok denecek kadar az sayıda erkek mankenin bulunduğu düşünülürse o zamandan bu zamana oran bir hayli yükselmiş. Bir gazeteci, otomobil satışları için kadınların kullanılması durumunu şu şekilde aktarıyor:

> Cadillac fuarlarında kadın mankenler konuşmazlar, işte o kadar. GM lüks otomobil distribütörlerinin bir "mücevher gibi şıkır şıkır" parlayan uzun tuvaletleriyle döner platformların üzerindeki arabaların yanında duran –ve göğüs dekolteleriyle ziyaretçilere göz ziyafeti çeken– "kaliteli mankenler"i özellikle seçmelerinin nedeni de budur.[43]

Stephen Bayley'nin belirttiği gibi, daha 1917'lerde Dadacı Francis Picabia subap, mil yatağı ve karbüratör desenlerinde otomobil motorunun parçalarını hayli erotik bir tarzda sunmuştur.[44] 1926'da, e.e.cummings *xix* adlı şiirinde yeni bir otomobilin çalışmasını sevişmeye benzetiyordu. 1929'da, Sinclair Lewis'in *Dodsworth*'undaki Sam'in, yeni aldığı arabasını tanımlarken kullandığı sözcüklerin çağrışımları pekâlâ cinseldir: "Motoru haşmetli bir biçimde bütün ön kısmı kaplıyor. Bir motor kapağı var bir metre, ağır, gösterişli. Direksiyon sütunu öyle dik falan değil, bir sülün boynu gibi eğimli."[45]

Bu tür derin psikolojik açıklamalara karşı çıkılıp, bunların otomobilleri eleştirenlerin varsayımlarını desteklemek amacıyla ortaya atılmış yanlı fikirler oldukları öne sürülebilir. Ne var ki, bunlar bizde otomobillerle yaşadığımız aşk ilişkisinin bile isteyerek seçtiğimiz bir şey olmadığını, arzularımızla da ilintili olabileceği şüphesini uyandırıyor. Bazı durumlar vardır ki, otomobile sadece bir

43. Neal Templin, "Fewer Sexy 'Accessories' at Car Shows", *San Francisco Examiner*, 20 Ocak 1991, s. 3.
44. Bayley, *a.g.y.*
45. Sinclair Lewis, Dodsworth (New York: Harcourt, Brace and Co., 1929), s. 1.

otomobil gözüyle bakamazsınız! Otomobillerin en işlevsel olanları –örneğin, yarış arabaları– bile sadece yararcı makineler değildirler, belirli bir görünüşleri vardır. Porsche'nin tasarımcılarından biri otomobilin "silahlardaki gibi bir çekiciliğe sahip" olduğunu ileri sürmüştür. Otomobillerin görünüşleri –biçimleri ve çehreleri– uçaklardan "veya göğüs, popo gibi insan vücudunun kıvrımlı, girintili çıkıntılı bölgelerinden" alınmıştır.[46]

İnsanların otomobillerle olan ilişkilerinin akıl dışı ve ideolojik yönleri, otomobilin sırf akılcı ve yardımcı nitelikler üzerine inşa edilmediğinin bir göstergesidir. Kültürün otomobilleşmeyle ilintili değerlerinin psikolojik karşılığı hız, güç ve doğaya hükmetmeyi içine alan eril bir sahiplenme ve denetleme duygusudur. Otomobil reklamcılığının kullandığı benzetmelerde otomobil, hayvansal canlılık ile teknik kusursuzlukların iç içe geçtiği bir özellikler yığınıyla bağdaştırılır. Böylece otomobil teknolojisi, doğal hayvani güçlerden cinsiyetçi imgeler üretmek için bir anlamda insancıl biçimlere büründürülür.[47]

Sürücülük, cinsiyete bağlı saldırganlığın ifadesinde kullanılan bir araç haline dönüşebilmektedir de. Genç sürücüler arasında yapılan bir araştırmada, otomobilin saldırganca kullanımının sapkın bir davranış biçimi olmadığı, daha çok erkeksi değerlere sahip çıkma çabalarının aşırı bir ifadesi olduğu sonucu ortaya çıkmıştır.[48] Otomobil, özellikle de genç erkeklerde, aile otoritesine karşı bir başkaldırı simgesi olma işlevi görebilmekte, hızlı araba kullanmak da genç neslin maskülen alt kültürlerinin normal bir parçası sayılabilmektedir. Cinsiyete bağlı hakaret ve saldırganlıklar, trafikte çıkan sorunlara gösterilen tipik erkek saldırganlığı biçimindeki maço tepkileri içerir; örneğin, bir araç tarafından sollanıldığında insanın tepesinin atması veya geri kaldığı için kendisinde eziklik hissetmesi gibi.

Gençlerin maskülen alt kültürlerinin ayrılmaz özelliklerinden biri riske atılmaktır. Otomobil kazalarında ve ölümlerinde; aşırı

46. Bayley, *a.g.y.*, s. 43, 109.
47. Gudrun-Axeli Knapp, "Auto-Erotik: Sexualisierung und Sexismus", der. Paul Beekmans, *Welche Freiheit Brauchen Wir? Zum Psychologie der AutoMobilen Gesellschaft* (Berlin: VAS in der Elefanten Press, 1989) içinde, s. 61-74.
48. Stoddart, *a.g.y.*

hız, tehlikeli araba kullanma ve içkili araba kullanma nedeniyle verilen cezalarda gençler hep ön sıralarda yer almaktadır.[49] Gençler, özellikle de genç erkekler için ehliyet almak ve araba sahibi olmak bir çeşit yetişkinliğe ve erkekliğe geçiş ayinidir. Ehliyet sahibi olmak, bir ergenin hayatında önemli bir dönüm noktasıdır. Tabii bu arada, otomobilin gençler için sadece simgesel bir şey olmadığını, aynı zamanda çağdaş toplumun otomobil egemen toplumsal mekânlarının yarattığı bağımlılığın, dışlanmışlığın üstesinden gelmeyi, serbestlik kazanmayı sağlayan gerekli, maddi bir araç olduğunu da eklemeden geçmeyelim. Otomobil, özellikle de erkekler için kendine değer vermenin ve kaygısızlığın bir ifadesidir. Aslına bakılacak olursa, bazıları için otomobil, meslek, din ve toplum hayatında sahip olunan yerle belirlenen eski kimlik edinme biçimlerinin yerini almıştır.[50] Öte yandan otomobil kudretli olma, çekici olma, tahakküm kurma, üstün olma ve saldırgan hareketler yapma hayallerini de tatmin edebilmektedir.

D. SONUÇ

Özetle, bireysel hareketlilik, özgürlük ve kişisel haz geniş bir kesim tarafından otomobilleşmenin insana sağladığı büyük bir lütuf olarak kabul edilmektedir. Alternatif olarak otomobilleşmenin yarattığı sorunlara veya başka düzenleme olasılıklarına çok az önem verilmektedir. Bu anlamda, toplumsal gerçekleri gölgeleyen ve çarpıtan bir otomobil ideolojisinin varlığından sözedebiliriz. İnsanlar genelde kendilerini baskı altına alan geçici mekânsal düzenlemelere karşı gelmemektedirler. Bu tür düzenlemeler değiştirilemez türden doğal yapılar olarak algılanırlar. Bu düzenlemeler yüzünden duyulan sıkıntılar kişisel kusurlar olarak değerlendirilirler. Bunlara karşı yöneltilen şikayetler veya karşı çıkışlar, otomobil mekânı ile kültürünün içine iliklerine kadar gömülmüş kişiler tarafından anlaşılmayabilir. Küçük kızının bisikletiyle park etmiş bir

49. Jerry Kuntz, "The Car-the Driver: Their Relationship in America", Yayınlanmamış, 1985.
50. Micha Hilgers, "Auto-Mobil oder das Selbst im Strassenverkehr: Zur Pssychoanalyze des Automobilmissbrauchs", *Universitas* 46 (1991): 541-556.

arabaya çarpmasından sonra Margret Eder'in başına gelen olaylar tipiktir.[51] Arabanın sahibi hasar için para talebinde bulunmuş, Eder ise oyun alanını zapteden otomobil sahiplerinden o güne kadar bu davranışlarına karşılık herhangi bir para almadığı için bunu yapmayacağını söylemiş. Arabanın sahibi Eder'in bu davranışına hiçbir anlam verememiş, hattâ belki de onu deli sanmış.

Bu tür ideolojik varsayımların açıkça veya örtük biçimde ulaşım planlamacılarında da görüldüğü unutulmamalıdır. Gerçekten de bu varsayımlar birçok planlamacı ve memurun sahip olduğu şoför zihniyetinin ayrılmaz bir parçasını oluşturmaktadır. Sahip oldukları bu zihniyet nedeniyle de, insanların kişisel otomobil ulaşımına alternatif bir ulaşım biçimi istemediklerini, otomobillerle yaşadıkları "aşk ilişkileri"nin herhangi başka bir düzenlemeye izin vermeyeceğini düşünmektedirler.

Otomobilin böylesine yaygınlık kazanıp bir gün ulaşım üzerinde egemenliğini ilan edeceğini yüzyıl başlarında, hiç kimse tahmin edemezdi herhalde. Otomobil egemenliğinin sonuçlarından biri de, günlük hayatımızdaki öznel deneyimlerimizin köklü bir biçimde "otomobil mekânı"nın etkisi altında olmasıdır. Bu konuya daha sonra ayrıntısıyla değineceğiz.

51. Margret Eder, "Man kann doch nicht das Atmen verbieten", der. Jobst Kraus, Horst Sackstetter ve Willi Wentsch, *Auto, Auto Über Alles?* (Freiburg: Dreisam Verlag, 1987) içinde, s. 43-46.

6. OTOMOBİLLEŞMENİN FENOMENOLOJİSİ

Otomobil mekânında –büyük oranda otomobil kullanımına ayrılmış olan mekânda– araba kullanmanın ve yaşamanın belirli ve benzersiz fenomenolojik görünümleri mevcuttur. Bu fenomenolojik görünümlerin analizini iki taraflı bir perspektiften yapmak mümkündür: Otomobil kullanmanın öznel deneyiminin karakteri ile otomobilleşmenin sonucu olarak ortaya çıkan mekânsızlık durumunun öznel deneyiminin karakteri. Ancak bu iç görünümleri dikkate aldıktan sonra otomobil egemenliğinin beslendiği kaynaklara ve ilk bakışta anlaşılmayan daha incelikli sonuçlarına ilişkin tam bir anlayış geliştirebiliriz.

A. OTOMOBİLİN ÖZNEL DÜNYASI

Otomobille olan aşk ilişkimiz bir parça, kültürüyle, faaliyetleriyle bir otomobil dünyası içine, bütün bu kültürün ve faaliyetlerin yer aldığı toplumsal alanların içine zamanla gömülmüş, dolanmış olmamızın bir sonucudur. Bu öznel katılım sürecinde, otomobil dünyasına aşina olmak, o dünyadan belli hazlar almayı beklemeye başlamak ve o dünyaya uygun yol ve yordam geliştirmek gibi aşamalar yer alır. Geliştirilen bu yol ve yordamlar arasına, zamanla otomobil dünyasını sorgusuz sualsiz kabul edilen değerlerden biri olarak görme eğilimi de katılır. Otomobil dünyasıyla olan ilişkilerimiz önceleri bize sıkıntı verici, gereksiz ve rahatsız edici gelirse de, zamanla alıştıktan sonra onun varlığını hissetmemeye başlarız. Olayları ve çevremizi kavrayış biçimimiz değişime uğrarken, bir yandan da ne yaptığımızı ve yaptığımız şeyin nerede gerçekleştiğini farkediş biçimimizi belirleyerek öznelliğimizi etkileyen deneyimlerimiz devreye girer. Bunun yanında, toplumsal ve fiziksel faaliyetler de bilincimizden bazı taleplerde bulunurlar. Bizden belirli öznel bir durumda olmamızı isteyebilirler. Örneğin, araba kullanırken çevremizin otomobil hareketleriyle doğrudan ilgili niteliklerine karşı gözümüzü dört açmamız gereklidir.

Otomobille ilgili öznel deneyimlerimiz daima zevk, heyecan, hâkimiyet ve başka benzer olumlu duyguları işaret eden terimlerle tanımlanır. Stephan Friedman, kalabalık bir caddede araba kullanmanın verdiği kişisel haz biçimlerinden birini şöyle aktarır:

> Kent içinde araba kullanan herkes aşina olduğu bir kavşaktaki trafik ışığına karşı yarışmanın ne demek olduğunu iyi bilir. Sonra, şans, iyi bir zamanlama, trafik konularına tam anlamıyla vakıf olma ve yol üzerindeki trafik ışıklarının zaman ayarlarının mükemmel işleyişi sayesinde kentin uzak köşelerini bir solukta geçmenin insana yaşattığı o zevk anları. Sabah trafiğinde, maraton oto yarışlarında bile görülmeyen cinsten kaç mini grand prix yaşanıyordur kimbilir![1]

Araba kullanmanın insana verdiği bu türden hazların varlığı su

1. Stephen Friedman, *City Moves: A User's Guide to the Way Cities Work* (New York: McGraw Hill, 1989), s. 238.

götürmez bir gerçektir. Ne var ki bu hazların, birçok sürücünün çoğu zaman içinde bulunduğu bilinç durumlarını yansıttığı pek söylenemez. Şu farkla ki, Friedman'ın *grand prix* sürücülüğü nitelendirmesi daha çok maskülen bir kendini yüceltme biçimine ilişkindir ve özünde maskülen özelliklere sahip otomobil kültürünün bir parçasıdır. Bunun yanında, çevreyle girdiğimiz bedensel ilişkilerimizin çoğunda tam anlamıyla bilinçli hareket etmeyiz. Araba kullanmanın yarattığı stres, biz farkına varmadan bütün bedenimizi sarıverir.

Ne var ki Friedman, otomobilleşme konusunda fikir yürüten birçok eleştirmenin gözünden kaçmış olan öznellik konusunun önemini farketmiştir. Diğer araştırmacılar daha çok Los Angeles'taki çevre yollarında araba kullanmanın insana verdiği hazlar ve sürücülüğün insana kendisini canlı hissetme duygusunu yaşatması gibi konular üzerinde durmuşlardır.[2] İnsan ile makine arasındaki etkileşimlerde insanın duyusal, enerji verici, rahatlatıcı ve kendini iyi hissettirici türden hazlar alması da mümkündür. Ebeveynler bazen uyutmak veya sakinleştirmek için bebeklerini arabalarıyla dolaşmaya çıkarırlar. Arabayla seyahat etmek insana, sallanan koltuktaki gibi ritmik bir dinginlik ve rahatlık verebilir. Hızı yücelten ideolojik anlamlar bir tarafa, hızlı hareket insanı fizyolojik olarak heyecanlandırabilir; bu da insanı fizyolojik bakımdan heyecanlandıran diğer şeyler gibi bazılarında alışkanlık yapabilir.[3] Ancak, işe giderken veya alış verişe çıkarken, yani günlük işlerde insanın direksiyon başında bu türden duygular yaşaması pek rastlanan bir olay değildir.

Araba kullanırken (hattâ otomobil mekânında yürürken) insan, öznel konumunu otomobil mekaniğinin ve otomobil trafiğinin kendisinden beklediği şeyleri yerine getirecek biçimde muhafaza etmek durumundadır. Hem sürücü hem de yaya, çevresiyle olan öznel ilişkisinde gözünü dört açmalı ve beklenmedik şeylere her an hazırlıklı olmalıdır. Otomobilin işgal ettiği alanların sayısı arttıkça, insanın maddi, çaba gerektiren ve pür dikkat kesildiği bu ruh halleri de o derecede insan hayatının vazgeçilmez kuralları arasında ye-

2. Edward Relph, *Place and Placelessness* (Londra: Pion Ltd., 1976), s. 130.
3. Stephen Bayley, *Sex, Drink and Fast Cars: The Creation and Consumption of Images* (Londra: Faber and Faber, 1986), s. 31-32.

rini sağlamlaştırır. Psikolojik açıdan bu durum; başka bilinç hallerine, örneğin gündüz düşleri gibi bilincin daha alt düzeylerinde seyreden ruh hallerine ve oyunculluğa çok az yer ve zaman hakkı tanır. Araba kullanırken veya caddede yürürken insanın üzerinde varlığını daima hissettiren bu birtakım belirli öznellikler, otomobil merkezli ulaşımla ortak yönleri bulunan toplumsal denetim türlerinin en hileli biçimlerinden biridir. Dolayısıyla burada, bir öznellik siyasetinin varlığından rahatlıkla sözedebiliriz.

Norbert Elias, "medenileşme süreci"nin psişik boyutlarını –gittikçe artan öz denetim durumu bunlardan biridir– irdelerken farklı yol sistemleri analojisini kullanmıştır. Öncelikle, basit savaşçı bir topluma ait yollarda pek fazla trafik olmaz ve en büyük tehlikeyi yalnızca insanlar ve yırtıcı hayvanlar yaratır. Böyle bir yol sistemi savaşmak veya kaçmak için ve insanın duygularını istediği gibi dışavurması için öznel bir biçimde hazır olmayı gerektirir. Öte yandan, "Günümüzün karmaşık toplumlarının büyük kentlerindeki anayol trafiği, insanın psikolojik düzeneğinin çok daha başka şekillerde biçimlenmesine neden olur."[4] Günümüz koşullarında belli bir yönetim becerisi ve dikkat gerektiren –çeşitli sinyaliyle, yayasıyla, bisikletçisiyle ve diğer araçlarıyla– karmaşık bir trafik akışıyla karşı karşıyayız. Bu koşullarda öz denetim ve ihtiyatlılık şarttır. Öz denetimde meydana gelebilecek bir eksiklik ölümle sonuçlanabilmektedir. Elias'ın bu analojisi, konuyu her ne kadar basite indiriyorsa da toplumumuzda sorgulanmadan kabul edilen bir öznelliğe işaret etmesi bakımından önemlidir. İşin ironik yanı da, öz denetim zorunluluğunun böylesine yaygın olduğu bir toplumda, otomobilin elde kalan son "serbest alanlardan" biri, medeniyetten kaçışın ve özgürlüğün bir aracı olarak kabul edilmesidir.[5] Toplu taşımaya veya otomobil paylaşımına tepki gösterilmesinin bir nedeni, "otomobilde geçirilen zamanın" birçok insan için kendi başlarına kalabildikleri tek zaman aralığı olma özelliği taşımasıdır belki de.

Otomobilleşme ortamında öznel kaçamaklar yaşanabilirse de, bu ortamın insanlardan talep ettiği tedbirlilik ve öz denetimin bilincin doğal işleyişiyle uzaktan yakından bir ilgisi yoktur. Kusursuz bir otomobilleşme ortamının talep ettiği dar kapsamlı bilinçlilik

4. Norbert Elias, *Power and Civility* (New York: Pantheon Books, 1982), s. 233.
5. Till Bastian, "Auto-Mobilitat", *Universitas* 46 (1991): 515-516.

durumu –ve bu durumun sabitliği– insanın başına türlü dertler açar. Örneğin, bizimki gibi homojenize olmuş bir ulaşım sisteminin, içki içmek ve sarhoş olmak isteyenlerin eve dönüşlerinde araba kullanabilmeleri için sunduğu bir alternatif var mıdır? Otomobil merkezli ulaşım biçimini eleştiren bir araştırmacının belirttiği gibi: "Yere düşüp dizimizi incitmekten daha vahim kazaları aklımıza getirmeden dostlarımızla şöyle kaygısızca dilediğimiz kadar içebileceğimiz türden bir hayat tarzı geliştirme şansımızı yitirdik mi gerçekten?"[6] Otomobillerin vızır vızır geçtiği bir ortamda ilerlemeye çalışan yaşlı bir kişinin bir an kendinden geçmesi halinde veya herhangi bir kişinin düş kurmaya çalışması durumunda başına neler gelebileceğini bir düşünsenize.

İnsanların sarhoş olmalarının (bir araç kullanırken veya dışarıda faaliyet halindeyken) veya düş kurmalarının ne derece doğru bir hareket olduğu işin bir yönü, böyle bir şeyi belli bir ulaşım modelinin belirlediği bir ortamda gerçekleştirmelerinin ne derece güvenli olduğu da işin diğer bir yönüdür. Alkollü araç kullanımıyla ilgili tartışmalara bakıldığında, içme hakkını savunanların veya ulaşım alternatiflerinin yokluğunu eleştirenlerin sayısının çok az olduğu görülecektir. İçkili araç kullanmak tehlikelidir, ancak pilotlarla çarkçıların sarhoşken kazalara sebebiyet verme ihtimalleri daha yüksektir. Kendini açıkça belli etmeyen bir şey varsa, o da bir teknoloji toplumunda genel bir ayıklık haline duyulan ihtiyacın hayatımızın sorgulanmadan kabul edilen gerçekleri arasında yerini aldığıdır. Otomobilleşme, sürücüden kendi kendisinin pilotu olmasını talep eder. Otomobile günden güne artan bağımlılığımız ayık olmayı, pür dikkat kesilmeyi ve bedenimizin biyomekaniğinin en elverişli şekilde işlemesini gerektirir, bu da tam bir hareket serbestliği kazanmak isteyenlerin istisnasız kabul etmek zorunda oldukları bir şeydir.

Belli bir durumu daima olduğu gibi korumak zordur. Bu durum otomobil kazalarının oluşmasının doğrudan ve açık bir nedenidir. Ne var ki, bu kazaların dolaylı ve gizli sorumlusu, insanlardan böylesi ideal işlevler talep eden otomobil merkezli ulaşım sisteminin ta kendisidir. Bir araştırmacı konuyla ilgili şunları ifade ediyor:

6. Wolfgang Suckermann, *The End of the Road* (Post Mells, VT: Chelsea Green Publishing, Co., 1991), s. 135.

Her gün iki tonluk makinaların etrafımızda dört döndüğü düşünülürse, güvenliğimiz onların sürücülerinin aklı selimlerine emanet demektir. Yollarda süregiden yarış ortamı ve anlık kararlar vermenin gerekliliği, sürekli bir uyanıklık halini kaçınılmaz kılıyor. İnsan topluluklarının otomobil etrafında yeniden yapılanmasının anlamı, zihinsel durumumuz uygun olsun olmasın, günün her saatinde araba kullanmamızın kaçınılmaz olduğudur: Üzerimizde gün boyu çalışmış olmanın yorgunluğu mu var, patronumuzun sözlerine mi içerlemişiz, sevgilimizden ayrılmış olmanın acısını mı yaşıyoruz, sevdiğimiz bir kafede içtiğimiz bir iki bardak biradan sonra çakır keyif mi olmuşuz, tüttürdüğümüz bir iki esrarlı sigaranın etkisiyle mekân mı değiştirmişiz, bunların hiçbirinin önemi yoktur. Sözün kısası, sürücülerin anlık zihinsel kopuşlar yaşamaları kaçınılmazdır.[7]

Otomobil kazalarına ilişkin varolan birçok söylem, alkol alan insanların öznel durumlarının kazalardaki payını özellikle vurgular. Alkol ve insanı güçten düşüren diğer kimyasal maddelerin üzerinde önemle durulurken, sürücü ile yaya arasındaki öznel ilişkinin uyumunda meydana gelen bozukluklar ile dikkatsizliklerin kazalardaki rolünden hiç bahsedilmez bile.

Oysa, normal diyebileceğimiz dikkatsizlikler (yani kimyasal maddelerin etkisiyle meydana gelen dikkatsizliklerden farklı) otomobil kazalarının meydana gelişinde önemli birer etkendir. Ulusal Karayolları Trafik Güvenliği İdaresi'nin 1991'de yaptığı trafik kazaları sınıflandırmasında, seyir halindeyken konuşma, birşeyler atıştırma gibi dikkatsiz araba kullanma tanımına giren faaliyetler, ABD'deki ölümle sonuçlanan trafik kazalarına sebebiyet veren en önemli onbir etken arasında dördüncü sıradadır. Buna ek olarak, Peter Rothe'un da belirttiği gibi, hayatımızdaki olağan duygu patlamaları da kazalara neden olabilmektedir:

Gençlerin hemen hepsi, araba kullandıkları günün sonunda kendilerini rahatlamış hissederler. Fakat araba kullanırlarken, geçici duygusal değişimler biçiminde ruhsal dalgalanmalar cereyan edebilir. Örnek vermek gerekirse, sportif faaliyetler veya eğlenceli olaylar sonrasında yaşanmaya devam eden canlılık, okul veya iş nedeniyle duyulan

7. Tom Wetzel, "The Case Against the Auto", *Ideas and Action,* No. 14, Güz, 1990, s. 18.

endişeler, aşk meseleleri yüzünden ortaya çıkan saldırgan duygular, trafik ve hava koşulları nedeniyle yaşanan gerginlikler, bilek burkulması gibi rahatsız edici koşullar nedeniyle yaşanan kızgınlık hissi ve kötü geçen bir çalışma gününü unutmak için başka şeyler düşünme çabaları araba kullanmayı olumsuz yönde etkiler. Ayrıca, sürücünün dikkatini yanındaki kişiye, radyoya veya teybe, yaşayacağı veya içinde bulunduğu olaylara yöneltmesi kazalara neden olabilmektedir.[8]

Burada, otomobil merkezli bir sistemde yaşayan birinin (bu kişi yaya da olabilir) yolculuğu sırasında duygusal durumlarından veya düşüncelerinden tamamen uzaklaşamayacağı fikri belirgin bir biçimde işleniyor. Gündüz düşleri, yorgunluk, zihnin kişisel sorunlarca işgal edilmesi otomobil temelli bir öznellik ortamında askıya alınması gereken hallerdendir.

ABD'de, aşırı çalışmadan dolayı yorgun düştüğü için ölümle sonuçlanan bir kazaya neden olan genç bir işçinin yargılandığı bir davanın bir celsesinde işveren de olaya sebebiyet vermekle itham edilmiştir. Savcı iddianamesinde, gereğinden fazla çalışan bir işçisini araba kullanmaktan alıkoymadığı için işverenin ihmalkârlıkla suçlanabileceği görüşüne yer vermiştir. İşverenin tarafını tutanlarsa, yorgunluğun öznel bir konu olarak değerlendirilmesi gerektiği görüşünü savunurlar. İçlerinden biri şöyle der: "Diyelim bu iddia kabul edildi, ya sonra? İşyerinden sinirleri bozuk bir biçimde çıkıp kazaya sebebiyet veren bir işçinin sorumluluğunu da mı işverene yükleyeceksiniz?"[9] Bu dava konusunun bar sahiplerini arabalarıyla gelen müşterilerinin hareketlerinden sorumlu tutan diğer davalardan bir farkı yoktur. Bu tür davalar, otomobil temelli öznellik konusunun iyice açığa çıktığı tartışma ortamları yaratırlar, ancak otomobil kullanımıyla ilgili sorumlulukları sürücülerden alıp başka kişilerin sırtına yüklemekten başka bir şey de yapmazlar. Bu davalarda, ulaşım teknolojisi ile ulaşım mekânının taleplerine ve *toplumsal* bağlamlarına hiç değinilmez. İnsanın, bazı belli zihinsel durumlardan kaçınmak için son derece dikkatli olabileceği varsayımı

8. J. Peter Rothe, "Erlebnis of Young Drivers Involved in Injury Producing Crashes", der. J. Peter Rothe, *Rethinking Young Drivers* (British Columbia: Insurance Corporation of British Columbia, 1987), içinde, s. 116-117.
9. Aktaran Amy Stevens, "Bosses Fret They May Be Liable for Tired Workers on Road Home", *The Wall Street Journal,* 16 Nisan 1991.

ile bu varsayımın toplum yapısı koşullarının bir sonucu olduğunu görememe beceriksizliği, otomobilleşmiş bir kültürün temel özelliklerindendir.

İçkili araba kullanmak konusunda geliştirilen söylemlerin çoğu, sarhoşluk konusu ile güvenlik konusuna bir arada vurgu yapmakla belirli bir ahlâk anlayışını temsil ettiklerini de doğrulamış olurlar. Öyleki, bu söylemlerde insanın içki içme özgürlüğünün karşı karşıya bulunduğu sorunların önemi üzerinde hiç mi hiç durulmaz.[10] Diyonizosvari bir kendinden geçiş hakkına veya böylesi bir kendinden geçiş olanağının bulunup bulunmadığına ilişkin hiçbir ifadeye rastlanmaz. Bilinç durumunu değiştiren faaliyetleri bu şekilde değersiz ve hakir gördüğümüz (ve onlardan korktuğumuz) için insanların başkalarını tehlikeye sokmadan içme veya kendinden geçme özgürlüğüne sahip olmaları fikri bize garip gelmektedir. Ulaşım için yararlandığımız araçlar çeşitli bilinç durumlarının ne kadar tehlikeli sonuçlara yol açabileceği konusunda bizi diğer etkenler kadar aydınlatmaktan hiç de geri kalmazlar. Düşüncelere dalmış bir şekilde yolda yürüyen bir yaya, ister toplu ulaşımın, ister bisikletin isterse yayaların merkezî konumda olduğu bir ulaşım sisteminde bulunsun, gerek kendisi gerekse başkaları için bir risk faktörü olma özelliğini taşır. Fakat, otomobil merkezli bir ulaşım sisteminde, bu riskin şiddeti kat kat fazladır. Nitekim, Ulusal Güvenlik Konseyi'nin 1989 tarihli verilerine göre ABD'de, motorlu taşıt kazaları sonucu 6.600 yaya ve 800 bisiklet sürücüsü ölmüş ve birçoğu da yaralanmıştır.

Sürücülük ile otomobil mekânına ilişkin eleştirel bir fenomenolojinin şu soruya da yer vermesi gerekir: Otomobil egemenliğinin zararlı ve kötü sonuçlarını insanlar nasıl karşılamaktadırlar? Bu soruya verilecek cevaplardan biri, insanların bu sonuçlara uyum sağladıkları ve akıllarından uzaklaştırdıktan sonra da onları çok fazla yadsımadıkları şeklindedir. Otomobil egemenliğinin sonuçları daha az farkedilir hale gelmiştir. Bir araştırmada, Los Angeles'ta yaşayan insanlar arasında temiz ve kirli havalı bölgelerde oturanlara göre bir sınıflandırma yapılmış. Bu araştırma sonucunda, Los Angeles'ta yaşadıkları sürenin uzunluğuna bağlı olarak insanların kir-

10. Craig Reinarman, "The Social Construction of an Alcohol Problem" *Theory and Society* 17 (1988): 91-120.

liliğe daha az duyarlı hale geldikleri veya kirliliği daha az farkettikleri ortaya çıkmış.[11] Bu araştırmayı alıntıladığımız kitabın yazarlarından biri bir ziyaret için Los Angeles'a ilk gittiğinde başı ağrımaya, gözleri yaşarmaya ve hava kirliliği nedeniyle ortaya çıkan diğer rahatsızlıkların tümünü yaşamaya başlamış. Ancak birkaç gün içinde bedensel rahatsızlıkları tümüyle geçmekle kalmamış, "zihni" de koşullara uyum sağlamış. Kirliliği algılama yetisi asgari düzeye inmiş; en azından bilincinin yüzeyinde. Yazardaki değişim, onun çevre şartlarının kötü etkilerini daha az hisseder hale gelmesi değildir sadece, daha önce içinde yaşadığı temiz alanların anısını da yitirmeye başlamıştır artık.

Otomobilin yarattığı kirlilik ortamı, insanın toplumsal sorunlara yaptığı katkılardan nasıl bihaber olabileceğine iyi bir örnektir. Çağdaş teknolojinin, belirtileri henüz farkedilemeyen yan etkileri mevcuttur. Örneğin, otomobillerden çıkan kirletici maddeler oldukları yerde kalmayıp bütün mekâna yayılabilmektedirler, yani atmosferin içinde "kaybolduklarında" veya başka bir yere taşındıklarında çıplak gözle farkedilemeyecek hale gelirler. Bu kirleticilerin insan sağlığı üzerindeki etkileri yavaş yavaş ve birike birike ortaya çıkar. Dolayısıyla otomobilin yarattığı kirlilik ortamına bağlı hastalıkların belirmeye başlaması, tıpkı sigarayla akciğer kanseri ve aşırı alkolle siroz hastalığı arasındaki ilişkinin aradan uzun bir süre geçtikten sonra ortaya çıkması gibi yılları almaktadır. Sonuç, bu etkilerin geçici olarak ortadan yok olması ve dolayısıyla farkedilmez hale gelmesidir. Kirleticilerin sayısının artmasıyla (örneğin benzine yeni katkı maddeleri eklenmesi), belirmekte olan yeni yan etkilerin insan sağlığıyla olan etkileşimleri yıllar boyu ortaya çıkmayabilir veya farkedilmeyebilir. Bu etkiler gözle görülmezler, fakat uzun vadeli, deneysel veya epidemiyolojik araştırmalar sonucunda tespit edilebilirler. Öte yandan, sanayi kirliliği ile çevresel bozulmadan ötürü ortaya çıkan zararların çoğunun ölçümleri halihazırda yapılabilirken, bireyin tüketici özelliğinden kaynaklanan ve toplumun her yüzeyine dağılmış bulunan hayat tarzının ekolojik sonuçları –ki bu sonuçlar dağılımlı ve çoğalabilir özelliktedir– henüz tam anlamıyla kestirilememektedir. Öznel deneyimlerimiz,

11. Alan Weisman, "L.A. Fights for Breath", *The New York Times Magazine*, 30 Temmuz 1989.

otomobil merkezli bir ulaşım sisteminin etkilerini, hattâ bizzat nedeni olduğumuz sonuçları bütünlüklü bir biçimde kuşatabilmekten uzaktır.

Otomobilleşme aynı zamanda bilinçli deneyimlerimizi bastırma eğilimlerimizde de etkilidir. Örneğin, Dennis Hayes, iş yolculuklarının alışılmış günlük faaliyetlerden sayıldığı Kuzey Kaliforniya'daki Silicon Vadisi'nde günlük hayatı tasvir ederken bu konuya değinir. Hayes, bu bölgede insanların işlerine gidiş gelişlerinde maruz kaldıkları trafik tıkanıklığına tepki olarak içlerine kapanma, otomobillerine sığınma gibi tavırlar sergilediklerini saptamış; "Bir yere hızlı gidememenin o kendine has acısını" önlemek için kendilerini stereo müzik setlerine veya uyuşturuculara veriyorlarmış.[12] Arabalarını böyle elektrikli tellerle çevrili bir barınağa dönüştürmek için sürücülerin kullandıkları yöntemlerin ortak bir adı da var: "Araba sihirbazlığı."[13]

Ulaşımın motorlu araçlar aracılığıyla yapılıyor olmasının öznellik konusunda ortaya çıkardığı daha tartışmalı başka sonuçlar da mevcuttur. Örneğin, sürekli otomobille bir yerden bir yere taşınıyor olmak, çocukların geniş mekânları algılayarak zihinlerinde buraları tasavvur etme yeteneklerinde ve mesafe ile mekân duygularında bir sorun yaratır mı? Bu konu sadece otomobille sınırlı değilse de otomobilin hayatımızdaki önemi bakımından merkezî bir yere sahiptir. Otomobil egemenliğinin etkisiyle günden güne artan sınırlanmışlığımız (caddeler her geçen gün daha da tehlikeli bir hal almaktadır) doğal çevrelerin dokuları ile ufukları konusundaki farkındalığımızı köreltmekte midir? Otomobil merkezli bir ulaşım sisteminde, çocuklar da tıpkı yaşlılarla özürlüler gibi, kısmen eve bağımlı kalırlar (3. Bölüm'de bunu belirtmiştik). İngiltere Ulaştırma Bakanlığı'nın yol güvenliğine ilişkin geliştirdiği sloganlardan biri –"Yanlış bir harekette ölürsün"– caddelerin çocuklar için ne kadar tehlikeli olduğunu vurgular. Televizyon çocuklar için dünyaya açılan bir pencere görevi görmesine rağmen, onlara mekânlara ilişkin deneyimlerin bir simülasyonunu ve ayrıntılı bilgisini vermeyi başarabilir mi? Otomobil ve zaman ile mekânı daral-

12. Dennis Hayes, *Behind the Silicon Curtain: The Seductions of Work in a Lonely Era* (Montreal: Black Rose Books, 1990), s. 39.
13. Alan Durning, *How Much is Enough?* (New York: W. W. Norton, 1992).

tan diğer teknolojilerin (sözgelimi telekomünikasyon aygıtları) kullanımına ilişkin birçok söylem, bu teknolojileri mekânsal olarak birbirine uzak insanlar arasındaki teması her geçen gün daha da kuvvetlendiren –"global köy"[14] olarak adlandırılan iletişim ortamını yaratan– ufuk açıcı aygıtlar olarak görür. Gelgelelim işin bir başka yönü, bu teknolojilerin aynı zamanda insanları başka dünyalardan yalıtan ve kendi dar çevrelerinde kalmalarına neden olan toplumsal gerçeklikler geliştirmelerine yol açan bir kapasiteye sahip oldukları gerçeğidir. Alış veriş merkezleri ve çevre yollarının kullanımları ile ortaya çıkan mekânların birbirinden kopması hali ve özel güvenlik görevlilerinin koruması altındaki yerleşim birimleri ile diğer kapalı toplu alanlar, insanların başka toplumsal gruplara mensup insanlardan kopuk kalmasına ve onlarla temas kurmalarının engellenmesine neden olmaktadır.[15] Önceki bölümlerden birinde, Mike Davis'in, Los Angeles'ın merkezinin yeniden yapılanması sırasında inşa edilen kale hendeği benzeri çevre yollarının İngiliz kökenliler, Afrika kökenliler ve Güney Amerika kökenliler arasında yarattığı mekâna dayalı ırk ayrımı konusuna dikkat çektiğinden söz etmiştik.[16]

Otomobil merkezli ulaşım, toplumsal sınıf ve ırk farklılıkları esasına dayalı ayrımlaşmış toplulukların oluşmasına destek vererek insanlar arasındaki kopukluğun daha da artmasına neden olmuştur. Elbette, otomobilin doğasında insanlar arasındaki kopukluğu körükleyen bir araç olmak gibi bir özellik yoktur. Amerika'nın güney kesimlerinde, bir zamanlar otomobilin insanlar arasında bir bütünleşme sağlayacağı endişesini taşıyan beyazların otomobil kullanma hakkının siyahların elinden alınması veya en azından onlar için ayrı yollar yapılması fikrini destekledikleri söylenir.[17] Günümüzden yirmi-otuz yıl önce çoğunluğunu beyazların ve orta sınıftan gelen insanların oluşturduğu toplulukların kent merkezlerinden ka-

14. Marshall McLuhan, *Understanding Media: The Extensions of Man* (New York: New American Library/Signet, 1964).
15. Marshall Berman, *All That is Solid Melts into Air: The Experience of Modernity* (New York: Penguin Books, 1988) [*Katı Olan Her Şey Buharlaşıyor,* Çev. Ü. Altuğ-B. Peker, İletişim Y., 1994].
16. Mike Davis, *City of Quart: Social Struggles in Postmodern Los Angeles* (Londra: Verso, 1990).
17. Dan Rose, *Black American Street Life: South Philadelphia, 1969-1971* (Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 1987), s. 52.

palı banliyölere doğru gerçekleşen büyük göç hareketlerinde, demiryolu ve diğer ulaşım biçimleri içinde otomobil çok etkili bir rol oynamıştır. Dolayısıyla böyle bir kopukluğu ilk olarak demiryolu mümkün kılmıştır, ancak bilgisayar, televizyon ve diğer telekomünikasyon teknolojileri ile birlikte otomobil de bu kopukluk sürecine hız katmaktadır. Sonuçta, insanların başkalarıyla arasındaki doğal toplumsal ilişkilerin sınırları gittikçe daralırken, "bağlantı içinde olma" yanılsaması olduğu gibi korunmaktadır.

B. MEKÂNSIZLIK

Otomobil trafiği, insanlara birbirleriyle karşılaşmadan biraraya gelip iç içe yaşama imkânı verir.[18] Birileriyle karşılaşmadan yolculuk etmenin genellikle avantajlı tarafları vardır. Friedman, otomobilin bu kadar popüler olmasının bir ölçüde "kentin muazzam kalabalığına karşı bir filtre işlevi görmesinden" kaynaklandığını savunur; otomobil aynı zamanda hem "özel hayatın kapalı bir kutusu hem de kamusal bir sahnedir."[19] Bu tür deneyimlerin, insan topluluğunun yıkımında faaliyet gösterdiği, yarım yamalak ilişki biçimlerine neden olduğu ve doğal ile toplumsal çevreler arasındaki ilişkilerin kopmasına hizmet ettiği düşünülse de, sorunlar tümüyle bundan kaynaklanmaz. Bu, insanların yalnızlığın veya başkalarıyla olan ilişkilerinde yüzeyselliğin tehditiyle karşı karşıya oldukları veya buna boyun eğdikleri toplumlar için özellikle geçerlidir.

Bir toplumdaki mekânın fiziksel yapısı herhangi bir sokak kültürünün ve kamusal kullanımın ortaya çıkışını doğrudan gerçekleştirmemekle birlikte, buna destek vermekte veya köstek olmakta etkili bir rol oynar. Genel bir deyişle, bir yaya mekânının fiziksel özelliğinin destek verdiği kullanım biçimi *karmaşık* bir şeyken, otomobil mekânında basitlik tercih edilir. Dolayısıyla, "otomobilin taleplerine uygun bir çevre yayalar için son derece sıkıcıyken, yürürken insana ilgi çekici gelen bir çevre otomobilin içindeyken ka-

18. Henri Lefebvre, *Everyday Life in the Modern World* (New York: Harper and Row, (1971), s. 100.
19. Friedman, *a.g.y.*, s. 237.

otik hale gelebilir."[20] Otomobil yolculuğunun hızlı seyri sırasında, geniş virajlar, uzun görüş mesafesi, geniş simetrik alanlar ve çevrenin mümkün olduğunca sade bir görünüme sahip olması aranan özelliklerdendir. Oysa, yaya yolculuğunun yavaş seyri için tam tersi özellikler geçerlidir. Sonra, bir sürücü için gözle ilgili duyumlar istisnasız en önemli yere sahipken, bir yaya için diğer duyumlar da önemlidir; örneğin, koku alma ve işitme gibi. İnsanlardaki düzlük hissini, çevrenin aynılığı yanılsamasını ve gerçekle imgeyi birbirinden ayırdedememe durumunu yaratan şey sadece otomobil mekânındaki hız olgusu değildir; bu, yaşantılarımızın ticarileştirilmesiyle de doğrudan ilgilidir. Dünyanın bu şekilde algılanması, postmodern yaşantının özünü oluşturur.

Otomobil ulaşımının ihtiyaçlarını karşılamak için ortaya çıkan mimari tarz ile mekânsal yapının kıymete binmesi, postmodern toplum ile modern toplum arasındaki kesin sınırların belirlenmesinde etkili olmuştur.[21] Robert Venturi ile meslektaşlarının ortaklaşa yazdıkları ve otopark alanlarının, reklam tabelalarının ve otomobille ilişkili diğer yapıların mimari bir iletişim biçimini oluşturmasına ilişkin ifadeler yüzünden göklere çıkarılan *Learning from Las Vegas* (1972), otomobille ilgili mimari tarz ile mekânın kıymete bindirilmesinin ilk müjdecisi olmuştur. Bu kitapta yapılan analize göre, modernizmin işlevselliği postmodernizmin simgeselliği karşısında teslim bayrağını çeker. "Otomobilin yer aldığı bir çevrenin mimarisi, mekânda bir biçim olmak yerine, mekândaki simge haline gelir."[22] Bu kitabın yayımlanmasından sonra, otoyollardaki yapılar mimari özellikler taşıyan biçimler olarak dikkate alınmaya başlandı; bırakın trafik işaretlerini, motellerle fast-food lokantaları bile böyle değerlendirilir oldu.

Otomobilin ulaşımın birincil aracı konumunda oluşu, postmodern duyarlığa hizmet etmesinin yanında, kamu için hayati önem taşıyan mekânların bozulması aşamasının hızlı seyretmesinde de

20. Amos Rapoport, "Pedestrian Street Use: Culture and Perception", der. Anne Vernez Moudon, *Public Streets for Public Use* (New York: Van Nostrand Reinhold Company, 1987) içinde, s. 88.
21. Peter Hall, *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century* (Oxford: Basil Blackwell, 1988), s. 300.
22. Robert Venturi, D. S. Brown ve S. Izenour, *Learning from Las Vegas* (Cambridge, MA: The MIT Press, 1972), s. 110.

etkili olmuştur. Kapalı bir kapsül içinde hareket olanağı elde etmek uğruna mekânın değiştirilmesi, kamusal mekânlarda bir anlam kaybına yol açar: "Çağdaş hareket teknolojisi, caddede olma olgusunun yerine coğrafyanın insanın hareketlerini zorlayan taraflarını silme arzusunu koyar."[23] Kamusal mekân, artık üzerinde bir şeylerin gerçekleştirildiği bir mekân olarak görülmemektedir; üzerinden transit geçilecek bir yer olmasının dışında hiçbir anlam taşımayan bir mekândan başka bir şey değildir. Otomobil merkezli bir ulaşım sisteminde hareket, bir yerden bir yere gitmek için harcanan zamanla ölçülür. Los Angeles, Jonathan Raban'ın da belirttiği gibi, "bir yurttaşın sürücü gözüyle" kenti nasıl gördüğüne ilişkin bir örnek sunar bize:

> ... hızdaki ve mesafelerdeki değişimler... bireylerin birer seferî olarak görüldüğü kentleri meydana getirdi: Komşulukların ve caddelerin yerini süper çevreyolları aldı ve insanın kapı komşusunun tanıdık yüzünü görüp de nerede olduğunu hatırladığı o insanlar arası yardımlaşmalar veya sokağın hemen köşesindeki bakkal dükkânı otomobilin küstah ve kaba çığırtkanlıkları karşısında silinip yok oldu.[24]

Otomobil merkezli ulaşımın en belirgin etkisi, psikolojik öneme sahip mekânı basit işlevselliği olan mekâna dönüştürmek olmuştur. Otomobil ulaşımı, mekânın uzaya dönüşmesinde demiryolu ve havayolu ulaşımından daha fazla etkili olmuştur; çünkü ulaşım araçları içinde sadece otomobil rutin ve kişisel bir nakil aracı haline gelebilmiştir. Otomobili diğer motorlu araçlardan ayıran özelliği sadece kullanım niteliği ("kişiselliği") değildir; kullanımının yoğun oluşu (rutinliği) da bunda etkin bir rol oynar.

Mekânın, konaklamadan geçip gidilecek bir yer olarak görülmesinin Amerikalılara özgü bir anlayış olması muhtemeldir. Amerikalıların kökensizlik duyguları ile hareket anlayışları, yansımasını otomobil merkezli bir ulaşım sisteminin etkisiyle değişmiş olan çevrenin görüntüsünde bulur. Amerikan banliyö ve eski kent merkezlerinin çehreleri ayırt edici kesin sınırlardan veya merkezlerden

23. Richard Sennett, *The Fall of Public Man* (New York: Vintage Books, 1978) s. 14. [*Kamusal İnsanın Çöküşü*, çev. S. D. Tuncer, Ayrıntı Y., 1996].
24. Jonathan Raban, *Soft City: The Art of Cosmopolitan Living* (New York: E.P. Dutton and Co., Inc., 1974) s. 100-101.

yoksundur, bu yüzden de, amorf yapıda oluşları anlamında, değişken bir görünüme sahiptirler.[25] Amerikan tarzı dış mekân görüntülerine garip bir homojenlik hâkimdir. Kaliforniya'daki mağaza ve alış veriş merkezlerini New Jersey'deki veya Kentucky'deki benzerlerinden ayırt etmek neredeyse olanaksızdır. Bu homojenlik, seyir halindeki bir kişi tarafından bilinçli bir şekilde algılanmayabilir; bunun farkına varılmayabilir. Yine de, mekân ve yolculuk deneyimlerini yapılandıran bu homojenliktir. Turistlerin metalaşmış nostalji ile eskiye olan merakları köklülüğe karşı duyulan Amerikanvari bir arzuya işaret eder gibidir.[26]

The View from the Road'ın yazarları, otomobil sürücüsünün çevreden kopuşunu iyi bir şekilde ifade ederler:

> Günümüzün otomobili, sürücü ile sürücünün üzerinde hareket ettiği dünya arasında bir filtre görevi görür. Ses, koku, dokunma hissi ve havayı hissetme, yaya konumundaki insanın yaşadıklarının aksine otomobil içinde tümüyle seyreltilmiştir. Görüş mesafesi çerçevelenmiş ve sınırlanmıştır; sürücü, yayaya göre oldukça hareketsizdir. Yolda durup etrafını inceleme veya istediği yöne istediği zaman gitme konusunda, yayadan daha az imkâna sahiptir. Sürücü, sadece bu sahip olduğu hareketin hızı, ölçüsü ve sağladığı imkânlar sayesinde karşı karşıya olduğu sınırlamaların etkisini dengeleyebilir.[27]

Demek ki otomobilleşme, duyusal deneyimin sahicilikten çıkmasına katkıda bulunur. Kişinin araba kullandığı sıradaki duyusal deneyimlerini normal zamanlarda duyumsayabilmesi olanaksızdır. Fakat sürücünün neler gördüğünü fotoğraf aracılığıyla yakalamak mümkündür. Üzerinde durmaya değer böyle bir çalışma Alison Smithson tarafından gerçekleştirilmiş; Smithson, Londra'dan Wiltshire'a yaptığı otomobil yolculuğunun fotoğraflı ve yazılı bir günlüğünü tutmuş.[28] İnsan, sürücünün çevresini algılayışını, onun sahip olduğu görüş alanı dışından değerlendirdiğinde çok şaşırtıcı

25. Relph, *a.g.y.*, s. 133-135.
26. Dean MacCannel, *The Tourist: A New Theory of the Leisure Class* (New York: Schocken Books, 1976).
27. Donald Appleyard, Kevin Lynch ve John R. Myer, *The View from the Road* (Cambridge, MA: The MIT Press, 1964), s. 4.
28. Alison Smithson, *AS in DS: An Eye on the Road* (Delft: Delft University Press, 1983).

buluyor. Oysa sürücülük deneyimini dışarıdan değerlendirirken hissettiği bu darlık duygusunu direksiyon başındayken hissetmiyor.

Bedenlere sahip varlıklar olduğumuz için –yer yüzeyine fiziksel bir bağla bağlı– mekân belki de bu kadar önemlidir. Varoluşsal bir zemin ihtiyacına, ellerinde sadece ev için gerekli araç ve gereçler bulunan ve birkaç eşya ile toplumsal yardımlaşmalara sıkı sıkıya bağlı olan göçebe topluluklarında da rastlamak mümkündür. Evsiz barksız sokak insanlarının sahip oldukları alış veriş torbaları, kat kat giysilerden oluşan ıvır zıvır diye tabir edebileceğimiz çeşitli eşyaları ilk anda gözümüze mantıksız şeyler olarak görünürler. Fakat biraz daha dikkatle incelediğimizde, bunların o insanlar için dünyaya tutunmayı sağlayan bir zemin işlevi gördüğünü, onların dünyayla ilişkilerini sağlayan maddi bağlar olduklarını kısa bir süre içinde anlarız. Biyobölgecilik [bioregionalizm] gibi ekoloji düşüncesi içinde gelişen bazı eğilimlerde de, doğal bir mekân anlayışına sahip olmak gibi sözler telâffuz edilmeye başlanmıştır.[29] Sayısal verilerle ispatlanması belki biraz güç, ama birçok kişinin, özellikle de Amerikalıların böyle bir mekânın hasretini çektiği iddia edilebilir; bunun nedeni, Amerikan tarihinin coğrafi ve toplumsal hareketliliklere (dikey, düşey ve yanal hareketliliklere) ikide birde sahne olmuş olmasıdır belki de. Otomobil, bu hareketin gerçekleşmesini hem kolaylaştırır, hem de ona bir ifade alanı yaratır.

Otomobil mekânına ait yapılardan oluşan ortam –tercihli otoyolların, geniş oto parkların tek kalıptan çıkmışçasına birbirlerine tıpa tıp benzeyen özellikler taşımaları– fiilen içinde bulunduğumuz uzayın bizim için bir deneyim olmaktan *çıkmasına* neden olur. Bu mekânsızlık duygusu, kent hayatında yaşanan varoluşsal yabancılaşmanın temelini oluşturan ana kaynaklardan birisidir. Postmodern kent, bulunduğumuz yerin planını hayalimizde çizme gücümüzü elimizden almıştır. Bu konu, ilk olarak Kevin Lynch'in çalışmaları sırasında ortaya atılmış, Fredric Jameson tarafından ele alınarak da ayrıntısıyla geliştirilmiştir: "Yabancılaşmış kent, içinde gerek kendi durumlarının gerekse kentin bütününün haritasını (zi-

29. Bak. Kirkpatrick Sale, *Dwellers in the Land: The Bioregional Vision* (San Francisco: Sierra Club Books, 1985).

hinlerinde) çıkarmaktan aciz insanların yaşadığı bir mekândır her şeyden önce."[30]

Doğaya, topluluğa ve istikrara duyduğumuz özlemlerin aynı zamanlarda ortaya çıkışına kaynaklık etmiş olsa da mekânsızlık duygusu, hayat tarzımızın bir parçası haline gelmiş olan ekolojik yıkıcılığın ortaya çıkış nedenlerinden biri olabilir pekâlâ. Belki de "mekânda yerleşik olma durumu, toplumsal hareketliliği ve özgün yerlerin harap edilmesi girişimlerini körüklemekte olan mekânla halihazırdaki ilişki biçimlerimizin neden olduğu durumdan farklı olarak, enerjinin, mekânın ve çevrenin daha verimli kullanımlarına olanak sağlayabilecektir."[31] Elbette otomobilleşmeye yöneltilen bu tür bir eleştirinin bazı muhafazakâr imalar içerme tehlikesini de gözardı etmemeliyiz. Hareketliliğin topluluktan alıp götürdüğü şeyler vardır elbette, fakat aynı zamanda insanları bir mekânın (ve kültürün) eziyetlerinden kurtardığı ve yaşantılarında yeni ufuklar açtığı da unutulmamalıdır. Almanya'daki Yeşiller, biyobölgecilerin dolduruşuyla ev mekânının, yerel-merkezli küçük toplulukların yüceltilmesinin ve hızlı harekete daha az prim verilmesinin, peşinden taşralılık ve kavimmerkezciliği davet edecek olan bir münzeviler topluluğuna dönüş tehlikesini de beraberinde getirebileceğini savunmaktadırlar. Bu nedenle, Almanya'daki Yeşiller'in, mekâna gerekli değerin verilmesi, hareketliliğin ve hızın önemleri bakımından daha geri plana çekilmesi gerekliliğinden söz ederken ve yolculuğun niceliği yerine niteliğine önem verirken, sanayi öncesi bir *Gemeinschaft* toplumuna geri dönüşü kastetmediklerini rahatlıkla söyleyebiliriz.[32]

Bize göre, kaynaklar sınırlı olsa bile, sınırlanmamış coğrafi hareketliliğin insanlara sunduğu olanaklara niteliksiz yakıştırması yapılamaz. Almanya'daki Yeşiller, uzak mesafelere yapılan hızlı hareketler yerine bölgesel hareketliliğe önem vermektedirler.[33] Fakat

30. Kevin Lynch, *The Image of the City* (Cambridge, MA: The MIT Press, 1960); Fredric Jameson, "Postmodernism, or the Cultural Logic of Late Capitalism", *New Left Review* 146 (1984): 89.
31. David Seamon, "Afterword", der. Ann Buttimer ve David Seamon, *The Human Experience of Space and Place* (New York: St. Martin's Press, 1980) içinde, s. 194.
32. Andrew Dobson, *Green Political Thought* (Londra: Unwin Hyman, 1990).
33. Gerd Hickman ve Klaus Dieter Kaser, *Trau keinem über Tempo 30* (Stuttgart, Grünen im Landtag von Baden-Wüttenberg, 1988).

uzak mesafelere yapılacak yolculukları tamamen dışlamamaktadırlar; aksine, uzak mesafelere yapılan yolculuklar alışverişe çıkmak gibi amaçlarla sınırlandırılacağından dolayı başka amaçlar için (sözgelimi eğitim) gerekli yolculuklara daha fazla fırsat doğacaktır. Yeni ve uzak yerlerin gezilip görülmesinde olduğu kadar, yakın çevreyle yakından alâkadar olunmasında da değerli bir şeyler vardır. Otomobil egemenliğine alternatif olarak geliştirilecek bir sistem, ille de içine kapanan, farklı veya yeni şeylerden ürken ve dış dünyayla ilişkisini kesmeye her an meyilli, aynı mekâna sıkı sıkıya yapışmış taşra hareketsizliği demek değildir. Burada önemli olan, Amerikalı feminist ve Hıristiyan sosyalist Frances Willard'ın da belirttiği gibi, "bütün dünyayı kendimizi evimizde hissedebileceğimiz bir hale getirmek"[34] amacına ulaşmak için çaba göstermektir.

Sonuç olarak, mekânın insani koşullar, özellikle de ekoloji, topluluk ve bireyin ontolojik güvenliği ile ilgili taşıdığı anlamların analizinin önem arzettiğini belirtelim. Otomobil merkezli ulaşım, varoluşsal bir anlamı olan mekânı işlevsel kullanımları olan mekâna dönüştürmekte çok yönlü bir araç görevi görmüştür. Bu dönüşümün analizini, incelemelerimizi otomobil merkezli ulaşımla haşır neşir olan kent mekânının yapısı üzerinde yoğunlaştırdığımız Bölüm 7'de gerçekleştireceğiz.

34. Aktaran Dolores Hayden, "Capitalism, Socialism and the Build Environment" der. Steven Rosskamm Shalom, *Socialist Visions* (Boston: South End Press, 1983) içinde, s. 71.

7. OTOMOBİL MEKÂNI

Toplumsal mekân fikri –mekânın ve onun kullanımının toplumsal temelleri olduğu görüşü– 1960'ların son dönemlerinden itibaren medeniyetimize ilişkin yapılan analizlerde giderek daha fazla kullanılmaya başlanmıştır. Aralarında özellikle Manuel Castells, David Harvey ve Henri Lefebvre gibi isimleri sayabileceğimiz bazı Avrupalı teorisyenler, toplumsal mekân ile sınıf çatışması ve toplumsal mekân ile günlük hayat döngüsü arasındaki karmaşık ilişkilere bir açıklık getirmek için bazı formülasyonlar geliştirdiler.[1]

1. Manuel Castells, *The Urban Question: A Marxist Approach,* İng. çev. Alan Sheridan (Cambridge, MA: The MIT Press, 1977); Manuel Castells, *City, Class and Power,* İng. çev. Elizabeth Lebas (New York: St. Martin's Press, 1978); David Harvey, *Social Justice and the City* (Londra: Edward Arnold, 1973); Henri Le-

1980'ler ile 1990'larda madalyonun öteki yüzü –yani, toplumun da mekâna dayalı temelleri olduğu görüşü– didik didik edilmiştir. Bu nedenle, toplumun işleyiş biçimi artık bir ölçüde mekânsal düzenlemelerin bir ürünü olarak değerlendirilmektedir.[2] Toplum ile mekân arasındaki bu çift yönlü ilişki hakkında günümüzde yapılan yorumları merak edenler için Mark Gottdiener, David Harvey, Fredric Jameson, Henri Lefebvre ve Edward Soja'nın çalışmaları iyi birer kaynaktır.[3] Teknolojiler içinde, toplumun örgütlenmesi ile mekânın örgütlenmesi arasındaki bağlara ilginin artmasına da zemin hazırlayan toplumsal hayattaki değişikliklerin gerçekleşmesinde en aktif rolü oynayan araç otomobil olmuştur. Kent mekânının otomobil tarafından dönüştürülmesi ve otomobilin beraberinde getirdiği donanımlar, yirminci yüzyılda toplumsal hayata tamamen yeni bir biçim kazandırmıştır.

Otomobilin toplumsal mekânın dönüşümündeki önemini kavramak açısından, öncelikle otomobilleşmiş bir ortamın uygun bir kişisel hareketliliğe ve esnekliğe olanak tanıması için kişisel olarak araba sahibi olmaktan başka şeylere de gerek olduğunu kabul etmekte fayda var.[4] Otomobilleşme için gerekli diğer koşullar sırasıyla şunlardır: (1) Nitelikli bir sürücü; (2) geniş bir otoyol ağı; (3) trafik akışını kontrollü bir yönetimle sağlayacak yasal, toplumsal ve teknik bir sistem; (4) kullanımdan muaf otomobillerin tümüne yetecek genişlikte depolar; (5) servis, tamir, hurdalık ve benzin istasyonu ünitelerinden oluşan ayrıntılı bir altyapı; (6) üretim ve da-

---

febvre, *Le Droit à La Ville* (Paris: Anthropos, 1968); Henri Lefebvre, *Everyday Life in the Modern World,* İng. çev. Sacha Rabinovitch (New York: Harper and Row, 1971).

2. Doreen Massey, "Politics and Space/Time", *New Left Review* 196 (1992): 65-84.

3. Mark Gottdiener, *The Social Production of Urban Space* (Austin: University of Texas Press, 1985); David Harvey, *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change* (Oxford: Basil Blackwell, 1989); Fredric Jameson, *Postmodernism, or the Cultural Logic of Late Capitalism* (Durham: Duke University Press, 1991) [*Postmodernizm Geç Kapitalizmin Kültürel Mantığı,* çev. N. Plümer, Yapı Kredi Y., 1993]; Henri Lefebvre, *The Production of Space,* İng. çev. Donald Nicholson-Smith (Oxford: Basil Blackwell 1991); Edward W. Soja, *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory* (Londra: Verso, 1989).

4. Robert A. Burco, "Urban Public Transport: Service Innovations in Operations, Planning and Technology", der. Ralph Gakenheimer, *The Automobile and the Environment: An International Perspective* (Cambridge, MA: The MIT Press, 1978) içinde, s. 117.

ğıtım üniteleri. Kent bölgelerinin inşa edilmiş ortamlarının ana maddesini otomobil ile otomobilin gerekli kıldığı sayısız donanımın meydana getiriyor olması, yirminci yüzyılın gerçeklerinden biridir. Konunun böylesine kapsayıcı niteliği nedeniyledir ki, bir otomobil mekânı yapısından rahatlıkla sözedilebilir.

Kent kesimlerinin mekânları her geçen gün otomobil trafiğinin ve otomobil altyapısının hâkimiyeti altına girmektedir ve bu hakimiyet "sorgusuz sualsiz" kabul edilmektedir. Otomobilin hükümranlığı ve kent içindeki ihtiyaçları nispeten yeni bir durumdur. Wolfgang Sachs'ın da işaret ettiği gibi, otomobil ilk günlerinde halkın ve yasaların diretici gücüyle karşılaşmıştır.[5] 1896 tarihli bir yazıda Parisli bir yazar, ikide birde huzurunu bozup güvenliğini tehlikeye sokan otomobillerden birinin sürücüsünü ölümle tehdit ettiğinden sözeder. Modernizmin önde gelen mimarlarından Le Corbusier 1924'te, Paris sokaklarında gerçekleştirdiği bir yürüyüş sonrasında şunları söyler: "Yirmi yıl öncesini, henüz öğrenci olduğum yılları düşünüyorum da, o zamanlar yollar bize aitti; yanımızdan atlı otobüs tın tın geçerken yolda şarkılar söyler, çeşitli konularda hararetli tartışmalara dalardık"; Corbusier, hayatının ileriki dönemlerinde caddeyi "trafik üreten bir fabrika"[6] gibi gördüğünü söyleyecektir.

Bugün otomobil, kent mekânlarının biçimlenmelerinde tek ve önemli etken durumundadır. Mimar Peter Calthorpe otomobilin bu etkisinin bazı ayrıntılarına değinmiştir:

> Otomobil artık inşa edilmiş ortamımızı tanımlayan bir teknoloji durumundadır. Kent ve ilçelerimize biçimini veren odur. Cadde ölçüleri, binalar arası ilişkiler, geniş oto park ihtiyacı ve çevremizi algılayış biçimimizde etkili bir faktör olan hız hep onun dayattığı konulardır. Kimliği, hayatı kolaylaştıran bir araç olmakla yollarda izdihama yol açan bir araç olmak arasında değişen otomobil, birbirinden kopuk caddelerde yayaların, bisikletlilerin, troleybüslerin ve genel anlamda bütün bir topluluğun bir zamanlar kendi aralarında paylaştıkları şeyler üzerinde hâkimiyetini sürdürmektedir.[7]

5. Wolfgang Sachs, *Die Liebe Zum Automobil* (Reinbeck bei Hamburg: Rohwohlt, 1990).
6. Aktaran Marshall Berman, *All that is Solid Melts into Air: The Experience of Modernity* (New York: Penguin Books, 1988), s. 165, 167.
7. Peter Calthorpe, "The Post-Suburban Metropolis", *Whole Earth Review*, No. 73, Kış 1991, s. 45.

Otomobil, kendisine hizmet edecek birçok mekân talep eder. Otomobilin mekân kullanımları gelişigüzel ve sistemsizmiş gibi bir görünüm arzediyorsa da gerçekte belli bir yapıya sahiptir. Dikkatlerimizi şimdi de otomobil mekânının işte bu genel yapısına çevireceğiz. Otomobil merkezli mekânın etkilerini günümüz toplumsal hayatının iki unsurunu gözönünde bulundurarak irdeleyeceğiz: Kentlerdeki nüfus yoğunluğu kaybı ve aile hayatı.

A. KENTLERDEKİ NÜFUS YOĞUNLUĞU KAYBI: YAYILAN KENT

Altın çağlarını yaşadığı o ilk dönemlerde otomobil, insanlara olağandışı ve görülmemiş bir hareket ve haz olanağı sağlamaktaydı. Ancak, önceleri tercihe bağlı bir ulaşım biçimiyken, sonradan ihtiyaç duyulan –hattâ bazı durumlarda yiyecek, barınak veya giysi kadar temel bir ihtiyaç maddesi olarak değerlendirilir– bir ulaşım biçimi haline geldi. Otomobil tüketimi arttıkça toplumun mekânsal ve toplumsal motifleri de değişmiş ve otomobil tercih edilen bir şeyden gerekli bir şeye dönüşmüştür. Joseph Interrante bu dönüşümü şöyle anlatıyor:

> Bir özgürlük aracı olarak ortaya çıktı, bir zorunluluk haline geldi. Otomobil aracılığıyla gerçekleştirilen hareket, metropoliten tüketim toplumunun temel yolculuk biçimi halini aldı. Oysa, metropol mekânının tanziminde veya insanların o mekândaki otomobil kullanımlarında vazgeçilmez addedilebilecek herhangi bir durum sözkonusu değildi. Otomobil, eğlence amacıyla kullanılan bir taşıt olma özelliğini sürdürebilir, insanlar işe gidiş gelişlerinde toplu ulaşım araçlarını kullanmaya devam ederlerken, bölgeleri dışına gerçekleştirecekleri yolculuklarda da eskisi gibi demiryolu taşımacılığından veya troleybüslerden yararlanabilirlerdi. Otomobil yolculuğu, bazı farklı avantajları olan bir seçenek olarak kalabilirdi; ama öyle olmadı ve hayatta kalmanın bir önkoşulu haline geldi. Dahası, otomobile olan bu bağımlılık tüketici ihtiyaçlarının ortak manipülasyonunun bir ürünü değildi. Fakat daha çok ulaşım ihtiyaçlarının metropol toplumunun mekânsal bağlamı – otomobilin de yer aldığı, fakat talepkâr bir tavır sergilemediği fiziksel

ve toplumsal ortamın yeniden düzenlenişi– kapsamında *yeniden inşa edilmesi* sonucunda ortaya çıkmıştı.[8]

Bu nedenle, metropol bölgelerinin ortaya çıkışı dahil, yirminci yüzyıl kentinin çehresinde meydana gelen büyük değişikliklerin tümünün otomobil tüketiminin etkisiyle gerçekleştiğini söyleyebiliriz. 1922 yılında ABD'de, altmış kentte toplu ulaşımdan yararlanamayan hane sayısı sadece 135.000 civarında iken, 1940'ta bu sayı 13 milyona yükselmiştir.[9] Otomobil kullanımı arttıkça, günlük toplumsal hayat döngüsünün gerçekleştiği alanlar, otomobili de bir zorunluluk haline getirerek yayılmışlardır. Bu yolla otomobil, günümüz hayat koşullarında gözlemlenen ve Sachs'ın "faaliyet alanının çap genişliğindeki patlama" olarak tanımladığı olaya katkıda bulunmuştur.[10]

Bu değişimler sonucu ortaya çıkan inşa edilmiş ortam, varoluşlarıyla ve zenginlerin yaşadığı uydu kentlerle durmadan yayılarak genişleyen ileri derecede merkezsizleşmiş kenti –David Gordon'un deyimiyle tüzel kenti– meydana getirir.[11] Bir tüzel kente ayırt edici özelliğini veren, mantar gibi biten ofis binalarından, oto parklardan ve ilgili diğer ihtiyaçlara cevap veren ek yapılardan oluşan kent merkezleridir. Gündüzleri bu kent merkezlerinde çalışan insanlar mesai saatleri bitiminde varoşlardaki evlerine gittikleri ve yirmi dört saat görev yapan kent merkezindeki eski iş bölgeleri varoşların dışına veya havaalanlarına yakın yerlere taşındıkları için, bu kent merkezlerinin caddeleri geceleri ıssızdır. Tüzel kent otomobil çağında ortaya çıkmıştır ve araçları –ekspres yollar, oto parklar, alış veriş merkezleri ve reklam tabelaları– bütün mekâna hâkimdir. Yatay ve dağınık bir büyüme "parçalı metropol"[12] yakıştırmasını

8. Joseph Interrante, "The Road to Autopia: The Automobile and the Spatial Transportation of American Culture", der. David C. Lewis ve Laurence Goldstein, *The Automobile and American Culture* (Ann Arbor: University of Michigan Press, 1983) içinde, s. 100.
9. *A.g.y.*, s. 93.
10. Sachs, *a.g.y.*, s. 217.
11. David M. Gordon, "Capitalist Development and the History of American Cities", der. William K. Tabb ve Larry Sawers, *Marxism and the Metropolis: New Perspectives in Urban Political Economy* (New York: Oxford University Press, 1984) içinde, s. 21-53.
12. Robert M. Fogelson, *The Fragmental Metropolis* (Cambridge, MA: Harvard University Press, 1967).

haklı çıkartırcasına kentin bütün yapısında hâkimdir.

Los Angeles, otomobilin belirmesiyle birlikte ortaya çıkan yirminci yüzyılın tüzel kentine en iyi örnektir ve parçalı metropol sıfatının ilk olarak yakıştırıldığı kenttir. Fakat, yirminci yüzyılın politik ve sosyoekonomik güçlerinin etkisiyle eski kentler de tüzel kent imgesinde yapılandırılmıştır. Tarihsel nedenler ve yeniden yapılanmalarındaki zamanlama yüzünden bu eski kentlerin çoğu, örnekse Detroit, Los Angeles gibi yeni tüzel kentlere oranla –fiziksel, toplumsal ve ekonomik açılardan– harap durumdadır. "Merkezkaç kenti" terimi, ekonomik merkezsizleşme ve nüfus parçalanması nedeniyle kent merkezinin nüfusunun azalması sürecini belirtmek amacıyla Detroit için kullanılmış bir terimdir.[13]

Daha çok otomobil egemenliğiyle birlikte mekânın yapısında ortaya çıkan özellik, sözlük anlamı "düzensiz bir biçimde dört bir yana dağılmak" olan çarpık büyümedir. Otomobil, bu sürecin gerçekleşmesinde etkili olmuştur ve şimdi de geniş bir bölge üzerinde dağılarak yayılma biçiminde gerçekleşen bir yerleşim modelinin sürekliliğini sağlamakla meşguldür. Bu yerleşim modeli, otomobil öncesi kentinin yoğun ve bir yerde odaklanmış modelinden çok farklıdır. Otomobilin sahip olduğu hız ve esneklik, kent dışındaki en uzak bölgelere dahi ulaşmayı mümkün kılmaktadır. Az sayıda ara yol bağlantılarından oluşan tercihli çevre yolları ile hızlı otomobillerin gelişimi, metropol sınırlarını kent merkezlerinden iyice uzaklaştırmıştır. Fakat, bu tip çevre yolları her ne kadar özel araçlar için verimli bir otoyol işlevi görüyorsa da, toplu ulaşımın kullanılmasına engel oluşturmaktadırlar. Konuya açıklık getirmesi bakımından, ABD'de bir ana kentin etrafını çevreleyecek biçimde kurulmuş ilk tercihli otoyol olan Route 128 örneğini ele alalım. 1947'de hizmete giren bu yol, "Boston'un banliyö bölgesinin otomobilin eline teslim edilmesini sağlamakla kalmamış, bir yandan da kent içi otobüs seferlerinin gelişmesinin önünde önemli bir engel oluşturmuştur."[14] Otomobilin teşvik ettiği bu çarpık büyüme

13. June Manning Thomas, "Detroit: The Centrifugal City", der. Gregory D. Squires, *Unequal Partnerships: The Political Economy of Urban Redevelopment in Postwar America* (New Brunswick, NJ: Rutgers University Press, 1989) içinde, s. 142-160.

14. K. H. Schaeffer ve Elliot Sclar, *Accesss for All: Transportation and Urban Growth* (Baltimore: Penguin, 1975), s. 91.

artık sadece otomobile bağımlıdır, çünkü çarpık büyüme birbirinden uzak yerlerde sadece gelişimin ince bağlarıyla birbirine bağlı seyrek nüfus oranı ve süreksizlik anlamına gelmektedir. Çarpık büyüme, arazinin kullanım alanının genişlemesine ve kent içindeki uzaklıkların artmasına neden olur. Samuel Wallace'ın belirttiği gibi: "Çarpık büyüme, arazinin savurganca kullanılması demektir ve arazi kullanımıyla ilgili planlamaların kötü yapılması veya hiç yapılmaması gibi, kökeni bazen belediye sınırları dışında kalan bölgelerdeki yönetim boşluklarına, araziyi kullanan kişilerin keyfî hareketlerine, arazi spekülasyonlarına ve arazinin otomobil geçişi için istimlâk edilmesine dayanan bir dizi etkenin sonucunda ortaya çıkar."[15]

Çarpık büyüme, belirli bazı politik ve ekonomik güçlerin desteklemesiyle ortaya çıkmıştır. Gelişmiş kapitalizmin ekonomi politiği yirminci yüzyılın son çeyreğinde büyük bir dönüşüm süreci yaşamaktadır. Bu dönüşümün genel anlamda, yoğunlaşmış sanayi tipi toplu üretim biçimine (Fordizm) dayalı sermaye birikiminden, ev tipi ve enformel (yeraltı ekonomisi) üretim ile uzak kırsal kesimlerdeki ve Üçüncü Dünya bölgelerindeki üretimi içine alan yoğunlaşmamış, esnek üretim biçimine dayalı sermaye birikimine geçiş şeklinde gerçekleştiği söylenebilir. Merkezsizleşmiş esnek sermaye birikimi, hızlı hava ulaşımına olduğu kadar, telekomünikasyon, bilgisayar ve otomobil ile diğer motorlu araç teknolojilerine de bağlıdır. Bu teknolojiler, üretimin merkezsizleşmiş bir işgücü tarafından gerçekleştirilmesini mümkün kılmaktadırlar, ki bu da kentin çarpık büyümesinin asıl kaynağını oluşturur. Otomobil, işçilerin çalıştıkları yerlerin çok uzağında oturabilmelerini ve aynı anda çeşitli işkollarında çalışmalarını mümkün kılmaktadır. Otomobil ulaşımının bir başka etkisi de, şirketleri işçilerin işe gidiş geliş masraflarının yükünden kurtarmasıdır; bu masrafları şirket üstleneceği yerde, işçiler (ve toplu ulaşım aracılığıyla da toplum) üstlenmektedir.

Harvey, post-Fordist üretimin, yeni sayılabilecek bir zaman-mekân kısaltması döngüsünü temsil ettiğini savunur.[16] Fordist zaman-mekân kısaltması ile daha fazla sermaye birikimi anlayışı-

15. Samuel E. Wallace, *The Urban Environment* (Homewood, IL: The Dorsey Press, 1980), s. 78.
16. Harvey, *a.g.y.*

nın temeli Taylorizm'e (Bkz. Bölüm 4) ve üretimin özelleşmiş rutin faaaliyetlere bölünmesini ve bu faaliyetlerin fabrikalarda gerçekleştirilmesini sağlayan, olabilecek en iktisatlı ölçümlerle üretim artışını hedefleyen bir üretim yöntemi olan montaj hattına dayanmaktaydı. Eldeki zaman ve mekâna daha fazla üretim sıkıştırılabilmekteydi. Bu nedenle, mal ve vasıfların modası daha hızlı bir şekilde geçmeye, çalışma biçimleri hızla değişmeye ve sermaye dönüşümünün hızı artmaya başlamıştı.[17] Günümüzün yoğunlaşmamış üretim döngüsü, rantabiliteyi arttırmak (işçilik giderlerini ve üretimle ilgili diğer giderleri düşürmek) için hareketli üretim ünitelerinin, kırsal kesimleri olduğu kadar kentlerin uç kesimlerini ve Üçüncü Dünya ülkelerini de kapsayan uzak bölgelere ulaşabilecek esnekliğe sahip olmasını sağlar. Fordist üretimin kararlılığı yerini esnek üretimin kararsızlığına ve akıcılığına bırakmıştır. Bu durum, kentlerin çarpık büyümesinde ve merkezî kentlerin giderek yok olmasında önemli bir etkendir. Uzaklıklar hızlı ulaşımlar, zaman da telekomünikasyon aygıtlarıyla kısaltılmıştır. Gariptir, bu üretim iyice merkezsizleşmiş bir hal almış olmasına rağmen, yönetim ile finansal işler gerek coğrafi –ortak yönetim birimlerine bağlıdırlar– gerekse örgütsel bakımdan –ulus aşırı şirket biçiminde– hâlâ odaklı bir yapı arzetmektedir.

Mekânı grotesk bir biçimde tahrif eden kent merkezlerindeki yeni şirket toplulukları ile ticaret merkezleri, dünya geneline yayılmış olan esnek üretimin maddi temsilcileridirler. Bu tür gelişmelerin en tanınmış örneklerinden biri Los Angeles'taki Bonaventura'dır. Jameson bu tür inşa edilmiş ortamların yarattığı "hiper mekân"ın toplumsal uzantılarını yorumlar: "... mekândaki bu son mutasyon –yani postmodern hiper mekân– insan bedeninin kendini bir yere yerleştirme, yakın çevresini algı yoluyla örgütleme, harita haline getirilebilen bir dış dünyada konumunun haritasını bilişsel olarak çıkarabilme kapasitesini aşmayı sonunda başarmıştır."[18] Günümüzün inşa edilmiş ortamlarının bir ürünü olan postmodern hiper mekânların ayırt edici özelliğini, içi yüksek sütunlu büyük

17. Roger Friedland, "Space, Place and Modernity: The Geographical Moment", *Contemporary Sociology* 21 (1992): 11-15.
18. Fredric Jameson, "Postmodernism, or the Cultural Logic of Late Capitalism", *New Left Review* 146 (1984): 83.

avlulardan oluşan, dışı ise plaza görünümüne sahip çok yüksek binalar oluşturur. Bu binaların dış yüzeyi aynalı camlar ve boydan boya hızlı asansörlerle kaplıdır. Bütün bu özellikler birbirinden ayırt edilemeyecek benzerlikte mekânların ortaya çıkmasına yardımcı olurlar: Birbirine tıpa tıp benzeyen katlar ile her bir katı birbirine bağlayan geçitlerin bir labirenti andıran görünüşleri karşısında insanın kaybolmaması veya aklının karışmaması imkânsız gibidir. Sonuç mekânsız bir çözülmedir. Yayaların yabancılaşmışlıkları her ne kadar daha çok otomobil teknolojisinin neden olduğu bir durumsa da, bu tür inşa edilmiş ortamların da yabancılaştırıcı etkileri vardır. Daha önce belirttiğimiz gibi bu mekânların, "etkileri özellikle yabancılaştırıcı niteliktedir; aynalı camların insanın üzerine üzerine geldiği, hiper mekânın hükmettiği bir ortamda yayalar kendilerini dışlanmış hissetmekte veya kaybolmaktadırlar."[19]

Bir caddede karşıdan karşıya arabayla geçmek gibi basit bir hareketin nasıl azap verici bir manevra haline geldiğini anlatan şu üç örnek postmodern otomobil merkezli ortamları gayet iyi anlatır:

> Bir gün olur da bir iş için caddede karşı tarafa arabayla geçmek gerekirse sırasıyla şunlar yapılır: Arabaya binilir; hınca hınç trafiğin içine dalarken kelle koltuğa alınır; ilk dönüşe kadar yarım mil kadar gidilir; karşıdan gelen arabaların arasına girerken tekrar kelle koltuğa alınır; ulaşılmak istenen noktaya kadar tekrar bir yarım mil kadar daha geriye gidilir ve oto parka girilir. Tabii bu kentte kimsenin karşıdan karşıya geçtiği vaki değildir.[20]

Kentlerin otomobil merkezli gelişimlerinin buna benzer çelişik yönleri bulunabiliyor işte:

Kentlerde tanık olduğumuz büyük harfli değişim, genel ve dinamik bir kapitalizm sürecidir; düzensiz gelişim süreci. Kentin yeniden inşa edilmesi faaliyetinin ardında, kazanç artışını hedefleyen bir sermaye hareketi yatar. Bu nedenle, banliyö ve kent dışı yerleşim bölgelerinin büyümesi ile merkezî kentlerin bozulması süreçle-

19. Philip Cooke, "The Postmodern Condition and the City", der. Michael Peter Smith, *Power Community and the City* (New Brunswick, NJ: Transaction Books, 1988) içinde, s. 68.
20. John Lichtfield, "No Particular Place to Live", *The Independent,* 15 Kasım 1992, s. 9.

rinin sermaye yatırımı ve sermaye hareketi tarafından yönlendirildiği söylenebilir. Düzensiz gelişmenin temeli olan sermayenin çok hızlı bir şekilde, çok uzak mesafelere hareket etme özelliğine sahip olduğudur. Durum böyle olunca da, dünya genelinde bölgeler sınırlı sermaye yatırımlarını kapmak için birbirleriyle yoğun bir rekabet ilişkisi içine girmişlerdir. Yatırımı özendirmek için düşük işçilik ücretleri (buna hiç olmayan veya olsa bile etkisini hissettirmeyen sendikalar da dahildir) önermek, vergide indirim yapmak, teşvik vergileri koymak ve serbest veya ucuz arazi tesis etmek de bir çözüm yolu olarak görünmeye başlamıştır. Sermaye yatırımı için girilen rekabetin kazananları olduğu gibi kaybedenleri de vardır ve ABD'nin eski ana kentlerinin tümü bu kaybedenlerin safında yer alır.

Kentin yayılması hareketini ondokuzuncu yüzyılın son yarısında ilk olarak başlatan etken hafif demiryolu taşımacılığı olmuşsa da buna asıl hız veren şey otomobildir. İlk banliyöler, kent dışındaki evlerinden merkezdeki işlerine gitmek durumunda olan çalışanlara hizmet etmek üzere kurulan demiryolu ve tramvay hatları boyunca belirmeye başladı. Elektrikli trenlerin kullanım dışı bırakılmasından sonradır ki (Bkz. Bölüm 8) geleneksel iş yolculuğunda otomobil egemenliğinin kapıları açılmıştır ve "ondan sonra otomobil, toplu ulaşımın yapamadığını yapmış ve banliyölerin serbestçe, alabildiğine yayılmasına önayak olmuştur."[21] Otomobil sahibi olmanın veya otomobil kullanmanın masraflı olması ve banliyölerdeki konut fiyatlarının yüksek olması gibi nedenlerden dolayı otomobil kökenli bir büyümenin sınıfsal önyargıları da içinde barındıracağı gerçeği gözden kaçırılmamalıdır. Sınıf (ve ırk) ayrımı, ABD'deki çarpık kentleşmenin en göze çarpan özelliklerinden biridir ve bu durum bir ölçüde planlamanın bir sonucudur. Bunun en canlı örneklerine, önemli planlamacılardan biri olan Robert Moses'ın çalışmalarında rastlamak mümkündür. Moses, New York'taki otopark köprülerini altından otobüslerin geçemeyeceği kadar alçak olacak şekilde planlamış. Otopark yollarının sonunda yer alan sahil ve park alanları da sadece otomobillerin girebileceği şekilde tasarlanmış.[22]

21. Peter Hall, *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century* (Oxford: Basil Blackwell, 1988), s. 315.
22. *A.g.y.*, s. 277.

Banliyölerin büyümesi, otomobilden başka en azından üç ön koşula daha bağlıdır; yol, arazilerin parsellenmesi ve konut için ucuz finans sağlanması. Belirtilen bütün bu üç ön koşulun hepsi ABD'de hükümet tarafından sağlanmıştır. 1956 Federal Otoyol Kanunu, banliyölerdeki yaygın otoyol yapım çalışmalarını başlatan ilk hareket olmuştur. Parselleme, daha yirminci yüzyılın ilk çeyreğinde devletin belirlediği yerel politikaların gündeminde yer almaya başlamıştı. 1949 Federal Konut Kanunu, Federal Konut İşleri Müdürlüğü'nün mevcut fonunun artmasını sağladı; ki buradaki para, özellikle yeni mıntıkaların gelişimi için olmak üzere banliyödeki konut yapımlarına finansal destek olarak ayrıldı. Bu yeni mıntıkalar, kuruldukları ilk dönemlerdeki adlarıyla anılırlar; Long Island'ın Levittown'ı gibi.

Kapitalizme özgü bir süreç olmasına rağmen eşit olmayan gelişme, farklı dönemlerde ve farklı yerlerde aynı biçimde veya aynı şekilde seyretmez. Michael Smith'in de belirttiği gibi, kapitalizmin merkezi sayılan iki bölge –ABD ve Avrupa– arasında günümüzde eşitsiz gelişmenin izlediği süreç bakımından anlamlı farklılıklar vardır:

> ... eşitsiz gelişmenin [ABD'deki] belirli biçimlerine –banliyölerdeki çarpık büyüme, kentlerde yaygınlık gösteren malî sıkıntı, yerleşim bölgelerindeki aşırı sınıf ayrımcılığı ve hali vakti yerinde olanların kentin dışına taşınmalarıyla oluşan nüfus yoğunluğunda azalma– diğer gelişmiş kapitalist ülkelerde aynı şekilde rastlamak mümkün değildir. Örneğin Avrupa'da, banliyölerin çarpık büyümesinden daha az bahsedilir; merkezî devlet yapılarının yerel yönetim bütçelerindeki katkı payları daha yüksektir, bu yüzden de yerel mâli sıkıntıların hafifletilmesinde daha etkilidir; eşitsiz gelişme lafı, kentler ile banliyöler arasındaki gelişmelerden çok ana kentlerin içindeki gelişmeler için kullanılmaktadır; ve toplumun yüksek sınıfa mensup kesimi, hayat tarzı ve yerleşim alışkanlıkları bakımından daha az kent karşıtı bir tavır içindedir.[23]

ABD'deki eşitsiz gelişmeyi diğerlerinden ayıran bu iki özellik –yani çarpık büyüme ve kentsellik karşıtı tavırlar– ABD'de otomo-

23. Michael Peter Smith, *City, State and Market: The Political Economy of Urban Society* (New York: Basil Blackwell, 1988), s. 6-7.

billeşmenin Avrupa'dan daha büyük çapta yaygınlık kazanmasını sağlayan yan etkenlerdendir. Diğer etkenlerse (Bölüm 4'te de belirtildiği gibi) ABD'de boş arazinin bol oluşu ve tarihinde vahşi bölge diye tabir edilen toprakların varlığıdır.

Günümüzün üretim tarzında, mekânın daraltılması ile zamanın hızlandırılması, kentsel bölgelerin sürekli bir şekilde tahrif edilip yeniden yapılanması sürecinin işleyişine katkıda bulunur. Marshall Berman'ın da belirttiği gibi, "katı olan her şey buharlaşıp uçuyor."[24] Mekânsal düzenlemeler sürekli bir biçimde yeni yapılar olarak dönüştürülüyor, ulaşım altyapıları da üretim ve işçilerin hareketini hızlandıracak ve mekânlara rahat nefes aldırmayan uzmanların çıkarlarını gözetecek biçimde inşa ediliyor. Bütün bu değişimler –Joseph Schumpeter'in kapitalizmin "yaratıcı yıkımı" diye tanımladığı değişiklikler– toplumsal ihtiyaçları gözeten uzun dönemli bir plan çerçevesinde değil de, kâr amaçlı, kısa dönemli geçici bir plan çerçevesinde gerçekleştirilmektedir.[25]

İkinci Dünya Savaşı sonrasında ABD'deki gelişmelerin önemli bir özelliği, yerleşim bölgelerinin, altyapı (sözgelimi, okulların kurulması, ulaşım için gerekli ön koşulların sağlanması) tamamlandıktan sonra gelişme gösterdiği savaş öncesi dönemlerdekinin aksine, "altyapıya bağlı" olmaması ve "rastgele" gerçekleşiyor olmasıdır.[26] 1980 ile 1986 yılları arasında büyümenin dörtte üçü banliyölerde gerçekleşmiştir. Bu büyümenin büyük bir kısmı ise plansızdır; örneğin işe gidiş gelişler ve toplu ulaşımın yeterli olup olmadığı hesaba katılmamıştır.[27] Planlamacılar burada, herkesin otomobil sahibi olduğu ve otomobilin insanı kent içinde istediği yere ulaştırabileceği varsayımıyla hareket etmişlerdir.

Yirminci yüzyılın son yarısında otomobil, ABD'de dört ayrı iş yolculuğu modelinin gelişmesine –banliyölerden ana kentlere

24. Berman, *a.g.y.*
25. Joseph A. Schumpeter, *Capitalism, Socialism and Democracy* (New York: Harper and Brothers, 1947) [*Kapitalizm, Sosyalizm ve Demokrasi,* çev. T. Akoğlu, Varlık Y., 1981].
26. Richard K. Untermann, "Why You Can't Walk There: Strategies for Improving the Pedestrian Environment in the United States", der. Rodney Tolley, *The Greening of Urban Transport: Planning for Walking and Cycling in Western Cities* (Londra: Belhaven Press, 1990) içinde, s. 173-174.
27. Deborah Gordon, *Steering a New Course: Transportation, Energy and the Environment* (Cambridge, MA: Union of Concerned Scientists, 1991), s. 46.

doğru olan geleneksel iş yolculuğu modelini pekiştirerek– yardımcı olmuştur. Bu modeller şunlardır: (1) Banliyöden banliyöye gerçekleşen radyal iş yolculukları; (2) ana kentten banliyöye doğru gerçekleşen ters yönlü yolculuklar; (3) banliyö içinde gerçekleşen yerel yolculuklar; (4) metropol alanı dışındaki bölgelerden ana kentlere, oradan da banliyölere, banliyölerden metropol alanı dışındaki bölgelere gerçekleşen geniş kapsamlı iş yolculukları. Bu dört yeni iş yolculuğu modeli otomobil sayesinde ortaya çıkmıştır ve onun sayesinde de varlığını sürdürmektedir. Birçok durumda bu yolculukları gerçekleştirmek için otomobilden başka araç yoktur. Banliyöler arası, banliyö içi ve sabah saatlerinde kentten banliyöye, akşam saatlerinde de banliyöden kente toplu ulaşım hemen hemen yok gibidir; tıpkı özel otomobilin dışında ortak otomobil yolculukları, yürümek veya bisiklete binmek gibi alternatif yolculuk biçimlerinin olmayışı gibi. Toplu ulaşım hâlâ geleneksel iş yolculuğu modeli esasına göre işlemektedir; hizmet alanı, sabah ana kentteki işine, akşam da banliyödeki evine giden banliyö sakinleriyle sınırlıdır.

Modernist kent düzenlemeleri, otomobilleşmeye rahat bir ortam hazırlamak ve insanların diğer hareket biçimlerini geliştirme şevklerini kırmak için yapılmıştır. Gerçekten de, binalar dışında insani faaliyetler için çok az bir toplumsal mekân mevcuttur. Alış veriş merkezleri, meydanların ve diğer kamusal mekânların yerini almıştır. Bunlar, otomobil kullanımı gözönünde bulundurularak inşa edilmiş şahsa ait ticari mekânlardır. Azami tüketimi sağlayacak biçimlerde tasarlanmışlardır; örneğin, oturma yerleri, oturmayı ve sohbet etmeyi isteksiz hale getirmek için insana rahatsızlık verecek şekilde yapılmışlardır. Alış veriş merkezleri ve benzeri yerler, toplu denetime imkân vermeyen caddelerden özellikleri bakımından ayrılırlar. Bu nedenle, otomobille birlikte ulaşımın kişiye özgü ve bireysel bir nitelik kazanmasının alış veriş merkezleri gibi özel denetime tabi kamusal mekânların ortaya çıkışıyla paralellikler taşıdığı söylenebilir.

Otomobilin kentsel bölgelerde başat durumda olması sokak hayatındaki hareketliliğin azalmasında oldukça etkilidir: "Yayaların bile bir yerden bir yere arabayla gittiği düşünüldüğü için, görmeye ve hareket etmeye dayalı kamusal hareket tarzlarına hitap eden

mekân tasarımlarının da olabileceğini görmüyor veya görmezden geliyoruz."[28] Banliyö toplulukları, insanların içlerine kapanıp kendi dünyalarına çekilmelerini teşvik eder. Ev dışında bu özel dünyalara mini ortamlar dahildir; gözde restoranlar, alış veriş merkezleri v.b. Bu özel dünyalar arasında hareket otomobil aracılığıyla ölü kamusal mekânlarda gerçekleşir; banliyölerdeki sürücülerin genellikle "çevre körü" insanlar haline gelmesi işte bu yüzdendir.[29] Ölü kamusal mekânlar, insanların egzersiz yapmasını ve sosyalleşmesini engellediği gibi, otomobile alternatif olabilecek bir ulaşım biçiminin ortaya çıkışını da önlemektedir. Otomobil trafiğine uyum sağlama çabaları, dinlenme, oyun oynama, bekleme ve sohbet etme gibi amaçlar için kullanılan kamusal mekânlardan fedakârlık etmeye dönüşür. Yaya kaldırımları "yaya hammaliyesi" olarak düşünülür ve birçok banliyöde bunların yapımına tenezzül bile edilmez. Yaya trafiğinin yoğun olduğu bölgelerde bile mekân büyük ölçüde otomobil kullanımına ayrılmıştır. Örneğin, öğle vaktinde Manhattan'ın ulaşımının üçte ikisi yaya olarak yapıldığı halde, yayalara üçte birlik bir hareket alanı ayrılmıştır.[30] Manhattan'ın bir bölgesinde yapılan başka bir araştırmada da, nüfusun yüzde 22'sinin araçlarıyla seyahat etmesine rağmen mevcut mekânın yüzde 66'sını zaptettiği ortaya çıkmıştır.[31]

Otomobil egemenliğinin kent mekânı üzerindeki etkileri, çeyrek yüzyıl kadar önce Jane Jacobs tarafından kusursuz bir şekilde özetlenmiş:

> Otoparklar, benzin istasyonları ve arabalı sinemalarla birlikte trafik ana damarları, kenti yıkıma uğratmak konusunda güçlü ve ısrarcı birer araçtır. Onlara uyum sağladıkça kent caddeleri başıboş öbekler haline gelirler, yürüyen birinin gözüne bu caddeler anlamsız ve acayip görünürler. İnsanlar arası yakınlaşmanın bulunmaz bir nimet sayıldığı kom-

28. Joseph Kupfer, "Architecture: Building in the Body Politic", *Social Theory and Practice* 11 (1985): 178.
29. Richard K. Untermann, "Can We Pedestrianize the Suburbs?", der. Anne Vernez Moudon, *Public Streets for Public Use* (New York: Van Nostrand Reinhold Company, 1987) içinde, s. 123-132.
30. Simon Breines ve William Dean, *The Pedestrian Revolution: Streets without Cars* (New York: Vintage Books, 1974), s. 8.
31. "Manhatttan Walkers Need More Space", *The Region's Agenda* (New York: Regional Plan Association, 1990) içinde.

şuluklar ile kent merkezlerindeki ilişkiler ve yardımlaşmalar yavaş yavaş yok olmuştur. Sınır taşları kırılmış veya kent hayatı içinde anlamlarından öylesine kopartılmışlardır ki, artık beş para etmez olmuşlardır. Kentin karakteri bulanıklaştıkça bulanıklaşmış, sonunda her mekân bir başka mekânın, hepsi biraraya getirildiğinde ortada mekân diye bir şey kalmamacasına ikiz benzeri haline gelmiştir. Bu bozgundan nasibini en fazla alan bölgelerde ise, tek başlarına hiçbir işlevleri olmayan kullanım alanları –alış veriş merkezleri, yerleşim birimleri, kamuya açık mekânlar veya iş merkezleri– birbirlerinden teker teker kopartılmışlardır.[32]

Otomobil kullanımı kamusal mekânın itibarını yitirmesinden ne kadar sorumluysa, sorun da bir o kadar kapsamlıdır. Jacobs'ın da belirttiği gibi, "Otomobili çok fazla suçluyoruz."[33] Bu suçlama daha çok genel anlamda ulaşım ve kent mekânının toplumsal düzenlemeleri üzerinde yoğunlaşmalıdır. Ulaşımla doğrudan ilgili konular, konut, iş, eğlence ve alış veriş olanaklarıdır. Bu yüzden üzerinde asıl durulması gereken konu, kent hayatının çeşitli faaliyetleri için geliştirilen sistemli mekân düzenlemeleridir. Jane Jacobs ve kent hayatı ile ilgilenen günümüz araştırmacılarından Peter Newman ile Jeffrey Kenworthy, kentin ulaşım sorunlarına akılcı çözümler üretebilecek bütünlüklü bir analizin yapılmasında hemfikirler.[34]

Otomobil kullanımı, mekân ile toplumsal hayat arasında, bu iki konuyu birbirine kenetleyen önemli bir bağın oluşmasını sağlar. Bir sürücü otomobiliyle birlikte bir yayanın ihtiyaç duyduğu alanın 100 katı kadar bir alan kaplar.[35] Katıksız mekân tüketiciliğinin yanında otomobil, insanların mekân içinde gerçekleştirdikleri faaliyetlerin biçimini de değiştirir. Otomobilin fiziksel varlığı insanları defeder; onları çevresinden uzaklaştırır. Otomobil, hız yapan, sabit bir biçime sahip kapalı bir yapıdır. Onun bu maddi görünüşü toplumsal ilişkileri etkiler. Otomobil sürücüleri yayalar gibi birbirle-

32. Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities* (Baltimore: Penguin Books, 1965), s. 352.
33. *A.g.y.*, s. 352.
34. Peter G. Newman ve Jeffrey K. Kenworthy, *Cities and Automobile Dependence: A Source Book* (Brookfield, VT: Gower Technical, 1989).
35. Karen Christensen, *Home Ecology: Simple and Practical Ways to Green Your Home* (Golden, CO: Fulcrum Publishing, 1990), s. 115.

riyle yanyana gelip de ahbablık edemezler (olsa olsa arabalarını yanaştırarak konuşabilirler). Otomobil sürücüleri, belli bir hızda gidiyor olmaları veya içinde bulundukları ortamın kendilerinden talep ettiği dikkat nedeniyle diğer insanlarla göz göze gelemezler. Bu, insanlar arasında yeni türden bir ayrılığın oluştuğunu gösterir. Otomobil sürücüleri arasındaki toplumsal ilişkiler ile birbirleriyle olan bağları ve onları çevreleyen ortam, aralarında ancak sınırlı bir bilgi alış verişinin gerçekleşmesine izin verir.

Başkalarıyla ilişki içinde olmamanın veya onlardan uzak durmanın bazı avantajları da olabileceği açıktır. Otomobil sayesinde insanlardan veya ilişkilerden kaçınılabileceği gibi tehlikelerden de kaçınmak mümkündür. Kentlerde yaşayan birçok kişinin, özellikle de orta sınıfa mensup kişilerle kadınların, toplu ulaşımdan yararlanmak dururken otomobille yolculuk etmeyi tercih etmesinin bir nedeni, bunların kendilerini güvende hissetmeleridir. Bu kadar açık olmayan bir şey varsa o da, otomobil kaynaklı ayrımın insan hayatına taşıdığı dezavantajlar veya parazitlerdir. Örneğin, şunu düşünün: "Birinin yüzünüze kapıyı çarpması gibi bir hareketin toplumsal eşdeğeri bir davranışla yolda yürürken de karşılaşabilirsiniz; ama çelik ve cam gövdeli aracınızın içinde olduğunuz takdirde böyle bir davranışa belki de hiç maruz kalmayabilirsiniz."[36] Yolda bir arabaya geçiş hakkı vermemek, toplumsal düzlemde bir kişinin yüzüne kapı çarpmakla eşanlamlı bir davranıştır. Otoyollarda günden güne artış gösteren kasti çarpmalar ve benzeri olaylarda da görüldüğü üzre, böylesi kaba davranışların sonuçları tehlikeli ve oldukça da antisosyal boyutlara varabilmektedir. Kaliforniya Otoyolu Trafik Ekibi, 1987 ile 1991 yılları arasında kendi bölgelerinde cereyan eden 6000 otoyol şiddet olayı kaydı gerçekleştirdiklerini belirtmektedirler.[37]

Kent mekânı ile toplumsal hayatın otomobil trafiğinin sürekli artan tahakkümü altında gerçekleşen dönüşümü, kendi kendine devinen bir momentle karakterize edilen kademeli bir süreçten geçmiştir. Bu süreci yine Jacobs mükemmel bir biçimde anlatmaktadır:

36. *A.g.y.*, s. 115.
37. James T. Drummond, "A New Era in Road Policy", *Nation's Business* 79 (1991): 20.

Bu sürecin hiçbir aşaması kendi içinde önemli bir yere sahip değildir. Fakat bu aşamalar üst üste birikince ortaya çıkan etki gücü muazzamdır. Her bir aşama değişimin bütünlüğüne kendinden bir şeyler eklemekle kalmaz, sürecin hızlanmasına da katkıda bulunur. Buradan yola çıkarak kentlerin erozyona uğraması olayını "pozitif geribesleme" diye bilinen etkileşimin bir sonucu olarak değerlendirebiliriz. Pozitif geribeslemede meydana gelen şey şudur: Bir etki, kendisine oluşum zemini hazırlayan bir tepki meydana getirir. Bu tepkiyle birlikte oluşan ortam, etkinin tekrarlanması ihtiyacını doğurur. Etki devreye girdiğinde yine tepkiyi meydana getirir ve bu *sonsuza kadar* böyle devam eder gider. Bu durum, insanın zamanla bağımlılık halini alan bir alışkanlığın pençesine düşmesine benzemektedir.[38]

Otomobil bağımlılığı, başka hareketlilik biçimlerinin varlıklarını sürdürmelerini zorlaştıran veya olanaksızlaştıran, kendine uygun bir mekân yaratır. Burada bir çeşit kendi kendini doğrulayan bir kehanetin işleyişi sözkonusudur. Jacobs'ın tanımında eksik olan şey, onun ekonomi politiğin, özellikle de ortak çıkarların geribeslemeyi arttırmak konusundaki rolünün bir analizini yapmamış olmasıdır (Bkz. Bölüm 8). Bu geribesleme, toplu ulaşıma sürekli bir şekilde kısıtlı bütçe ayrılması ve otoyollara aşırı bütçe desteği verilmesi ile daha da güç kazanır.

B. AİLE HAYATI

Otomobil ve otomobil mekânının yapısının, günümüz aile yapısının biçimlenmesine sanıldığı gibi olumlu yönde –ailenin hareket serbestliğinin artması gibi örneğin– katkıları olmamıştır. Otomobilin aile hayatı üzerindeki etkileri konusunda yapılan ilk sosyolojik analiz belki de Robert ile Helen Lynd'in bir klasik haline gelmiş çalışmaları *Middletown*'dır. Kitapta, otomobilin boş zaman olgusunun yeniden ortaya çıkışını sağlayan buluşlardan biri olarak övüldüğü uzunca bir bölüm dahil, otomobilin her geçen gün artan öneminin belirtildiği birçok ifade yer almaktadır. Lynd'ler otomobilin ailelerin, en azından eşlerin boş zaman faaliyetlerinde, özellikle de

38. Jacobs, *a.g.y.*, s. 363.

"'tatil yolculuklarının' tadını çıkartırlarken" biraraya gelmelerinde yardımcı bir etken olduğunu saptamışlar.[39] Fakat bunun yanında; otomobilin, özellikle aileler ile çocuklar arasında günden güne artan kuşak ayrımı gibi bazı olumsuz gelişmelere de çanak tuttuğunu farketmişler. Araştırmaları sırasında genç kızların ve erkeklerin velileriyle olan anlaşmazlıklarının üçte birini oluşturan nedenlerin başını otomobil kullanımının çektiğini görmüşler. Yani, otomobilin pazar günlerinde veya tatillerde ailece paylaşılan bir araç olmasına rağmen, aynı zamanda aile bireylerince ayrı ayrı kullanılması gibi bir özelliğinin olduğunu, bunun da aile bireylerinin özerkliğini ve farklı hareket olanaklarını arttırdığını bulgulamışlar. Örneğin, 1923-1924 yıllarında Middletown'daki çocuk mahkemesinde "cinsel suçlar"dan yargılanan otuz kızdan ondokuzu bu cürümü otomobil içinde gerçekleştirdiğini belirtmiş.

Otomobil, aile üzerindeki merkezkaç baskılarına yenilerini eklemeye devam etmiştir.[40] Artan hareketliliğin, çağdaş aile bireylerinin yüz yüze olduğu toplumsal ve varoluşsal yalıtmada –aileler arasında olduğu kadar, aynı ailenin bireyleri arasındaki yalıtılmışlıkta– parmağının olması ise işin en ironik yanı. Günümüzdeki otomobil bağımlı, merkezsizleşmiş ve banliyöleşmiş yerleşim modellerinde otomobilden yararlanmak, aile içindeki ve aileler arasındaki toplumsal hayatın gerekli koşullarından biridir. Böyle bir olanaktan yararlanma şansına sahip bulunmayanlar veya çocuklarla yaşlılar ise yalıtılmışlığa maruz kalmak durumundadırlar. Otomobile bağımlı toplumların kamusal hayatlarının başındaki bir başka bela da topluluk düzeyindeki komşuluklar. Bunun yanında, caddelerdeki faaliyetlerin –genellikle de günlük faaliyetlerin– otomobil ulaşımı temel alınarak planlanması gerekmektedir. Örneğin, ehliyet yaşının altındaki gençlerin okula veya alış veriş yerlerine otomobille bırakılmaları gibi bir sorun vardır. Aşırı otomobil tüketiminin birbirinden kopmaya yol açan özelliği, "baba"ya ayrı, "anne"ye ayrı ve ABD'de orta halli ve üstü birçok ailede sıkça rastlanan bir durum

39. Robert S. Lynd ve Helen Merrell Lynd, *Middletown: A Study in American Culture* (New York: Harcourt Brace Jovanovich, 1929), s. 261.
40. George T. Martin, Jr., "Family, Gender, and Social Policsy", der. Laura Kramer, *The Sociology of Gender* (New York: St. Martin's Press, 1991) içinde, s. 323-345.

olarak çocuğa ayrı bir araba tahsis edilmesi durumunu yaratmıştır. Günümüzde, aynı aileye mensup bireylerin aynı yerlere ayrı otomobillerle gitmeleri artık alışılmamış bir durum olmaktan çıkmıştır.

Eğlence amaçlı faaliyetlerde ailelerin hareketliliğine daha fazla avantajlar sağlamasına rağmen otomobil, daha çok işe gidiş gelişlerde, alış verişlerde ve diğer günlük işlerde kullanılmaktadır. Eğlence amaçlı gezilerde son yirmi yıl içinde bir düşüş kaydedilmiştir. Ulaştırma Bakanlığı'ndan elde edilen bilgilere göre, ABD'de 1977'de bütün araç yolculuklarının içinde toplumsal ve eğlence amaçlı yolculukların oranı yüzde 22.2 iken, 1990'da yüzde 20.5'e düşmüştür. Buna karşın ailevi veya kişisel iş yolculukları artış göstermiştir; bu yolculukların içinde en çok yer tutan yolculuk biçimiyse, birini bir yerden almak veya bir yere bırakmak ya da otomobili bakıma götürmek gibi ulaşım faaliyetinin içinden doğan yolculuklardır.[41] Bu yolla, toplumsal mekânın dönüşümü otomobili, ilk ortaya çıktığı dönemlerdekinden farklı olarak boş zamanlar için daha az kullanılır hale getirmiştir; otomobil kullanma süresinin ve harcanan milin büyük bir kısmı artık, otopark aramak gibi otomobile bağımlı olmaktan kaynaklanan yeni "ulaşım emeği" biçimlerine ayrılmaktadır.

Otomobilin, özellikle kentlerde mekân üzerinde hâkimiyetini kurmuş olması demek, bir zamanlar sohbet etmek veya oyun oynamak gibi faaliyetler için kullanılmış olan mekânın artık bunları olanaksız kılması demektir. Bu durumdan özellikle kentin iç kesimlerindeki yoksul mahallelerde yaşayan çocuklar ve aileleri etkilenmektedirler. Örneğin, New York Kenti'nde çocukluk dönemlerinde varolan bir oyun sokağını bir kadın bakın nasıl anlatıyor:

> Beş yaşlarındayken sokakta oynardım. Araba korkusu yoktu, çünkü sokak bir Oyun Sokağıydı. Bugünün çocuklarına garip gelebilir, ama çocukluk çağımda o Oyun Sokağı benim herşeyimdi.
> Oturduğumuz bloğun bulunduğu Thompson Sokağı'nın girişinde, ki sokağımız Canal Street ile şimdiki adı Soho olan Grand Street arasında yer alıyordu, direği betona gömülü, üzerine siyah yazılarla bir şey-

41. David Morris, *Self-Reliant Cities: Energy and the Transformation of Urban America* (San Francisco: Sierra Club Books, 1982).

ler yazılmış beyaz bir levha vardı. Sokağımızın çevresinde bir kilise, bir basketbol sahası, küçük bir lokanta ve Grand Street Otobüs Durağı vardı. Canal Street boyunca işleyen trafiğin uğultulu sesi duyulurdu, ama bizim Oyun Sokağımız güvenliydi, dilediğimizce koşup zıplıyor, gün doğumundan gün batımına kadar kimse bize karışmadan oynuyorduk. Hem de ne oynamak!

Evlerimiz, oynadığımız alanı çepeçevre kuşatıyordu, böylece annelerimiz zaman zaman bize gözatma fırsatı bulabiliyordu. Birimiz bir an bile gözden kaybolsa, ortaya çıkması için bir sesleniş yetiyordu. Sahip olduğumuz bu serbestlik, bizde daha çok küçük yaşlarda bir bağımsızlık duygusunun gelişmesini sağladı. Sonra sokakta mutlaka yetişkin biri hazır beklerdi; herhangi olumsuz bir duruma müdahale etmek için. O zamanlar herkes herkesle ilgilenir, çocuklara da dikkat ederdi.[42]

Bu kişi için oyun sokağının "evinin bir uzantısı" –bir başka deyişle kentsel bir "avlu"– olduğu görülüyor. Bu sokak ona hareket özgürlüğü sağlamakta ve topluluk ilişkilerini pekiştirdiği kadar, mahalle halkı tarafından gözetim altında tutulmasını da olanaklı kılmaktadır. Bu tür mekânların giderek azalmasının, kentin iç bölgelerindeki aile ve topluluk hayatı üzerinde olumsuz etkileri vardır.

Son olarak, otomobil merkezli ulaşımın etkilerini taşıyan mekân yapısının aile hayatımız dahil, tüm toplumsal hayatımız üzerinde hatırı sayılır etkileri bulunduğu söylenebilir. Otomobil merkezli ulaşımın nasıl egemen hale geldiğini ve bu durumunu hâlâ nasıl koruduğunu ayrıntısıyla anlamak için, dikkatimizi şimdi de ulaşım politikasının politik analizine çeviriyoruz.

42. Livia Pantoliano, "Thompson Street, My Backyard", *Auto-Free Press* 2 (1991): 5.

III.
İzlenen Politikalar ve Alternatifler

8. ULAŞIM POLİTİKASININ İZLEDİĞİ POLİTİKA

Olduğu gibi kabul edilme özelliğinden dolayı ulaşım, apolitik bir konu olarak görülmektedir. Oysa, çağdaş toplumlarda bir yerden bir yere gitmek tek bir ulaşım tarzının, otomobilin tekeli altındadır. Bu nedenle otomobilin, mekânın, zamanın ve hareketin toplumsal kullanımları ile anlamları üzerinde derin politik içerimleri mevcuttur. Otomobil merkezli ulaşım sistemi global bir model olma başarısını ilk etapta, belirli bazı politik ve ekonomik güçlerin desteğiyle kazandı. Bunun yanında bugünkü haliyle sistemde, genel yapısına yayılmış anlamlı politik boyutlara da sahiptir.

Otomobil merkezli ulaşımın politik içerimlere sahip olduğu, bu ulaşım biçiminden yararlanma konusunda yurttaşlar arasında meydana gelen ayrılıklarda (Bkz. Bölüm 3) açıkça görülebilir. Ulaşım

politikasının yoksulların, yaşlıların, kadınların, çocukların ve fiziksel ve zihinsel özürlülerin çıkarlarını gözetmediği artık neredeyse su götürmez bir gerçektir. Bu nedenle, ABD'de çoğunlukla yoksul kesime hizmet veren ana kent metroları genelde bakımsızlığa mahkum edilirken, banliyölerde yaşayanlara hizmet veren hızlı trenlerin üzerine titrenmektedir. Yeni yapılan hafif demiryolu sistemleri de ana kentlerdeki işyerlerini banliyölere bağlamak amacıyla kurulmuştu, yoksa kentlerde çalışan yoksul işçi kesimine hizmet etmek için değil. Örneğin, Washington DC Metrosu'na ana kent içindeki bir bölgeye hizmet verecek bir ek hat yapılması planından, projenin mâli açıdan verimsiz olduğu gerekçesiyle vazgeçilmişti.[1] Ortak çıkarlar olduğu kadar, orta ve üst sınıfa mensup kesimlerin çıkarları da ulaşımdan üst düzeyde sorumlu kuruluşların kararlarında önemli bir yaptırım gücüne sahiptir.

Bunun yanında, otomobil merkezli bir ulaşım sisteminin coğrafi hareketlilik konusundaki ısrarcılığı politik ve ekonomik bir bağlamda ele alınırsa anlaşılır kılınabilir. En genel düzlemde, yüksek oranlı hızlı hareketlilik, gelişmiş kapitalizmin zaman ile mekânı sıkıştırma özelliğini hem canlı tutar hem de kapitalizmin bu özelliğiyle yakın bir ilişki içindedir. Ulaşım alt yapılarının kurulma aşamalarında toplumsal ihtiyaçlar (sözgelimi, enerji verimliliği, kirliliğin azaltılması, ulaşımın daha demokratik bir hale getirilmesi) özel teşebbüsün tamamen ilgi alanı dışında kalır. ABD'de, bu tür sistemlerin desteklenmesinde hükümetin çok büyük bir rolü olmuştur.

A. OTOMOBİLE HÜKÜMET SÜBVANSİYONU

Otomobil ulaşımının gerçekte olduğunun aksine hep ucuz olduğu düşünülür. Bunun nedeni, otomobil ulaşımının maliyetinin toplu ulaşımdaki gibi kolayca farkedilir özellikte olmamasıdır. Demiryolu ulaşımında, vagon, istasyon, köprü ve personel örneğin, örgütlü yapı içinde birarada değerlendirilir, bu yüzden de her biri-

1. Larry Sawers, "The Political Economy of Urban Transportation: An Interpretative Essay", der. William K. Tabb ve Larry Sawers, *Marxism and the Metropolis* (New York: Oxford University Press, Second Edition, 1984) içinde, s. 246.

nin maliyeti görünür bir şekilde ortadadır. Oysa otomobil merkezli ulaşımda, kamunun desteğiyle bakımı sağlanan fiziksel altyapı (otoyollar) ve personel altyapı (karayolları ve polis departmanları) maliyetleri ile sürücülerin yaptıkları harcamalar ayrı ayrı değerlendirilir. Otomobil merkezli ulaşım sistemlerinde özel ve kamusal tüketim öyle bir şekilde konumlanmıştır ki, sistemin toplam maliyeti farkedilmez olmuştur. Otomobilleşmenin getirdiği maliyetlerin dağınık ve belirsiz oluşu, bunların anlaşılmasını daha da zorlaştırmaktadır. Demek ki, bir ulaşım sisteminin örgütleniş biçimi, o sistemin maliyeti konusundaki algılamalarımızı etkileyebilmektedir. Otomobilleşmenin gerçek faturası, gizli sübvansiyonlar –örneğin, yollar ve çevre sağlığı için yapılan harcamalar– ayıklanarak ortaya çıkartıldığında, otomobilleşme mitinin yapısı da çözümleniverir: Yani otomobil ulaşımının da diğer ulaşım biçimleri gibi para karşılığı yapılan yolculuklar biçiminde bireysel bir ulaşım şekli olduğu anlaşılır. Otomobil üretimi ile tüketiminin maliyetleri ortaya çıkınca, otomobil merkezli ulaşımın meydana getirdiği sistemsel nitelik de ortaya çıkar.

Otomobil gibi enerji ve kaynak ağırlıklı teknolojilerin en gizli maliyetlerinden biri, bu teknolojilerin, Amory Lovins ile Hunter Lovins'in kırılgan güç dedikleri şeye bel bağlamalarında yatmaktadır.[2] Kırılgan güç, merkezleşmiş bir kaynak ve bu kaynaktan sürekli bir akış talep eden ve herhangi bir kaynak yokluğu durumunda devreye girebilecek başka seçeneklerden yoksun olan enerji kullanım sistemlerine verilen ortak isimdir. Petrol enerjisinin bu ve buna benzer özellikleri, onu jeopolitik açıdan hassas bir konu haline getirmekte, kaynakların ve dağıtım işinin koruma altına alınması için pahalı askerî önlemleri kaçınılmaz kılmaktadır. Petrol zengini Orta Doğu'da ikide birde nükseden krizler, bu kırılgan gücün elverişsizliğinin açık bir kanıtıdır.

Otomobilleşmenin maliyeti, bireysel kullanım aşamasında da belirsiz bir hal alabiliyor; otomobil tüketicileri otomobilin mâli boyutlarını azımsamaktadırlar. Günlük iş yolculuğu yapan tipik bir sürücü, hemen otomobilinin değişken mâli bilançosunu (benzin, geçiş ücreti, park ücreti) transit ulaşımının maliyetiyle (bilet para-

2. Amory B. Lovins ve L. Hunter Lovins, *Brittle Power: Energy for National Security* (Anover, MA: Brick House Publishing Co., 1982).

sı) karşılaştırır ve aralarında çok az bir fark görür. Örneğin, yazı işleriyle uğraşan bizim gibi birçok kişi her gün New York kentinden New Jersey banliyösündeki işyerlerine arabalarıyla gidip gelmektedir. Bu hatta yolculuk yapan kişilerle yaptığımız konuşmalarda, bir arabanın günlük masrafının 5 dolar olduğunu, buna karşılık toplu ulaşımın iki kat daha masraflı olduğunu –yaklaşık 11 dolar (metro ve otobüs bilet gideri)– söyleyen çok kişi çıktı. Oysa bu sürücüler böyle bir karşılaştırma yaparken otomobil kullanımının bütün bir maliyetini hesaba katmayı ihmal etmişlerdi. 1992 yılında ABD'de yapılan bir araştırmada, özel otomobilin mil başına ortalama maliyetinin 45.77 cent olduğu saptanmıştır. Bu rakama değişken masraflar (benzin, yağ, bakım ve lastik giderleri) ile sabit masraflar (sigorta, ruhsat, yıllık vergi, hasar giderleri ve finansman) dahil edilmiş, fakat park ücretleri ile geçiş ücretleri hariç tutulmuştur.[3] Böylece, araba kullanan meslekdaşlarımızın otuz millik bir mesafe için yaptıkları harcamanın 18 dolar (geçiş ücretleri dahil, fakat park ücretleri hariç), yani transit taşımacılığa yapılan harcamanın yüzde 60'ından fazlası olduğunu söyleyebiliriz. Araba kullanmanın maliyeti, garaj kiralayan sürücüler için daha da yüklüdür. Otomobilin iş yolculukları dışında da kullanılabildiği düşünülse bile, bu bilançoyla kendisini hiçbir şekilde affettiremez.

Otomobilin maliyeti bir başka yerde daha; hükümetin sürücülere verdiği mâli destekte gizlidir. Amerikalıların başka ülkelerdeki insanlardan daha fazla araba kullanmasının önemli nedenlerinden biri, sürücülerin ceplerinden karşıladıkları masraflardan daha fazla bir yekûn tutan ve ayrı bir masraf hanesinde yer alan harcamaların hükümet sübvansiyonlarınca karşılanıyor olmasıdır. Bu sübvansiyonlar arazi alımı, yol yapımı ve bakımı, denetim ve diğer hizmetlere ayrılmıştır. 1990'da ABD'de, bu hizmetlere yapılan kamusal harcamaların 300 milyar dolar ya da GSMH'nin yüzde 7'si oranında olduğu tahmin edilmektedir. Bu masrafların sadece yüzde 62'si sürücü (kullanıcı) bedeli olarak, benzin vergisi şeklinde örneğin, tekrar alınmakta ve geriye, 1990 yılı itibariyle hesaplayacak olursak, 114 milyar dolar gibi bir sübvansiyon bedeli kalmaktadır.[4]

3. Motor Vehicle Manufacturers Association, *Facts & Figures '92*, Detroit, 1992, s. 51.
4. Gordon E. Hart, Claudia Elliott ve Judith Lamare, "Heading the Wrong Way:

Otomobilleşmenin son gizli maliyetlerinden bir diğeri ise gözlerden en ırak olanıdır; yani, otomobil kirliliği ile kazalarının kamu sağlığı üzerinde yarattığı kötü etkilerin de dahil olduğu toplumsal maliyetler. Kamusal ve özel sigorta kuruluşlarının yaptıkları planlamalar, otomobilleşmenin yarattığı ve gün geçtikçe artan sağlık maliyetlerini nüfusun geneline yaymaktadır. Otomobil merkezli ulaşımın toplumsal maliyetlerini belli bir çerçevede ele almanın belli başlı yollarından biri, konuyu haricî masraflar olarak, başka deyişle fiilî alım ve işletme giderlerinden hariç tutulan masraflar olarak ele almaktır: "Ticarî faaliyetlerin dışında tutulan bir şeyin temel özelliği, onun normal piyasa işlemleriyle bir alâkasının olmamasıdır."[5] Motorlu araçların işleyiş halindeyken yarattıkları harici masrafların başını hava ve ses kirliliği, asfalt döşeme ve kaldırma çalışmaları, titreşim kaynaklı bozukluklar, trafik tıkanıklığı ve trafik kazaları çekmektedir. Bu masrafların içinde en fazla yekûnu tutan trafik tıkanıklıkları için 1990 yılında ABD'de 150 milyar dolardan fazla bir para harcandığı tespit edilmiş. Bu tür haricî masrafların ölçüm işini ABD'de Federal Otoyol Müdürlüğü üstlenmiştir ve bu tür ölçümlere fazla yolculuk süreleriyle araçların ek çalışma masrafları da dahil edilmektedir. Fakat bu ölçümlere şimdiye kadar, çevre bozulması ile araçların yağ akıtmasından dolayı oluşan kirliliği temizlemek için yapılan masraflar, ayrıca otomobil şasileri ile lastiklerinin uzaklaştırılması için yapılan masraflar gibi motorlu araçların kullanımları sırasında ortaya çıkan birçok haricî masraf henüz dahil edilmemiştir.[6]

Otomobilin doğrudan veya dolaylı olarak sübvanse edilmesi bir kamu politikası kararıdır; daha doğrusu politik bir karardır. Hükümetin aldığı bu ve bunun gibi önlemler, iç politikanın veya toplum-

---

Redirecting California's Transportation Policies", der. Robert L. Deen, *The Alternatives to Gridlock: Perspectives on Meeting California's Transportation Needs* (Sacramento: California Institute of Public Affairs, 1990) içinde, s. 92, Gerald Meral, "Back on Track: Trains in California's Future", der. Robert L. Deen, *The Alternatives to Gridlock: Perspectives on Meeting California's Transportation Needs* (Sacramento California Institute of Public Affairs, 1990) içinde, s. 95.

5. Carolyn S. Konheim ve Brian Ketcham, "Toward a More Balanced Distribution of Transportation Funds" (Brooklyn: Konheim and Ketcham, 1991), s. 14.

6. Brian Ketcham, "Making Transportation Choces Based on Real Costs", *Auto-Free Press* 3 (1992): 4.

sal politikanın bütününde ağırlığını hissettiren ulaşım politikasıyla ilgilidir. Bu nedenle, otomobil kullanma seviyesi ne "doğal" bir durumdur ne de bireysel tercihlerin basit bir sonucu. Hükümetler, özellikle de ABD hükümetleri, ulaşım tarzlarının geliştirilip idame ettirilmesi konusunda bugüne kadar hiç de tarafsız bir tutum sergilememişlerdir. Ondokuzuncu yüzyılda hükümetin özel arazilerden geçiş hakkı alarak ve sübvansiyonlar sağlayarak demiryolu ulaşımını halka özendirme çabaları, tamamen tarihsel gerçekliğe özgü gereklerden biriydi. Oysa yirminci yüzyıla baktığımızda, kamu politikalarının taşıt ulaşımını özendirici bir sürü kararnamenin içinde boğulduğunu görürüz. Trafik mühendisleri ile diğer ulaşım uzmanları arasındaki geleneksel kanı, yaptıkları işlerin yalnızca bilimsel ve teknik zorlamalarla biçimlendiği, politik ve ekonomik bağlamla uzaktan yakından bir ilgisi bulunmadığı yönündedir. Fakat ne söylenirse söylensin, politik anlayışlar yaptıkları işin bağlamını biçimlendirir; yardım fonlarından tutun da, öncelikli planlamalara ve çeşitli toplumsal grupların üzerindeki etkilerine kadar.

İddiamız, ortada geleneksel görüşün aksine bir durumun sözkonusu olduğu yönündedir. Otomobil merkezli ulaşımın teknik zorlamaların, tüketici tercihlerinin ve serbest teşebbüsün bir sonucu olduğu görüşünü savunan popüler mitin aksine, bu ulaşım biçiminin bugünkü rahat yerini hükümetin o muazzam boyutlardaki sübvansiyonlarına borçlu olduğunu savunuyoruz. Teknik zorlamalar, tüketici tercihleri ve piyasa, otomobilleşmeyi özendirme amacını güden politik anlayışlar tarafından biçimlendirilmiş ve zora koşulmuştur. Geleneksel görüş, asıl yurttaşların vergileriyle ve toplumun sürekli yardımlarıyla geçinen toplu ulaşımın destek gördüğünü, otomobil ulaşımının ise sadece bireylerin özel harcamalarıyla ayakta kaldığını savunur. Bu görüş neyi savunursa savunsun, yirmi yıl kadar önce James Flink'in de belirttiği gibi, işin aslı çok daha farklıdır:

> Mitsel serbest teşebbüs sisteminin gerici savunucuları otoyol sistemimizin artık ulusal bir mesele haline geldiği ve İkinci Dünya Savaşı sonrası otomobil kültürünün irrasyonel boyutlarındaki azalmanın hükümetin, özellikle 1956 Eyaletlerarası Otoyol Kanunu'nun yürürlüğe girmesinden sonra otomobil ile petrol sanayiine dolaylı sübvansiyon-

lar sağlamasından çok, serbest bir piyasanın tüketici taleplerinden kaynaklandığı gerçeğini görmezden gelirler.[7]

ABD'deki 1956 Eyaletlerarası Otoyol Kanunu, insanlık tarihindeki en büyük inşaat projesini yürürlüğe sokmuştur; 41.000 millik otoyol projesini. O dönemlerde halk bu sistem hakkında yeterli bilgiye sahip değildi, bu nedenle de projeye ilişkin herhangi bir şikayet gelmedi.[8] Projenin ayrıntıları konusunda mutabık olmamakla birlikte otomobil üreticileri, kamyon şirketleri ve inşaat firmaları, otomobil ile kamyonları ilgilendiren bu büyük çaplı sübvansiyonun gerçekleşmesinde faal bir rol oynadılar. Savaşta verdiği hizmetlerden dolayı Almanların otoban sistemine karşı yakın bir ilgi beslediği bilindiği için, Otoyol Kanunu Cumhurbaşkanı Eisenhower'a sunuldu. Kanun, 1950'lerin ilk dönemlerine damgasını vuran Soğuk Savaş zihniyetinin de etkisiyle, ulusal savunmayla ilgili kurumların da desteğini kazandı. Otomobil sanayii, o dönemlerde Kanun'un kendi ekonomik çıkarlarına sağlayacağı avantajların olduğu kadar, arazi kullanım modellerinin içerimlerinin de (sözgelimi, çarpık kentleşmeye neden olacağının) farkındaydı kuşkusuz.[9]

Otoyol inşası hükümetin otomobilleşmeye sağladığı tek sübvansiyon biçimi değil hiç kuşkusuz; bunun yanında yaygın ve nüfus yoğunluğu az arazi kullanımlarını teşvik ederek de otomobilleşmeyi dolaylı yoldan sübvanse etmektedir. 1990'ların başlarında ABD federal hükümeti, banliyölerdeki özel konut piyasasını sübvanse etmek için, daha çok konut ipoteklerinde vergi indiriminde bulunmak suretiyle yıllık 70 milyar dolar yardım sağladı. Oysa, ana kentlerde yaşayan kiracılar bu türden bir konut sübvansiyonundan yararlanamamaktadırlar.

Son elli yıl boyunca hükümet, gerek otomobil ulaşımı, gerekse petrol gibi fosil yakıtların kullanımını teşvik etme konusundaki taraflılığını istikrarlı bir şekilde sürdürdü.[10] Otomobilleşmenin gizli

7. James J. Flink, *The Car Culture* (Cambridge, MA: The MIT Press, 1975), s. 213.
8. David St. Clair, *The Motorization of American Cities* (New York: Praeger, 1986), s. 25.
9. *A.g.y.*; James J. Flink, *The Automobile Age* (Cambridge, MA: The MIT Press 1988).
10. Walter A. Rosenbaum, *Energy Politics and Public Policy* (Washington, DC: Congressional Quaterly Press, 1989).

maliyetleri konusunda şu örnek oldukça açıklayıcıdır. Pasadena, Kaliforniya'daki emniyet teşkilatının trafik kontrol masrafları dahil tüm giderlerinin yüzde 40'ının otomobil kökenli olduğu tahmin edilmektedir. Başka deyişle, Pasadena'daki teşkilatın otomobil kökenli masrafları benzin fiyatına vergi olarak dahil edilirse, kent genelinde satılan benzinin galon başına fiyatı 39 cent artacaktır.[11]

1956 ile 1970 yılları arasında ABD hükümeti otoyollar için 70 milyar dolar, demiryolu taşımacılığı içinse 795 milyon dolar, yani ulaşım için ayırdığı bütçenin sadece yüzde 1'lik bir kısmını harcamıştır.[12] 1970'lerde toplu ulaşım sübvansiyonunda bir artış olmuşsa da, Reagan yönetimi sırasında tekrar aşağı çekilmiştir. 1980 ile 1989 yılları arasında Federal ulaşım altyapısı masraflarını karşılayan bütçede otoyollar için ayrılan pay yüzde 45'ten yüzde 54'e yükseltilirken, toplu ulaşım için ayrılmış olan yüzde 16'lık pay yüzde 13'e düşürülmüştür. Demiryolu, havayolu ve denizyolu ulaşımı için yapılan harcamaların oranı ise yüzde 39'dan yüzde 33'e indirilmiştir.[13] 1988-1992 yılları arasındaki Bush yönetimi Reagan'ın izlediği politikayı sürdürdü; toplu ulaşım sübvansiyonları daha da azaltıldı ve Amtrak sübvansiyonları neredeyse yok denilecek hale getirildi.[14] Bunun yanında, eyalet ve yerel yönetimler de, mâli krizleri öne sürerek toplu ulaşım için ayrılmış olan bütçelerine kısıtlamalar getirmektedirler.

Otomobil için geliştirilen kamu politikaları sadece ABD'ye özgü bir durum değildir. Kanada'da bile toplu ulaşıma yardım kısıtlaması hep belirgin bir eğilim olarak tezahür etmiştir.[15] 1960 ile 1983 yılları arasında Batı Almanya'da, otoyol yapımına 210 milyar DM harcama yapılırken, demiryolu ağlarının geliştirilmesine sadece 23 milyar DM harcama yapılmıştır. Alman demiryolu sistemi yıllardır aşınma sorunuyla yüz yüzedir. Batı Almanya'da, 1950

11. Marcia D. Lowe, *Alternatives to the Automobile: Transport for Livable Cities* (Washington, DC: Worldwatch Institute, Tez No. 98, 1990), s. 34.
12. Bradford Snell, "American Group Transport", der. J. H. Skolnick ve E. Currie *Crisis in American Institutions* (Boston: Little, Brown, 1983) içinde, s. 316-338.
13. *Delivering the Goods: Public Works Technologies, Management, and Financing* (Washington, DC: U.S. Office of Technology Assessment, 1991) s. 3.
14. Robert Schaeffer, "Car Sick, Automobiles Ad Nauseam", *Greenpeace* 15 (1990): 13-17.
15. *A.g.y.*

ile 1981 yılları arasında 7.000 km.'lik ray hattı kullanımdan kaldırılmıştır.[16] Yapılan bir araştırmada da, Japon motorlu taşıt sanayiinin gelişmesinde rol oynayan dört etkenden birinin hükümetin izlediği koruma ve teşvik politikası olduğu ortaya çıkmıştır.[17]

Otomobil yanlısı bir politika izlemek sadece ABD'ye özgü bir durum değilse de otomobile, alternatif ulaşım biçimlerine verilen destekten iki kat daha fazla destek verilmesi sadece ABD'ye özgü bir durumdur. Avrupa ülkelerinde, tüzel kişilerin talepleri ve piyasa koşulları ulaşım politikasının yapısını belirlemede ABD'deki kadar etkin değildir. Avrupa'da kentsel toplu ulaşıma, piyasanın istekleriyle yönlendirilmemesi gereken zorunlu bir toplumsal hizmet gözüyle bakılmaktadır. İkinci Dünya Savaşı sonrasında Japonya ve Avrupa ülkeleri, toplu ulaşım sistemlerini yeniden inşa ettiler; aynı dönemde ABD ise toplu ulaşımın gerilemesine seyirci kalmıştır. Günümüzde, Avrupa ve Japonya'daki yerel yönetimler, çeşitli ulaşım tarzları arasında bir denge sağlamanın, tarzlar arası bağlantılar geliştirmenin ve ulaşım politikasını arazi kullanım politikasıyla beraberce yürütmenin gerekliliğinin farkına varmak konusunda ABD'den daha akıllıca bir politika izlemektedirler.

Özellikle ABD'de olmak üzere birçok ülkede özel ekonomik çıkarlar çoğunlukla hükümetin ulaşım politikasını harekete geçirici bir rol oynamaktadır. Bu özel ekonomik çıkarların otomobil ulaşımı ile ilgili olarak tüzel kişileri ve diğer unsurları biraraya getirerek bir şebeke oluşturduğu görülür; bir bütün olarak değerlendirildiğinde, otomobil sınaî kompleksi adını alabilecek bir şebekedir bu.

B. OTOMOBİL-SINAÎ KOMPLEKSİ

ABD'de, hükümetin ulaşım politikasında üç çıkar grubu hâkim konumdadır. Bunlardan ilki, petrol şirketleri, otomobil sanayii kuruluşları, kamyon şirketleri ve yol inşaat şirketlerinin dahil olduğu

16. Institut für Angewandte Umweltforschung, *Der Auto Knigge* (Reinbeck bei Hamburg: Rowohlt Verlag, 1990).
17. Shujiro Urata, "The Development of the Motor Vehicle Industry in Post-second-World-War Japan", *Industry and Development*, No. 24 (Viyana: United Nations Industrial Development Organisation, 1988) içinde, s. 1-33.

özel sektör otoyol lobisidir. İkinci grup, iş hacimlerini genişletecek ve kentin merkezî bölgelerindeki taşınmaz malların değerini arttıracak yollar arayan ulus aşırı şirketlerin merkez yönetim birimlerini de içine alan ana kentlerdeki ticarî kuruluşların dahil olduğu gruptur.[18] Üçüncü çıkar grubunu ise, işleri çevre yolu ve diğer otoyol yapımı ve bakımıyla ilgili olan uzman ve bürokratların yer aldığı kamu sektörlü otoyol kuruluşları ile ulaşım departmanları oluşturur. Bu üç çıkar grubunun birarada otomobil-sınaî kompleksini, yani ABD hükümet politikasını yönlendirme kudretine sahip unsuru –kendisine genellikle muhalif olan kamusal çıkar grubundan çok daha kudretlidir– meydana getirdiği söylenebilir.

Otomobil-sınaî kompleksinin politik etki gücünün temelini, modern ekonomiler için taşıdığı önem oluşturur. ABD'de tüm satışların dolar değeri olarak beşte birini otomobil satışları oluşturur. 1989'da ABD'de motorlu araç sanayiinde ve ilgili sanayilerde çalışan işçi sayısının 13.1 milyon civarında olduğu kaydediliyor; ki bu sayı, ülkede çalışan tüm işçi sayısının yüzde 14.3'üne veya başka bir ifadeyle, her 7 işçiden birine denk düşer. Bu iş alanında çalışan işçilere şoförler ve kamyon şoförleri, otomobil ve rafineri işçileri, satış ve servis elemanları, yol inşaatlarında çalışan işçiler, yol güvenliğinden ve bakımından sorumlu çalışanlar olduğu gibi araç ve yedek parça imalât tesislerinde çalışan işçiler de dahildir. 1991 yılında ABD'nin GSMH'sının yüzde 3.3'ünü tek başına motorlu araç üretimi oluşturmuştur.[19] Otomobilin ekonomi alanındaki merkezî önemi daha farklı yansımalar sonucu ortaya çıkar. Örneğin, ABD Nüfus Sayım Müdürlüğü'nden alınan verilere göre, 1990'da televizyon reklamlarına yapılan harcamaların başını, 1.8 milyar dolarlık toplam harcama içindeki yüzde 17.6'lık payıyla otomotiv sektörü çekmiştir. 1980'den beri dünyanın en büyük motorlu araç üreticisi konumunu koruyan Japonya'da da otomotiv sanayii benzer bir ekonomik güce sahiptir. 1985 yılında Japonya'nın motorlu araç sanayiinde ve ilgili sanayilerde çalışan toplam işçi sayısının 5.3 milyon, diğer bir ifadeyle toplam işgücünün yüzde 10.2'si kadar olduğu belirtiliyor.

Kurumsal ve tarihsel farklılıklar nedeniyle otomobil-sınaî

18. Sawers, *a.g.y.*
19. Motor Vehicle Manufacturers Association, *a.g.y.*, s. 59, 61.

kompleksinin politik etkileri ülkeden ülkeye değişiklik gösterse de, bu etkiler bütün otomobil üreticisi ülkelerde aynı şekilde hissedilir boyutlardadır. Glenn Yago'nun tarihsel analizi, yirminci yüzyıldaki demiryolu/elektrik ulaşım teknolojisinden otomobil/petrol ulaşım teknolojisine geçiş aşamasında, onun ifadesiyle "tüzel otomobil kompleksi"nin ABD ve Almanya'da oynadığı önemli rolü gözler önüne sermiştir.[20] Bu iki ülkenin geçirdiği tecrübeler arasında önemli farklılıkların bulunması, ABD'de toplu ulaşımın esas olarak şu iki etkenden ötürü daha erken bir dönemde ve çok daha hızlı bir şekilde inişe geçmesi yüzündendir: Rekabetçi kapitalizmin koşullarının uzun süre geçerliliğini koruması ve otomobil-sınaî kompleksinin ortaya çıkışının erken bir dönemde gerçekleşmesi.

ABD'deki otomobil-sınaî kompleksinin kökleri, kent ulaşımının henüz ağırlıklı olarak toplu taşımacılıkla gerçekleştirildiği dönemlere, 1930'lu yıllara kadar uzanır. Otomobil merkezli bir ulaşımın ortaya çıkmasına ilk ivmeyi 1930'larda kentlerdeki elektrikli tren raylarının sökülüp yolların otobüs ve otomobil ulaşımına açılması kazandırmıştır.[21] Ulusal Kent Otobüs Hatları ve benzeri alanlar için sağlanan sübvansiyonlarla birlikte General Motors'un bu değişime önemli katkıları olmuştur. Los Angeles ile Orange Country'deki 1.100 millik Pasifik Tramvay Ulaşım Sistemi GM, Firestone Tire and Rubber Company ve Kaliforniya'daki Standard Oil Company tarafından satın alındı ve yavaş yavaş yok edildi; 1962 yılına gelindiğinde sistemden hiçbir iz kalmamıştı. San Francisco ile East Bay'deki kentleri birbirine bağlayan Kilit Sistem Hatları da benzer biçimlerde ortadan kaldırıldılar.[22] GM komplosu diye adlandırabileceğimiz bu olay, hafif demiryolu toplu ulaşımının inişe geçmesine neden olan tek etken değildir. Diğer bir etkense bizzat toplu taşımacılık şirketlerinin kendileridir. Kâh kötü yönetimler, kâh eldeki gücün banliyölerdeki riskli emlâk alımlarında

20. Glenn Yago, *The Decline of Transit: Urban Transportation in German and U.S. Cities, 1900-1970* (Cambridge: Cambridge University Press, 1984).
21. Bak. Snell, *a.g.y.*; St. Clair, *a.g.y.*; Glenn Yago, "Corporate Power and Urban Transportation: A Comparison of Public Transit's Decline in the United States and Germany", der. Maurice Zeitlin, *Classes, Class Conflict and the State: Empirical Studies in Class Analysis* (Cambridge, MA: Winthrop, 1980) içinde, s. 296-323.
22. Meral, *a.g.y.*

kullanılması ve finansal ihtiyaçlarını karşılamak için seçimle işbaşına gelen yönetim kademesindeki memurlara vergi arttırımı konusunda rüşvet yedirilmesi, toplu ulaşımın bugünkü kötü konumuna düşmesinin nedenleri arasında sayılabilir.[23]

Otomobil-sınai kompleksinin nasıl işlediğine ilişkin bir örnek, ABD'de halihazırdaki Araç Tercihi Koalisyonu'dur. Ulus genelinde etkili olan bu lobici örgütlenme, kısıtlı yakıt verimliliği konusundaki girişimlerin sürücüleri küçük ve emniyetsiz otomobillere mahkum etmeye çalıştığı söylentilerini yayarak politikacıları ve kamuyu yanıltmaya çalışmaktadır. Sözcüleri her ne kadar örgütün bağımsız olduğunu iddia etse de, ortaklıkta 1991 yılına kadar otomobil sanayiinin örgüte 10 milyon dolardan fazla mali destek sağladığı ve örgütün tek misyonunun "kısıtlı yakıt verimliliğiyle ilgili kanun taslağını bozarak yerine daha fazla yakıt tüketimli standartların geçerliliğini sağlayacak çıkartmak" olduğu yollu haerler dolaşmaktadır.[24]

Otomobil-sınaî kompleksinin nüfuzuna rağmen hükümet onun salt aracısı konumunda değildir. Belli sınırlar dahilinde başka çıkar grupları ve seçmenler de –tüzel kişilerin çıkarlarına muhalif olanlar bile– aynı konuda baskın çıkabilmektedirler. Burada önemli bir nokta, her çıkar grubunun parasal ve politik nüfuzunu kullanmak konusunda eşit yaptırım gücüne sahip olmamasıdır. Bunu da böylece ifade ettikten sonra, 1981 ile 1988 yılları arasında Büyük Üçlü'nün (General Motors, Ford ve Chrysler) politik hareket komitelerinin ABD Kongre üyesi adaylara 700.000 dolardan fazla para harcadığını belirtelim. Buna ek olarak, ABD Kamu Çıkarlarını Araştırma Grubu'nun verilerine dayanarak, PAC'nin temiz hava kanununa muhalif üyeleri aynı dönemde politik adaylara 23 milyon dolar harcamıştır. GM ise 1981 ile 1988 yılları arasında temiz hava kanununu engellemek için tek başına 1.8 milyon dolar harcamıştır.[25] Bütün bu harcamaların yanında, temiz hava kanununu des-

23. St. Clair, *a.g.y.*; Deborah Gordon, *Steering a New Course: Transportation, Energy and the Environment* (Cambridge, MA: Union of Concerned Scientists, 1991).

24. Kristen Bruno, "The Detroit Shuffle", *The San Francisco Guardian,* 31 Mart 1993, s. 17.

25. Alexandra Allen, "The Auto's Assault on the Atmosphere", *Multinational Monitor* 11 (1990): 25.

tekleyenlerin yaptıkları harcamalar çok cüzî miktarda kalmaktadır. Otomobil-sınaî kompleksi para desteklidir ve oldukça nüfuzludur; oysa ona muhalif olan çıkar grupları parasal destek yönünden zayıftır ve daha az bir etki gücüne sahiptir. Bu koşullar ortaya çelişik durumların çıkmasına neden olurlar. Hükümet genellikle, bir yandan gelişmiş toplu ulaşım türlerini ve otomobile alternatif diğer ulaşım biçimlerini destekleyip, bir yandan da toplu taşıma araçlarının kullanımlarını azaltmak için elinden geleni ardına koymayan otomobil-sınaî kompleksini desteklemek gibi çelişkili bir durumla karşı karşıya kalır.

Otomobil-sınaî kompleksinin yaptığı etki, mekanik belirlenimler sonucu ortaya çıkan etkilerden değildir; mevcut seçenekerin alanını sınırlayan ve bunun üzerinde çeşitli söylemlerin geliştirilmesine önayak olan türden bir etkidir. Belirli bazı parametreler dahilinde ve bazı koşullar altında kamusal çıkar grupları ile otomobile karşı geliştirilen eleştirel tutumların da ulaşım politikasını etkilediği olmuştur. Otomobil-sınaî kompleksinin sahip olduğu gücün yenilmez olması gibi bir durum sözkonusu değildir; fakat bu arada bu gücün inkâr edilemeyecek kadar gerçek olduğunu unutmamakta da fayda var. ABD'de yakın tarihlerde gerçekleşen ve otomobil-sınaî kompleksinin kamunun istekleri karşısında geri çekilişine tanıklık eden en az üç örnek verilebilir. Bunlardan ilki, otoyol inşaatlarına karşı yapılan başkaldırılardır. 1950'lerde ve 1960'larda Boston, Washington DC ve San Francisco'da yöre halkının biraraya gelerek oluşturduğu örgütlü gruplar otoyol inşaatlarını durdurmayı başardılar. Bu gruplar, çok çeşitli etnik gruplara ve ırklara mensup, farklı toplumsal sınıflardan gelen insanlardan oluşmaktaydı.[26] 1960'larda otomobil kazaları sonucu meydana gelen yaralanmalarla ilgili söylemin seyrini değiştiren elverişli koşulların üst üste denk gelmesiyle birlikte otomobil-sınaî kompleksi ikinci yenilgisini yaşadı. Ondan sonra, daha güvenli otomobiller üretilmesi konusunda otomobil sanayiine daha fazla yüklenilmeye başlandı. Otomobil sanayiinin geri adım atmasında etkili olan üçüncü olay, 1973'te dünya genelinde yaşanan petrol krizi olmuştur. Bu olaydan sonra ABD hükümeti ilk kez yakıt verimliliği standartlarını yürürlüğe koymuştur.

26. Sawers, *a.g.y.*

Bu üç örnek, otomobil-sınaî kompleksinin gücünün her şeye yetmediğini açıkça ortaya koymaktadır. Şimdi de dikkatimizi, otomobil-sınaî kompleksine karşı geçmişte ve günümüzde alınan tavırların daha ayrıntılı analizine yönelteceğiz.

C. OTOMOBİL HEGEMONYASINA KARŞI ALINAN TAVIRLAR

Otomobilin eleştirilere konu olması yeni bir şey değildir. ABD'de, otomobilin ideolojik egemenliğinin aldığı ilk yara 1950'lere rastlar. Keats'in otomobille ilgili nükteli yakıştırması şu sözlerle başlar: "Bir varmış bir yokmuş, Amerikalının biri bir gün otomobile rastlamış ve ona âşık olmuş. Fakat bu aşkın sonu maalesef evlilikle noktalanmış ve Amerikalımız muradının cefasını ömür boyu çekmiş de çekmiş."[27] John Keats'in kara mizah üslubuyla yazdığı bu yazının yer aldığı kitabın başlığı –*The Insolent Chariots* (Arsız Arabalar)– 1957'de yaptığı bir konuşma sırasında Lewis Mumford tarafından önerilmiştir. Şimdilerde artık basmakalıp ve cinsiyetçi fikirlerle dolu olarak görülse de, Keats'in bu kitabı, zamanının popüler imgelemini yakalama ve otomobilin gittikçe artan maliyeti ile gittikçe düşen kalitesi hakkında o zamanlar daha yeni yeni ortaya çıkmaya başlayan söylentileri ifade etme konusunda oldukça başarılıdır.

Alman yapısı Volkswagen'lerin 1960'lardaki başarısı bir şeylerin değiştiğinin anlamlı bir göstergesiydi; VW'nin milyonlarca Amerikalı otomobil meraklısının ilgisini çekmesinin en belirgin nedeni, o dönemlerde Detroit'in içinde bulunduğu sıkıntılara hitap etmesiydi; bu araç gerek fiyatı gerekse kullanımı bakımından daha ucuz ve dayanıklıydı. 1960'larda ABD'de otomobil-sınaî kompleksi tamamen yeni bir alanda tıkanma yaşadı; emniyet. Ralp Nader'in 1965'de yayımlanan *Unsafe at Any Speed* (Her Hızda Emniyetsiz) adlı kitabı 1966 Trafik ve Motorlu Araç Emniyeti Kanunu'nun çıkarılmasına önayak olan tek önemli etkendir.[28] Otomobil-sınaî kompleksinin tüm ayak diretmelerine rağmen, güvenlik teknolojisine önem verilmesi konusunda kamu politikasının genelinde bir

27. John Keats, *The Insolent Chariots* (Philadelphia: J. B. Lippincott Co., 1958) s. 11.
28. Ralph Nader, *Unsafe at any Speed* (New York: Grossman, 1965).

değişim başladı. Bu değişim bir ölçüde, 1970 İş Güvenliği ve Sağlık Kanunu'nun da hazırlayıcısı olan ve 1960'lar ile 1970'lerde ortaya çıkan yeni düzenlemelerin bir sonucuydu. Bu arada otomobil sanayii için kazancın sağlıklı bir seyir izlediği ve yasal değişikliklerin malî zorluklar yaratmadığı dönemler de oldu tabii. Fakat otomobil sanayiinin liderliği o dönemlerde politik bir çerçeveden değerlendirilmemekteydi; nasıl olduysa olmuş ve otomobilin politik değerlendirmesi işini, özellikle tüketici koruyucusu Nader gibilerinin başını çektiği otomobili eleştiren çevreler üstlenmişti.[29]

Ortaya çıkışı Rachel Carson'ın 1962 basımı *Silent Spring* (Sessiz Bahar) adlı kitabıyla müjdelenen ve hızla büyümeye başlayan çevreci hareket, hava kirliliğini hemen otomobil sorunları listesine dahil ediverdi.[30] Yapılan araştırmalarda otomobilin hava kirliliğindeki yüksek etki payı ortaya çıktıktan sonra da, 1965 Motorlu Araç Hava Kirliliği Kanunu onaylanıp yürürlüğe kondu. 1960'lı yıllar, Lewis Mumford'un eleştirisinin (otomobil karşıtı tavırların oluşturduğu karmaşada erken bir çığlık) bir sonraki kuşağın kent uzmanları arasında yaygınlık kazanmasına tanık oldu; bu kuşağın en önemli kent uzmanlarından biri de Jane Jacobs'tır. Otomobile karşı eleştiriler otomobil altyapı oluşumlarına ve çarpık kentleşmeye giden yolu açan kentsel yenilenme ("kent tasfiyesi") konusuyla ilgili eleştirilere bağlandıkça yoğunluk ve çeşitlilik açısından yeni bir düzeye erişmiştir.

1970'lerin başlarında otomobili eleştirmek bir tür moda haline geldi ve otomobil karşıtı bir sürü kitap peş peşe yayımlanmaya başlandı.[31] Fakat otomobilin sonunu müjdeleyen haberler fazlasıyla abartılmıştı ve eleştiriler bir süre sonra geri adım atmaya başladı. James Flink'in Otomobil Çağı'nın 1970'lerin başında sona erdiğini gösteren analizi her ne kadar fazlaca iyimser bir yaklaşım idiyse de emniyet, enerji ve otomobilin çevresel maliyetleri konularına yöne-

29. Carol A. MacLennan, "From Accident to Crash: The Auto Industry and the Politics of Injury", *Medical Anthropology Quarterly* 2 (1988): 233-250.
30. Rachel Carson, *Silent Spring* (New York: Fawcett Crest, 1962).
31. Bak. Ronald A. Buel, *Dead End: The Automobile in Mass Transportation* (Baltimore: Penguin Books, 1972); John Jerome, *The Death of the Automobile* (New York: W. W. Norton, 1972); Emma Rothschild, *Paradise Lost: The Decline of the Auto-Industrial Age* (New York: Random House, 1973); Kenneth R. Schneider, *Autokind vs. Mankind* (New York: W. W. Norton, 1971).

lik yeni hükümet girişimlerinin gerçekten de bir etkisi olmuştu.[32] Dolayısıyla 1970'lerden itibaren otomobile daha az itibar edilir oldu.

1970'lerde artan otomobil eleştirisinin bir iki önemsiz başarıdan sonra otomobilleşme üzerindeki etkisi zayıflamıştır. Otomobil-sınaî kompleksinin büyüyen eleştirel ortam karşısında başarı kazanmasını sağlayan en büyük etken belki de "sağlıklı bir otomobil sanayiinin ekonomik öneminin gün geçtikçe daha fazla farkına varılmasıdır", ki bu farkındalık "bir zamanlar otomobili köşeye sıkıştırma tehdidi taşıyan politik güçlerin safdışı bırakılmasında büyük oranda etkili olmuştur."[33] ABD Nüfus Sayım Müdürlüğü'nün elindeki veriler, otomobilleşmenin 1980'lerde yeniden güç kazandığını gösteren örneklerle doludur. 1980 ile 1985 yılları arasında, ABD'deki bütün işçiler içinde işine arabasıyla tek başına gidenlerin oranı yüzde 64.4'ten yüzde 72.6'ya tırmanırken, işe toplu ulaşım araçlarıyla veya yürüyerek gidenlerin oranı yüzde 12.0'dan yüzde 9.2'ye düşmüştür.

1970'lerin sonları ile 1980'lerin başlarında ABD'de, ülkenin ekonomik refahı konusunda gözlerin otomobil sanayiine çevrilmesini sağlayan bir başka etken de, Japonya ile Avrupa arasındaki sürekli kızışan rekabet olmuştur. Böylece otomobile karşı getirilen eleştiriler ile düzenlemeler geri çekilmeye başlamış, sonra da düzenlemelerin otomobil sanayiine yüklediği maliyetlerin faturasının çıkarılmasına hizmet eder olmuştur. Örneğin, bir seferinde ABD'deki otomobil sanayii, hükümet içinde kulis yaparak, otomobillere hava torbalarının takılmasını zorunlu kılan uygulamayı, malî açıdan uygunsuz olacağı gerekçesiyle bir süre erteletmeyi başarmıştı.[34] Reagan'ın iktidarda olduğu yıllarda, yani 1980 ile 1988 yılları arasında, piyasa ideolojisine kasıtlı bir şekilde yine güvenlik konusu karşısında öncelik hakkı tanındı. Bunun yanında bu dönemde, trafik kazalarında önemli bir rol oynadığı bilinen otomobil ve otoyollarının emniyetsizliği, alternatif ulaşım biçimlerinin yokluğu ve her geçen gün daha da büyüyen trafik gibi nedenlerin geri plana itile-

32. Flink 1988, *a.g.y.*
33. Alan Altshuler ve d., der. *The Future of the Automobile: The Report of MIT's International Automobile Program* (Cambridge, MA: The MIT Press, 1984), s. 60.
34. MacLennan, *a.g.y.*, s. 244.

rek bakışların yeniden bireye yöneldiği, örneğin sarhoş araba kullanma konusunun yeniden gündeme getirildiği görüldü.

Otomobil-sınaî kompleksine karşı muhalefetin güç kazanmasının önündeki engellerden biri de, enerji kullanımını azaltmayı ve çevreyi korumayı amaçlayan uygulamaların iş alanlarını olumsuz yönde etkileyeceğinin farkına varılmasıdır. ABD'nin işgücünün yedide birini otomobil üretimi ile pazarlamasında çalışanlarla benzeri işkollarında çalışanların oluşturduğu düşünülürse, bunun oldukça büyük bir potansiyel güç oluşturduğu görülecektir. Aynı değerlendirmeyle, Amerikalıların günlük hayatlarının otomobille içli dışlı olması birçok Amerikalının hayatını otomobile bağlı olarak sürdürmesi durumunu yarattığı için otomobil karşıtı hareketin gelişme göstermesi daha da güçleşmektedir. Öte yandan, otomobil merkezli ulaşımın olumsuz taraflarıyla ilgili söylemin ilgi alanı, politika yapıcılarının bizatihi çalışmalarında yararlandıkları piyasa merkezli kısıtlayıcı varsayımlarla sınırlı kalmıştır. Örneğin, kazalar sonucu meydana gelen yaralanmalara karşı alınacak tedbirlerle ilgili kamusal politika, piyasa ideolojisini kendisine temel alan bir "düzenleyici kültürün" baskısı altındadır.[35]

Piyasa ideolojisi temelindeki düzenlemeye örnek olarak, yerel ve bölgesel yöneticilerin onayından geçen ve Los Angeles havzasını temizlemeyi amaçlayan kapsamlı planı –Hava Kalitesi Yönetim Planı– gösterebiliriz. Planın otomobil kaynaklı kirlilikle ilgili bölümünde yapılacak değişikliğin tüm yükü bireylere ve özel otolara yüklenmiştir. Öte yandan planda, semtler arası esnek bir ulaşım sistemine (bahis konusu, sübvanse edilecek bir ulaşım sistemi tabii ki) yer verilmemiştir; onun yerine, Los Angeles havaalanı ile Las Vegas arasında kurulması tasarlanan demiryolu hattı gibi büyük projelere ağırlık verilmiştir.[36] Bunun dışında, Hava Kalitesi Yönetim Bölgesi yasal güçlerin faaliyet alanını daraltmıştır; örneğin yasal güçler, o bölge dahilindeki arazilerin kullanımları konusundaki kararlara müdahale hakkına sahip değildir. Oysa arazi kullanımlarının denetim altında yürütülmesi, kirlilik için erken tedbirle-

35. *A.g.y.*, s. 247-248.

36. Robin Bloch ve Keil Bloch, "Planning for a Fragrant Future: Air Pollution Control, Restructuring and Popular Alternatives in Los Angeles", *Capitalism, Nature and Socialism* 2 '1991): 44-65.

rin alınmasında son derece önemli bir rol oynamaktadır.[37]

Bütün bunlardan yola çıkarak, otomobil merkezli ulaşımın yerini sağlamlaştırmasının sadece otomobil-sınaî kompleksinin varlığına bağlı olmadığı söylenebilir. Otomobilleşme, her şeyin fiyatını belirleyen, ama hiçbir şeyin değerini açıklamayan kısa vadeli ekonomik rasyonaliteyle de tam anlamıyla uyuşmaktadır, ki bu da piyasanın gücünü oluşturur. Öte yandan otomobilleşme, birçok kişinin geçimini sürdürmesini de sağlar. Otomobil kullanımını azaltmaya yönelik teklifler öne sürülürken, işçi sınıfının bu tekliflere muhalif olması irrasyonel bir hareket olarak algılanmamalıdır. İşçi sınıfının bu tekliflere tepki göstermesi, bu hareketin kaynağında işçilerin işlerini kaybetme korkusunun yattığını gösterir. Bu durum, toplumdaki bireysel çıkarlar ile kolektif çıkarlar arasındaki çatışmaya bir başka örnektir. Otomobil merkezli ulaşıma alternatif ulaşım biçimlerine prim verilirken, otomobil kullanımını azaltıcı düzenlemeler ve çalışmalar yapılırken ekonomik gerçeklikler gözardı edilmemelidir. Bu yöndeki girişimlerde aynı zamanda, otomobilin kişiye sağladığı özgürlüklerin, mahremiyetin ve esnek yolculuk imkânlarının yokluğundan kaynaklanan boşluğu dolduracak seçeneklere de yer verilmelidir. Bu konular üzerinde 9. Bölüm'de ayrıntısıyla durulacaktır.

D. SONUÇ

ABD'de ulaşım politikasını otomobil merkezli ulaşım yanlısı piyasa güçlerinin Avrupa'ya nazaran daha fazla yönlendirdiği açıkça ortadadır. Bu yönlendirmede otomobil-sınaî kompleksi ve onun kamusal politika üzerindeki nüfuzu merkezî bir rol oynamaktadır. Bu sınırlamalar, farklı sistemlerin biraradalığına izin veren ve daha az enerji ve kaynak ağırlıklı tüketimi hedefleyen ulaşım tarzlarına yönelik ekolojik ve toplumsal açıdan daha sağlıklı ulaşım politikalarının geliştirilmesini engellemektedir. Bununla birlikte, otomobil merkezli ulaşımla ilgili herhangi bir reform girişiminde bulunurken, bu reformun kişilerin öncelikle işlerine, sonra da bireysel

37. Eric Mann, *L. A.'s Lethal Air* (Los Angeles: Labor/Community Strategy Center, 1991), s. 50.

seçim haklarına yapacağı etkileri son derece gerçekçi yaklaşımlarla ele almak gerektiği de açıkça ortadadır.

1990'lı yılların otomobilleşmeyle ilgili yeni eleştirel yaklaşımlara tanık olması hiç de şaşırtıcı değildir. Amerikan halkının araç trafiğini büyük bir sorun olarak gördüğüne dair belirtiler mevcuttur. Örneğin, 1990'da San Francisco'da yapılan bir kamuoyu araştırmasında ulaşımla ilgili sorunların başı çektiği görülür; uyuşturucu, evsizlik, kirlilik ve suç işlemek gibi konuların çok çok önünde yer almıştır. Her yıl San Francisco Körfez Bölgesi'nde yapılan bu araştırmada, ulaşımla ilgili sorunlar son sekiz yıl içinde hep birinci sıraya yerleşmiştir. Birkaç ay sonra aynı bölgede yapılan bir başka araştırmada, trafiğin (sırasıyla) uyuşturucu, kuraklık, evsizlik ve suç konularını geride bırakarak en önemli sorun olarak görülmeye devam ettiği anlaşılmıştır. 1991'de de ulaşım sorunu, San Francisco Körfez Bölgesi'nin yüz yüze olduğu sorunların başında yer almıştır; 1992'de ise ekonomi ile iş sorunlarından sonra ikinci sırada görülmüştür.[38]

Günümüzde, perde arkasından otomobil merkezli ulaşımı tehdit eden iki önemli durum sözkonusudur. Bunlar, enerji ile çevre krizidir. Artık otomobile toplumsal açıdan gün geçtikçe daha fazla yükümlülükler getiren birçok özgül neden mevcuttur: (1) Otomobil kullanımındaki artışın emisyon azaltımı konusunda elde edilen teknik kazanımları bertaraf etmesiyle birlikte, otomobil emisyonları her geçen gün daha büyük bir sorun haline gelmektedir; (2) trafik sıkışıklığı ve onun ekonomik maliyetleri kentsel alanlarda her geçen gün etkisini daha da fazla hissettirmektedir; (3) 1991 Körfez Savaşı, petrol kaynakları kullanımının ne kadar masraflı ve kritik olduğunu bir kez daha gündeme getirmiştir. Ancak bütün bu durumlar, daha fazla çeşitlilik içeren bir ulaşım sisteminin kurulması yönündeki girişimlerde tek başına hiçbir işe yaramaz. Otomobil merkezli ulaşımın kemikleşmiş yapılarına karşı bir şeyler yapmak için, çeşitli seçmen topluluklarının harekete geçirilmesi şarttır; sonra da bu seçmen topluluklarının kendi adayları ve devlet yöneti-

38. Suzanne Espinosa, "Jobs, Economy Lead Bay Worries", *San Francisco Chronicle,* 12 Aralık 1992; Ramon G. McLeod, "Transportation Problems Again Top Bay Poll", *San Francisco Chronicle,* 8 Ocak 1991; Tim Schreiner, "Traffic Remains Area's No. 1 Worry", *San Francisco Chronicle,* 28 Ocak 1991.

cileri üzerinde baskı yapmaları gereklidir. Bütün bunlar yapıldıktan sonra, otomobil merkezli ulaşıma karşı elle tutulur alternatifler geliştirmek için uygun reform çalışmalarına geçilmelidir. Şimdi bu konu üzerine eğilelim.

9. OTOMOBİL MERKEZLİ ULAŞIMDA YAPILACAK DEĞİŞİKLİKLER

Mevcut ekolojiler ile insanların alışkanlıklarına gerekli hassasiyeti göstermeden mekânı sil baştan inşa etmeyi hedefleyen büyük tasarılarla yola çıkan otomobil merkezli ulaşımın değiştirilmesine yönelik her girişim başarısızlıkla sonuçlanmaya mahkûmdur. Herbert Marcuse'ün devrim sonrasına atıfta bulunarak "büyük kentleri yıkıp, yerine yenilerini kuracağız" dediği rivayet edilir.[1] Bu tür fikirlerde, büyük otoyol inşası ile yeni kent düzenlemeleri projelerindekine benzeyen bir görkemlilik havası hâkimdir. Görkemli planlar, insanî düzenlemeler ile oluşumları şeyler topluluğu; sömürülecek nesneler olarak görmeye eğilimlidirler. Bu durum, toplumun seçkin kesi-

1. Aktaran: André Gorz, *Ecology as Politics* (Montreal: Black Rose Books, 1980), s. 76.

mi ile uzmanlarının fikirlerini yurttaşlara ültimatomlar şeklinde yukarıdan dayatması sonucunu doğurur. Böyle yapmak yerine, toplumsal mekânları aşama aşama dönüştürecek ve insanların *bugünkü* ihtiyaçlarına sadık kalacak gerçekçi ve başarılı olma ihtimali yüksek alternatiflere ağırlık verilmesi daha yerinde olacaktır. Örneğin, otomobile alternatif olarak öne sürülecek bir araç ancak onun yerine geçebilecek özellikler taşıyorsa etkili olabilir. Günümüz sürücüleri için otomobilin yerini tutabilecek bir araç gereklidir; fakat bu araçlar hem gerçekçi, hem de otomobil gibi belli bir çekiciliğe sahip olmalıdır. Bu da yeni icatların yapılması anlamına gelir.

Otomobil kullanımının sınırlanması yönünde alınacak her türlü önlemin amacına ulaşması için, çeşitli şartların yerine getirilmesi gereklidir. Dünya genelinde, otomobil trafiğini azaltmaya yönelik başarılı girişimler, toplu ulaşım ve yaya ulaşımını geliştirmek için yapılan büyük yatırımlarla beraberce yürütülmüştür. Otomobili kısıtlamayı hedefleyen bir politika, kendi içinde kısıtlı ve kendisini kısıtlayan bir politikadır; tüm ulaşım tarzlarını dengelemek, çeşitlendirmek ve bütünlemek için harcanacak çabanın bir parçası olmadığı sürece bu politikanın başarısızlığa uğraması kaçınılmazdır. Hem sonra otomobil bağımlılığı, halihazırdaki özelleşmiş mekânların, hayat tarzlarının ve duyarlıkların bir ürünüdür. Otomobilleşmenin azaltılması için bütün ulaşım sistemlerinin ve ilgili altyapıların yeniden düzenlenmesi gerekir. Lewis Mumford'un da belirttiği gibi, "Ulaşım konusunun dışında kalan alanlarda eşit derecede önlem alınmadığı sürece ulaşım sistemini tam olarak yeniden inşa etmek imkânsızdır."[2] "İnsanlar normal kent hayatını otomobilin yardımı olmaksızın sürdüremeyeceklerse" otomobilleşmenin sınırlandırılması tam anlamıyla gerçekleştirilemez.[3]

ABD'de ulaşımın değiştirilmesine yönelik yeterli halk desteği mevcuttur. 1989'da *New York Times* ile *CBS*'in ortaklaşa gerçekleştirdiği bir kamuoyu araştırmasında, araştırmaya katılanların yüzde 80'inin "Çevre koruması, bedeli yönetmelik ve standartların

2. Lewis Mumford, "Transportation: Human Enrichment", *The New York Times*, 17 Mart 1971.
3. J. Michael Thompson, "Methods of Traffic Limitation in Urban Areas", der. Ralph Gakenheimer, *The Automobile and the Environment: An International Perspective* (Cambridge, MA: The MIT Press, 1978) içinde, s. 155.

getireceği masraflarla ölçülemeyecek kadar önemli bir konudur ve çevreyle ilgili yapılmakta olan çalışmalar her ne pahasına olursa olsun sürdürülmelidir" düşüncesini onayladığı ortaya çıkmıştır. 1981 yılından farklı olarak bunun 1989'da hemen herkesin ortaklaşa paylaştığı bir düşünce olduğu görülmektedir. Gallup ve Roger kamuoyu araştırmalarında da benzer sonuçlar elde edilmiştir.[4] ABD'nin genelinde olmasa bile bazı bölgelerinde, kirliliği azaltmak için otomobili denetim altında tutacak belirli önlemlerin alınması gerektiği görüşünü birçok kişinin desteklediği ortaya çıkmıştır. 1990'da San Francisco Körfez Bölgesi'nde yapılan bir kamuoyu araştırmasında, havanın kalitesini yükseltmek için alınacak önlemler konusunda en fazla destek alanlar sırasıyla şunlardır: Benzin için galon başına on cent daha fazla ödensin (araştırmaya katılanların yüzde 84'ü onaylamıştır), işe gidiş gelişlerde haftada bir gün toplu ulaşım araçları kullanılsın (yüzde 80), havayı kirletme bedeli ödensin (yüzde 64), hava kirliliği ölçümleri daha sık aralıklarla yapılsın (yüzde 58), köprü geçiş ücretleri 2 dolara yükseltilsin (yüzde 53). Araştırmaya katılanların neredeyse yarısı otoyol ücretlerini desteklerken, sadece dörtte biri otomobillerini daha seyrek veya belirli günlerde kullanabileceklerini belirtmiştir.[5] Bunu takip eden 1991 San Francisco Körfez Bölgesi kamuoyu araştırmasında, toplu taşımacılığın yoğun bir şekilde destek gördüğü ve ek otoyol yapımlarına karşı çok fazla muhalefetin olduğu görüldü. Araştırmaya katılanların yüzde 87'si toplu taşımacılığa daha fazla fon ayrılması gerektiğini belirtirken, yüzde 55'i de kamu fonlarının daha fazla otoyol yapımında kullanılmasına karşı olduğunu belirtmiştir.[6]

Değişim lehinde kamu desteğinin yanısıra, dünya genelinde ulaşım sistemlerine ilişkin yerel yönetimlerce başarılı bir şekilde gerçekleştirilen birçok reform modeli de mevcuttur. Bu modellerden bazıları Amerika'da geliştirilmiştir. Örneğin, Davis, Kaliforniya'da valilik, enerji tasarrufu sağlamak ve otomobil ulaşımına al-

4. Mark Sagoff, "The Greening of the Blue Collars", *Reports from the Institute for philosophy and Public Policy* 10 (1990): 1-5.
5. Ramon G. McLeod, "Top Bay Area Headache is Transportation", *San Francisco Chronicle,* 7 Ocak 1991.
6. Frank Viviano, "Commuters Want More Mass Transit", *San Francisco Chronicle,* 31 Ocak 1991.

ternatif ulaşım biçimlerine gelişim olanağı tanımak için bina kodları ile çeşitli yönetmelikler yürürlüğe koymuştur.[7] Bu bölgede, otomobile alternatif bir ulaşım biçimi geliştirmek için sırasıyla şu değişiklikler yapılmış: 1) Geniş kapsamlı bir bisiklet yolu sistemi kurulmuş; 2) toplu taşıma kullanışlı ve ucuz bir hale getirilmiş; 3) işe gidiş geliş trafiğini azaltmak için kırsal sanayiilerin geliştirilmesine önem verilmiş.

Bu bölümde otomobile alternatif olmaya aday ulaşım biçimlerini irdeleyeceğiz. Aday diyoruz, çünkü başarıları bugüne kadar deneylerle kanıtlanmış alternatiflerdir bunlar, hiç değilse yerel yönetim birimlerinde. Bazı alternatifler ise, örneğin otomobil güvenliğini ve yakıt verimini arttırmak ve otomobil emisyonlarını azaltmak için denetimlerin yoğunlaştırılması ve genişletilmesi gibi önceki yıllarda başarılı olmuş girişimlerden yola çıkılarak geliştirilmiştir. Bazıları da, ulaşımdan çok birimler arasındaki mesafelerin yakınlığını esas alan planlama ve kent gelişimi konusundaki yeni yaklaşımların geliştirilmesiyle ilgilidir. Bu tür bir yaklaşım yerleşim birimlerinin daha yoğun bir biçimde birarada bulunmasını öngörür. Aday olabilecek alternatiflerin inceleneceği bu bölümde özellikle, arazi kullanımlarının ulaşım ihtiyaçlarına göre yönlendirilmesinin ve ulaşım tarzlarının bütünleştirilip çeşitlendirilmesinin zorunlulukları üzerinde durulacaktır. Otomobil, ulaşımda önemli bir yere sahiptir belki, ama demiryolu, otobüs, yürümek ve bisiklet de bir o kadar önemlidir.

A. YÖNETMELİK

Brookings Enstitüsü'nün çalışma raporlarından birinde de belirtildiği gibi, ABD'de otomobille ilgili bugüne kadar uygulamaya konmuş olan yönetmelikler yeterince sert değildir; "Bazıları uygulamaya konan politikaların otomobil kullanımını azaltmaya yönelik hazırlandığını savunsa da, Kongre'nin otomobilin yerini alacak başka ulaşım tarzlarını teşvik etmek yerine, bu ulaşım tarzını şirin

7. Anne Whiston Spirn, *The Granite Garden: Urban Nature and Human Design* (New York: Basic Books, 1984), s. 85.

göstermeye çalıştığı açıkça ortadadır."[8] Özellikle Kaliforniya gibi bazı eyaletlerde yürürlükte olan otomobille ilgili yönetmelikler Federal hükümetin çıkardığı yönetmeliklerden daha başarılı bir şekilde hazırlanmıştır. Eyalet hükümlerinin ulaşım konusundaki inisiyatiflerinin günden güne artması da yerel yönetmeliklerin Federal hükümete intikal etmesinin yolunu açacaktır.

ABD'de otomobille ilgili üç yönetmelik tipi mevcuttur: Hava kirliliği, yakıt ekonomisi ve güvenlik standartları. Bu alanlarla ilgili federal hükümetin çıkarmış olduğu kanunlar ise, 1966 Ulusal Trafik ve Motorlu Araç Güvenlik Kanunu, 1972 Motorlu Araç Enformasyon ve Tasarruf Kanunu, 1975 Enerji Politikası ve Ölçülü Kullanma Kanunu ile 1970-1977 Temiz Hava Kanunu'dur. Hava kirliliği standartları Çevre Koruma Komisyonu'nun, yakıt ekonomisi Ulaştırma Sekreterliği'nin ve güvenlik Ulusal Otoyol Trafik Güvenliği İdaresi'nin sorumluluğu altındadır. Hükümetin bu yaptırımları, otomobil bağımlılığının yarattığı sorunlarla ilgilenirken yeterince sert olamamıştır; otomobil bağımlılığının yarattığı sorunlarla ilgilenmekten ziyade, her zaman otomobil üreticilerinin sorunlarıyla ilgilenmeye daha hevesli olduğunu hissettiren bir tutum sergilemiştir. Otomobil bağımlılığından kaynaklanan sorunları belki de en ciddi boyutlarda yaşayan Kaliforniya Eyaleti övgüyü hak edecek bir kararlılıkla etkili ve güçlü hava kalite yönetmelikleri geliştirdi. 1990'da, Kaliforniya Hava Kaynakları Kurulu geliştirdiği standartların kapsamında yer alan ve elektrik gücüyle çalışan otomobiller dahil havayı daha az kirletecek yakıt ve araçların geliştirilmesini amaçlayan bir dizi yönetmeliği yürürlüğe koydu.[9]

Otomobil yönetmeliklerinin işlerliğini temelde sınırlayan şey, bunların yeterince güçlü ve kapsamlı olmamalarıdır. Geliştirilen yönetmelikler, otomobil-sınaî kompleksinin büyük yıpratma girişimlerine sürekli maruz kalmıştır. İster hava kirliliği konusunda ister yakıt ekonomisi veya güvenlik konularında olsun, otomobil-sınaî lobisi standartları hafifletmeyi veya bunların uygulamaya geçirilmesini erteletmeyi başarmıştır. Örneğin, Kaliforniya'daki oto-

8. Robert W. Crandall ve d., der. *Regulating the Automobile* (Washington, DC: The Brookings Institution, 1986), s. 2.
9. Richard W. Stevenson, "California to Get Tougher Air Rules", *The New York Times*, 27 Eylül 1990.

mobil ve benzin üreticileri, eyalet yönetiminin hava kirliliği konusundaki en sert yaklaşımlarını bile yumuşatmada başarılı olmuşlardır. Otomobil-sınaî lobisi, son zamanlarda ABD ekonomisinin zayıflığından da yararlanmasını bilerek yeni uygulamaların masraflı olacağı konusunda hükümeti ikna etmeyi başarmıştır. Bu tür ekonomik nedenler, 1990'da Kaliforniya'da çevre korumasıyla ilgili sınırlamalar getirmeyi amaçlayan girişimin sonuçsuz kalmasında önemli bir rol oynamıştır. Bu yönetmelik girişimine red oyu verenler belli ki, yönetmeliğin getireceği kısıtlamalardan dolayı eşya fiyatlarının artacağı ve iş olanaklarının yitirileceği endişesini taşımaktaydılar.

Otomobil yönetmeliklerindeki anlayış eksikliğini deneysel çalışmalar sonucunda ortaya çıkan iki örnekle açıklayabiliriz. Birincisi, otomobil yönetmelikleri uygulama sahalarını daha çok yeni otomobiller üzerinde yoğunlaştırmaktadırlar. Yeni teknolojilere getirilen ek standart maliyetleri yeni otomobillerin fiyatlarını yukarıya çekmiş, "böylece yıpranmış, emniyetsiz, benzin düşmanı eski otomobillerin yenileriyle değiştirilmesi işlemlerinin ertelenmesine neden olmuştur."[10] Eski otomobillerin yenilenmesi veya revizyondan geçirilmesi pratik bir çözüm yolu değilse de sayılarının azaltılmasını sağlayacak çeşitli eski otomobil sahiplerinin araçlarını ellerinden çıkarmalarını sağlayacak teşvik edici veya cezalandırıcı önlemleri pekâlâ yürürlüğe sokabilirler. Otomobil yönetmeliklerinde kendini açıkça hissettiren diğer dargörüşlülük örneğine güvenlik standartlarında rastlamak mümkündür. Otomobil güvenlik standartları, otomobil yolcularının trafik kazalarındaki ölüm oranının düşmesine yardımcı olurken, "otomobil sürücülerinin yönetmeliklerin kısıtlayıcılığına gösterdikleri tepkisel hareketlerden dolayı yayalar, bisiklet ve motosiklet sürücüleri üzerinde kötü etkileri olabilmektedir."[11] Otomobil güvenlik yönetmelikleri, otomobil yolcularına gösterdiği özeni yayalar, bisiklet ve motosiklet sürücülerine göstermeme konusundaki dargörüşlülüğünü hep sürdürmüştür.

Metal bir kutunun koruması altında olmayan yaya ve iki tekerlekli araç sürücülerinin güvenliğini de dikkate alan bir trafik mü-

10. Crandall ve d., der. *a.g.y.*, s. vii.
11. *A.g.y.*, s. 84.

hendisliği anlayışını içeren daha kapsamlı bir otomobil merkezli ulaşım yönetmeliğine ihtiyaç vardır. Böyle bir uygulamaya uygun bir trafik mühendisliğinin görevleri arasında hız sınırlamaları getirmek, daha geniş yaya yolları yapmak, bisiklet yollarını arttırmak, yaya geçitlerinin daha belirgin bir biçimde çizilmesini sağlamak ve trafik lambalarını otomobil trafiği yerine yaya trafiğini esas alacak şekilde ayarlamak yer almalıdır. Otomobil yönetmelikleri, otomobil performansındaki gelişmelere –otomobil merkezli ulaşımın yarattığı sorunları gidermeyi amaçlayan teknolojik onarımlara– karşı bugüne kadar hep ilgisiz kalmıştır.

B. TEKNOLOJİK ONARIM

Teknolojik onarıma karşı gösterilen olumlu tepkiler oldukça yaygın ve otomobil kaynaklı kirliliği azaltacağına ilişkin bazı olumlu şeyler de vaat ediyor. Teknolojik onarım stratejisi yeşil otomobillerin, yani elektrikle çalışan veya daha temiz yakıt kullanan içten yanmalı motora sahip otomobiller gibi ekoloji dostu otomobillerin, bilgisayar destekli "akıllı" otomobillerin ve trafik sıkışıklığı ile otomobillerin boşta çalışma zamanlarını azaltacak otoyolların geliştirilmesini kapsar. Bu teknolojiler, otomobil trafiğinden kaynaklanan kirliliği sadece cüzî ölçülerde azaltabilme özelliklerine rağmen, otomobil merkezli ulaşımdan kaynaklanan sorunlara getirilecek çözümler içinde otomobil-sınaî kompleksi ile hükümetin en fazla desteğini alan çözüm şekli olmaları bakımından önemlidirler. Otomobil-sınaî kompleksi böyle bir çözüm şeklini destekler, çünkü bunun otomobilin egemenliğiyle hiçbir alıp veremediği yoktur. Bu teknolojiler, otomobilin itibarını azaltacak alternatiflerin geliştirilmesine ve otomobil kullanımının azaltılmasına ilişkin merkezî toplumsal ihtiyaçlara seslenmezler.

Teknolojik değişiklikler içinde makûl olanı, günümüzde adı sayılı birçok benzin şirketince de önerilen temiz yanan benzin türevleridir. Bu tür benzinler belli bir iyileşmeye işaret etseler de, yepyeni yakıtlar (örneğin, elektrik ve hidrojen) ve yepyeni otomobiller (sözgelimi, güneş enerjisiyle çalışan küçük araçlar) gibi etkili teknolojik değişikliklerin ortaya çıkışının gecikmesine neden olmakta-

dırlar. Bu anlamda, Kaliforniya'da "otomobil ve benzin sanayileri, kirletici etkisi düşük benzinleri... otomobilde ve yakıtta köklü değişikliklere başvurulmadan temiz hava yönetmelikleriyle ulaşılabilecek yegane çözüm yolu olarak görmektedirler."[12]

Yeşil yakıtlar içinde en temiz olanları hidrojen ile elektriktir. Hidrojen yakıtı havaya neredeyse hiçbir kirletici madde salmaz ve fosil olmayan, hemen hemen bitimsiz bir yakıttır; su ve başka birçok kaynaktan elde edilebilmektedir.[13] Mazda ve Mercedes-Benz, hidrojen motoru araştırması yapan otomobil üreticileri içinde lider konumdadır ve Mazda'nın halihazırda hidrojenle çalışan prototip bir otomobili mevcuttur. Fakat duruma bakılırsa, hidrojen yakıtlı otomobillerin toplu üretime geçmesi birkaç on yılı alacak gibidir. Bu teknoloji henüz otomobiller için oldukça yenidir ve mükemmel bir hale gelmesi için epey bir zaman geçeceğe benzer. Elektrik ise, otomobillerde uzun zamandan beri kullanılmakta olan bir yakıttır. Metanoldan, reformüle edilmiş benzinden veya sıkıştırılmış doğalgazdan hem daha temiz hem de daha ucuzdur. Reformüle edilmiş benzin, metanol (M85), sıkıştırılmış doğalgaz ve elektrik, alternatif yakıt olma konusunda birbirleriyle rekabet halinde olan dört önemli yakıt türüdür. Çeşitli çevresel riskler de dahil olmak üzere otuz üç alanda benzinle yapılan karşılaştırmalı analizde bu dört alternatif türü içinde en iyisinin elektrik olduğu ortaya çıkmıştır; onu sırasıyla sıkıştırılmış doğalgaz, M85 ve reformüle edilmiş benzin izlemektedir.[14]

Tüketicilerden ve hükümetten gelen yoğun baskı üzerine otomobil üreticileri elektrikli araç geliştirmeye başladı. Aslında elektrikli taşıt teknolojisi, elektrik ile buhar gücünün otomobillerde kullanılacak bir enerji kaynağı olarak benzinle birlikte düşünüldüğü ondokuzuncu yüzyıldan beri gündemde olan bir konudur.[15] 1900 yılında ABD'de satılan 4200 otomobilden sadece yüzde 22'si ben-

12. Donald Woutat, "GM Endorses Cleaner-Burning Reformulated Gas for Its Models", *The Los Angeles Times,* 19 Mart 1991.
13. John Vidal, "Hydrogen Car that Goes Like a Bomb", *The San Francisco Bay Guardian,* 3 Temmuz 1992.
14. S. McCrea ve R. Minner, 1992, *Why Wait for Detroit?* (For Lauderdale: South Florida Electric Auto Association, 1992), s. 83.
15. Peter Tira, "Elec-trekking", *The San Francisco Bay Guardian* 10 Ekim 1990, s. 42.

zinle, yüzde 38'i elektrik gücüyle, yüzde 40'ı da buhar gücüyle çalışmaktaydı. Günümüzde Kaliforniya'da halihazırda kayıtlı 30,000 elektrikli taşıt bulunmaktadır ve 1990 Kaliforniya Hava Kaynakları Kurulu yönetimi, otomobil üreticilerinden otomobil üretimlerinin yüzde 2'lik kısmını elektrik gücüyle çalışan otomobillere ayırmalarını, 2003 yılında da bu oranı yüzde 10'a çıkarmalarını talep eden bir yasa taslağı üzerinde çalışmaktadır. Kaliforniya'da çıkartılan yönetmelikler üzerinde New York Kenti dahil başka eyaletlerde de dikkatle durulmaktadır. Görünen o ki, ABD'deki yeni otomobil piyasasının üçte birini elektrikli taşıtların oluşturması konusunda yasal yaptırımlar getirilmesi yakın bir zamanda gerçekleşecektir.[16]

Elektrikli taşıtların yoğun bir ilgiyle karşılanmasının nedeni, bu taşıtların benzinle çalışan otomobillerden çok daha az kirletici özellikte olmalarıdır. Öyleki, bugün Los Angeles ve civarında benzinli otomobiller yerine yapımları eksiksiz bir şekilde tamamlanmış elektrikli otomobiller kullanılıyor olsaydı, havada nitrojen oksit yüzde 79.0, karbonmonoksit yüzde 99.8, hidrokarbonlar yüzde 99.0 daha az olacaktı.[17] Bırakın otomobillerin tümünü değiştirmeyi, elektrikli otomobillerin çok kısmi bir şekilde kullanıma sokulmaları bile hissedilir sonuçlar elde edilmesi için yeterli olacaktır. New Jersey'de yapılan bir araştırmada, otomobillerin yüzde 10'unun elektrikli otomobillerle değiştirilmesi halinde, eyaletteki otomobil kaynaklı hava kirleticilerde otomatik olarak yüzde 10'luk bir düşüş sağlanacağı, bunun da elektrik kullanımı sırasında çıkan emisyonlarda herhangi bir artış olmadan gerçekleşeceği ortaya çıkmıştır.[18] Elektrikli taşıtların kirliliği azaltıcı etkilerinin yanında başka avantajları da vardır. Motorları neredeyse hiç ses çıkarmamaktadır, ki bu da günümüzde kentlere hâkim olan gürültünün giderilmesine yardımcı olacaktır. Elektrikli taşıtlarda çok az hareketli parça bulu-

16. Lesley Hazleton, "Really Cool Caars", *The New York Times Magazine,* 29 Mart 1992.

17. Lamont C. Hempel, "The Promise of Electric Vehicles", der. Robert L. Deen, *The Alternatives to Gridlock: Perspectives on Meeting California's Transportation Needs* (Sacramento: California Institute of Public Affairs, 1990) içinde, s. 123.

18."Impact on Air Pollution in New Jersey: Electric Cars" (Upper Montclair, NJ: Department of Environmental, Urban and Geographic Studies, Montclair State, 1991).

nacağı için de servis ve bakım için yapılan masraflar bir hayli düşecektir; elektrikli taşıtlarda susturucuya, yağa, radyatöre veya emisyon testlerine gerek olmayacaktır. Sonra, trafikte beklerken enerji harcamak diye bir şey *hiç mi hiç* sözkonusu olmayacaktır.[19]

Yeşil otomobillerin piyasada tutunamayacaklarına ilişkin sıkça ileri sürülen nedenlerden biri de, sürücülerin bugünkü otomobillerden daha küçük ve güçsüz taşıtları kullanmak istemeyecekleridir. Fakat ortada bu görüşün geçersizliğini kanıtlayacak bir sürü örnek mevcuttur. Bunların içinde en ünlüsü de tahmin edilebileceği gibi Kaplumbağa Volkswagen'lerdir. Kaplumbağa'dan daha küçük otomobiller bile piyasada oldukça başarılı olmuşlardır. Fransa'nın kırsal kesimlerinde yıllardan beri kullanılmakta olan *voiturette*, daha yenilerde Paris'te popüler olmuştur. *Voiturette'*lerin motorları bir silindirlidir ve azami hızı saatte 28 mildir. Kullanımı da çok basittir –vites kolu üç pozisyonludur (ileri, geri, boş) ve debriyajı yoktur. Ehliyet ve ruhsat gerektirmediği için 14 yaşında biri bu otomobilleri rahatlıkla kullanabilmektedir. Bu otomobiller çok az yer işgal ettikleri için park uygulamalarından da muaftırlar. Bu nedenle, piyasanın dışında *voiturette'*lere ehliyetlerini kaybeden sürücülerden epey talep geliyor. Fakat ehliyetlerine kavuşur kavuşmaz bu sürücülerin çoğunun *voiturette'*leri kullanmaktan vazgeçtiği gözlenmiştir. *Voiturette* sahiplerinden biri bu otomobiller için şunları söylemektedir: "Bu arabalar kent ve çevre sorunları için mükemmel çözüm; az yakıt harcıyorlar, ortalama bir arabadan daha az yer kaplıyorlar, çevreyi daha az kirletiyorlar ve Fransız şoförlerin araba kullanırkenki o pek meşhur sinirli halleri bu arabaları kullanırken epey azalıyor, çünkü arabanin gücüyle pek ilgili olmadığınız için daha dikkatli kullanmak durumunda kalıyor ve sinirlenmeye vakit bulamıyorsunuz."[20]

Daha verimli yakıt kullanan ve çevreyi daha az kirleten otomobillerin yanısıra, başka teknolojik yenilikler de gelişim aşamasındadır. Bunlardan biri de akıllı otomobil-akıllı otoyol kombinasyonudur. Bilgisayar destekli mühendisliğe dayalı bu teknoloji trafik

19. Gordy Slack, "Sing the Auto Electric", *Pacific Discovery,* Yaz 1991, s. 3-4.
20. Judson Gooding, "Le Un-Car Takes to the Streets of France", *San Francisco Chronicle,* 3 Mart 1991, s. 3.

sıkışıklığını, geniş bir sahayı kapsayan trafik durumlarını sürücülere ve otomatik otoyol tabelalarına anında aktararak azaltmayı amaçlamaktadır. ABD, bu tür Akıllı Taşıt ve Otoyol Sistemleri hakkında daha şimdiden araştırmalara girişen birçok ülkeden sadece birisidir. Ancak bu sistemlerin uygulama aşamasına geçmeleri için daha çok zamana ihtiyaç vardır ve uygulamaya geçtiklerinde de trafik sıkışıklığını ancak bir nebze rahatlatabileceklerdir.[21]

Akıllı sistemlerin, alternatif yakıtların ve yeşil otomobillerin gelişimleri ve kullanımları teşvik edilmelidir. Teknik iyileştirmelerin hem gerçekleşme imkânları vardır hem de daha istek uyandırıcıdırlar. Örneğin, kurşunsuz benzinlerin piyasaya tanıtılmasından sonra ABD'de kurşun emisyonlarında yüzde 90'lık bir azalma görülmüştür. Ancak, bütün bu teknolojik onarımların otomobil merkezli ulaşımın yarattığı daha büyük çaplı sorunlara gösterilmesi gereken dikkati dağıtmaları gibi bir tehlike sözkonusudur. Otomobil teknolojisinin geliştirilmesi elbette gereklidir, fakat bunun yanında otomobile alternatif çözümler getirilmesi de bir o kadar gereklidir; bu alternatiflerin başarılı olmaları, onların diğer faktörler içinde kolaylık sağlayıcılıkları ve ilgi çekicilikleri bakımından en iyisi olmalarına bağlıdır. Otomobilsiz ulaşım tarzlarının kolaylık sağlayıcı özelliklerini geliştirmenin bir yolu, insanların sürekli katetmek durumunda oldukları mesafeleri azaltmaktır.

C. YAKIN ULAŞIM

Otomobil kültürü mitolojisi, yaygın otomobil kullanımının bugünkü ulaşım sorunlarını çözeceğine inanır, oysa William Leiss'in de yirmi yıl kadar önce belirttiği gibi:

> ... herkesin özel otomobile sahip olması gibi bir durumun gerçekleşmesi halinde bile, insanlar gerekli hareket imkânından mahrum kalacaklardır. Bunun nedeni, hareketlilik talebinin tümüyle toplumsal düzenlemelerce belirleniyor olmasıdır, bunun en iyi örneği çalışma mekânı ile yaşanılan mekânın ayrı olmasıdır. Her geçen gün daha da

21. *Bulletin* (Washington, DC: Surface Transportation Policy Project, 18 Ekim 1991).

yaygınlaşan özel ve kamusal taşıtlarla karşılaştırıldığında bu düzenlemeler bir bütün olarak, kişisel hareket imkânlarını çok daha fazla zora koşabiliyor (sözgelimi, hareket imkânlarını daha da aranır hale getirebiliyor) veya daha da hızlı gerçekleşmesini sağlayabiliyor. Yapının tamamının karmaşık bir özellikte olması, bireyleri gerekli faaliyetleri en uygun biçimde icra edebilmelerini doğrudan sağlayacak araçlara (örneğin, kendi fiziksel hareketlilik kapasitelerine) başvurmak durumunda bırakıyor.[22]

Bir çarpık kentleşme ortamında otomobil kullanımının daha yaygın hale getirilmesiyle hareketlilik sorunları çözülemez. Dahası, dağınık bir şekilde gerçekleşen kentleşme hareketinin bugünkü yapısı yeterince esnek bir toplu taşımacılık sistemine en basit geçişi bile olanaksız hale getirmektedir. Toplu taşımacılığın daha yaşanır bir hale getirilmesi için otomobil mekânının tamamen yeniden inşa edilmesi gerekir.

Anakent sınırları dışındaki bölgelerde ve banliyölerde yürüyerek veya bisikletle gerçekleştirilen ulaşımların önündeki tek engel sadece birimler arasındaki uzaklıklar değildir. Banliyölerin havadan çekilen fotoğraflarında yerleşim birimlerinin dükkânlardan, park alanlarından ve okullardan hiç de o kadar uzak olmadıkları görülmektedir.[23] Banliyölerin büyük bir çoğunluğunda, yerleşim birimleri ile kamu hizmet birimleri arasında yarım millik veya en fazla üç millik mesafe olduğu tesbit edilmiştir. Yaya ve bisiklet yollarının güvenli geçitlerden yoksun olmaları ve karşıdan karşıya geçişi olanaksız kılan otoyolların varlığı yayalara ve bisiklet sürücülerine engel oluşturmaktadır. Bu nedenle, sorunun sadece uzaklıklardan (ve yolculuk sürelerinden) kaynaklanmadığı açıkça ortadadır.

Son tahlilde, otomobil mekânını yeniden inşa etmek için yapılması gereken anahtar işlem, onu bugünkü dağınık yapısından kurtarıp tekrar bütünlüklü bir hale getirmektir. Avrupa, Kuzey Amerika, Avustralya ve Asya'nın belli başlı otuzüç kentini kapsayan

22. William Leiss, *The Limits to Satisfaction: An Essay on the Problem of Needs and Commodities* (Toronto University of Toronto Press, 1976), s. 31.
23. Richard K. Untermann, "Can We Pedestrianize the Suburbs?", der. Anne Vernez Moudon, *Public Streets for Public Use* (New York: Van Nostrand Reinhold Company, 1987) içinde, s. 123-132.

analizlerinde Peter Newman ile Jeffrey Kenworthy, kentlerdeki nüfus yoğunlaşması ile otomobil bağımlılığı arasında karşılıklı bir ilişkinin sözkonusu olduğundan sözederler.

> Başka bir deyişle, kentin nüfus ve işyeri bakımından yoğun olan bölgelerinde, toplu taşıma araçlarını kullananların katettikleri km. sayısının kişi başına düşen oranı, toplu ulaşımda katedilen toplam km. oranı, kişi başına düşen toplu taşıma araç tedariği, kişi başına düşen yıllık sefer sayısı ve toplu ulaşımdan yararlanan işçi sayısı diğer bölgelere göre daima yüksektir. Aynı şekilde, işe yaya olarak bisikletle gidenlerin oranının yüksek oluşu nüfus yoğunluğunun yüksek oluşuyla doğru orantılıdır.[24]

Bu nedenle otomobil bağımlılığının azaltılmasının amaçlandığı kent bölgelerinde arazi kullanımının arttırılmasına önem verilmelidir. İleri aşamalarda yapılacak değişikliklere nüfus yoğunluğu oranlarının artması temel sağlayacaktır. Değişikliklerden kastımız, motorsuz taşıtlı ulaşım tarzlarının geliştirilmesine daha fazla imkân tanınması, toplu taşımacılığın geliştirilmesi ve hızlı trafik akışına sınırlamalar getirilmesidir.

Sözünü ettiğimiz son değişiklik –yani, hızlı trafik akışına sınırlamalar getirilmesi–, daha fazla ve daha geniş yolların yapılmasının taşıt hızını artıracağını ve böylelikle trafik tıkanıklığını azaltacağını düşünen birçok ulaşım planlamacısının varsayımlarına tümüyle ters düşeceğe benzer. Newman ile Kenworthy'nin belirttiği gibi, "planlı tıkanıklık" otomobil bağımlılığını azaltabilecek, enerji verimini artırabilecek ve ulaşım tarzlarının çeşitlenmesini ve dengelenmesini sağlayabilecektir. Serbest trafik akışı ise, kentin parçalı gelişimini ve daha az yoğunluklu arazi kullanım modellerini teşvik etmektedir. Serbest trafik akışının yakıt tasarrufu sağladığı ve emisyonları azalttığı sonucunu bulgulayan araştırmalar, trafik akışını topyekün bir kent *sistemi*nin bir parçası olarak hesaba katmazlar. Uzun vadede serbest trafik akışı, arazi kullanım yoğunluğunu azalttığı için er ya da geç otomobil bağımlılığının artmasına neden olur. Chicago, New York ve Detroit gibi kentlerdeki geniş otoyol

24. Peter G. Newman ve Jeffrey K. Kenworthy, *Cities and Automobile Dependence: A Source Book* (Brookfield, VT: Gower Technical, 1989) s. 50.

sistemleri, arazi kullanımını parçalı hale getirmekte, trafiği daha da arttırmakta ve bunun sonucunda daha fazla trafik tıkanıklıklarının oluşumuna zemin hazırlamaktadır.[25]

Toplumsal mekânın hızlı trafiğe uydurulması, verili bir mekânın özgün karakterini değiştirdiği gibi, tarihsel ve psikolojik içerimleri olan bir mekân anlayışını (6. Bölüm'de bahsedildiği gibi) da tahrip eder. Hızlı trafik akışı geniş yollar çoğunlukla içinden geçtiği bölgelerdeki toplulukların bütünlüğünü bozar, yürümek gibi diğer hareketlilik biçimlerine engel oluşturur ve birbirine yakın mesafeler arasındaki faaliyetlerin gerçekleştirilmesini daha da zorlaştırır. Bu yaklaşım mekânı, içinde *olunan* bir yer olmaktan çıkarır, içinde sadece hareket edilen bir yer olma durumuna indirger. Yola çıkmış olmanın –bir yerlere gidiyor olmanın– verdiği haz, kenti ve ülkeyi herhangi bir yerde bulunmaktan artık insanın haz almadığı bir şekilde değiştirmiştir. Fakat "kısa yol" üzerinde ısrar edilmesi halinde, yolculuklar daha kolay yapılacak, mekânları neredeyse sadece içinden geçirilen yerlere dönüştüren yolculuk tiplerinden de vazgeçilecektir.[26] Kentsel bölgelerde, kentin, transit trafik geçişine izin vermeyecek, bunun yerine bölgeler arası geçişlere imkân sağlayacak kapalı bölgelere ayrılmasına daha fazla ağırlık verilecektir. İş yerleri, yerleşim birimleri ve oyun alanları birbirlerine yakın olacak şekilde tanzim edilecektir. Uzun mesafelere yapılan hızlı hareketliliklere destek verilmezken, faaliyet alanlarının daha iyi bir şekilde tanzim edilmesiyle ve bölge içi motorsuz ulaşımı mümkün kılacak daha iyi düzenlemelerle bölgesel hareketlilik imkânları daha da geliştirilecektir. Bu ulaşım mekânı kavramı, bugün birçok planlamacının benimsediği kavramlardan oldukça farklıdır. Ulaşım politikalarının çoğu, kısa mesafelerde gerçekleşen ve bölgesel ulaşım ağının "yoğunlaşmasına" neden olan yoğun servis seferleri pahasına tercihli otoyollarına, karmaşık by-pass sistemli anayollara ve hızlı tren seferlerine ağırlık vermektedirler.

Birçok planlamacı, kent mekânının organik bir bütünlüğe sahip olduğu ve kentin dokusuna büyük zararlar verilmeden otomobilin ihtiyaçlarına cevap verilmesinin mümkün olamayacağı gerçeğini

25. *A.g.y.*, s. 106, 148, 164.
26. Gerd Hickmann ve Klaus Dieter Kaser, *Trau keinem über Tempo* 30 (Stuttgart Grünen im Lantag von Baden-Wüttenberg, 1988).

görmezden gelir. Kentler arasında ring hatları kurulmasına taraftar olan kent planlamacısı Robert Moses, "aşırı binalaşmış bir metropolde planlama çalışması yapıyorsanız, yolunuzu önünüze çıkanı satırla doğrayarak açmak durumundasınız" diyor.[27] Moses'ın görüşünü birçok kent ve ulaşım planlamacısı da destekliyor. Otoyol tasarımcıları, iki noktayı birleştiren bir çevreyolunun pek fazla bir toplumsal anlam taşımadığını düşünürler.[28] Özellikle 1950'li yıllardan itibaren kentler, trafiği engelleyen bir etken ve otomobille aşılması gereken mekânlar olarak görülmeye başlandı. Nitekim çevreyollarının yolunu açan bu satır, bugüne kadar önüne çıkan binlerce yerleşim birimini doğramış ve geride hâlâ kanamakta olan yaralar bırakmıştır.[29] Çevreyolları çoğunlukla, kent merkezine daha yakın oldukları, ayrıca gayri menkul sahibi olmayan ve seslerini politik yollardan duyuramayan insanlar tarafından işgal edildikleri için gelir düzeyi düşük yerleşim birimleri üzerinden geçirilmiştir.[30]

Nüfusun ve toplumsal işlevlerin yoğunluğu günlük faaliyetlerde otomobilsiz ulaşımın daha kolay teşvik edilmesini sağlamaktadır. Ekolojik sağlıklılık bakımından ulaşım tarzları arasında hiyerarşik bir düzen olduğu görüşünden yola çıkılarak, bir yerden bir yere gitmek için seçilen ulaşım biçimlerini şu şekilde sıralamak mümkündür: Yürüyüş, bisiklet, otobüs ve feribot, tren, bir de en son ve en kötü ulaşım biçimi olan otomobil. Ulaşım tarzları arasındaki bu hiyerarşik düzen, çevre korumasıyla ilgili önem sıralamasında geçerli olduğu gibi, kişisel sağlık açısından yapılan önem sıralamasında da aynen geçerlidir: Yürümek ve bisiklete binmek, sağlık açısından diğer ulaşım tarzlarından daha yararlıdırlar.

Yakın ulaşım, karma arazi kullanım modellerinin ortaya çıkışına bağlıdır. İşyeri ve alışveriş merkezi çok uzaktaysa, insan doğal olarak buralara yürüyerek gidemez. Arazinin yerleşim birimi, ticarî

27. Aktaran David St. Clair, *The Motorization of American Cities* (New York: Praeger, 1986), s. 152.
28. Marvine G. Cline, "Urban Freeways and Social Structure-Some Problems and Proposals", der. Enne de Boer, *Transport Sociology: Some Aspects of Transport Planning* (Oxford: Pergamon Press, 1986) içinde, s. 39-50.
29. Marshall Berman, *All that is Solid Melts into Air: The Experience of Modernity* (New York: Penguin Books, 1988), s. 307.
30. Robert L. Lineberry ve Ira Sharkansky, *Urban Politics and Public Policy* (New York: Harper and Row, Second Edition, 1974), s. 282.

birimler ve sanayi bölgesi biçimindeki parçalı kullanımı ulaşım ihtiyacını artırır. Ulaşımın bugünkü otomobile bağımlı hali düşünülürse bu, otomobille daha sık ve uzun seferler yapılacağı anlamına gelir. Banliyöleşme, yerleşim birimleri ile alışverişe çıkmak, okula gitmek ve eğlenmek gibi toplumsal faaliyetler arasında katı bir ayrımlaşmaya neden olur. Yapılan araştırmalarda, trafik tıkanıklığına yol açan etkenlerin başında iş amaçlı olmayan seferlerin yer aldığı ve bu tıkanıklıkların büyük oranda arazilerin parçalı kullanımından kaynaklandığı ortaya çıkmıştır.[31] Karma arazi kullanımına ve konutlaşma yoğunluğundaki artışa bağlı olarak ortaya çıkan yakın mesafeli ulaşım, San Francisco Körfez Bölgesi'nde otomobil kullanımının muazzam boyutlarda azalmasında etkili olmuştur. Örneğin, San Francisco'nun 4047 m^2'ye 117 ev düşen Nob Hill semtinde oturanlar otomobilleriyle yılda toplam 2,670 mil yol katetmektedirler. Buna karşılık, aynı metrekareye sadece 4 ev düşen Danville/San Ramon banliyölerinde oturanlar otomobilleriyle yılda toplam 10,000 mil yol katetmektedirler.[32]

Bütünlüklü arazi kullanım modelleri, yakın ulaşım için büyük önem taşıyan işyeri ve konut yoğunluğu artışına destek sağlayacaktır. Dünya genelinde otuziki kenti kapsayan analizlerinde Newman ile Kenworthy, otomobilleşme (nüfus başına düşen benzin kullanım hesabına göre) ile arazi kullanım yoğunluğu (hektar başına düşen insan ve işyeri hesabına göre) arasında zıt ilişkiler saptadılar.[33] Örneğin Phoenix'te, arazi kullanım yoğunluğu sadece hektar başına onüç kişi/işyeridir ve işe gidiş gelişlerinde toplu ulaşım araçlarını kullanan, yürüyen veya bisiklete binenlerin oranı sadece yüzde 6'dır. Buna karşılık Toronto'da, arazi kullanım yoğunluğu hektar başına elli dokuz kişi/işyeri iken, otomobil dışındaki araçları kullananların oranı yüzde 37'dir. Burada otomobilleşmeyi azaltmak için gerekli olan şeyin *yüksek* yoğunluk seviyesi olmadığını önemle belirtiriz. Avrupa kentlerindeki gibi orta karar bir yoğun-

31. David C. Hodge, "Geography and the Political Economy of Urban Transportation", *Urban Geography* 11 (1990): 92.
32. Tom Mattoff, John Holtzclaw ve Paul Downtown, "Future of Urban Transportation", der. Chirstopher Canfield, *Report of the First International Ecocity Conference* (Berkeley, CA: Urban Ecology, 1990) içinde, s. 40-41.
33. Newman ve Kenworthy, *a.g.y.*

luk seviyesi uygundur. Her 4047m²'ye altı hanenin düştüğü bir alanda, toplu taşımanın enerji verim eşiği otomobilin enerji verim eşiğine üstün gelmektedir.[34] ABD'deki, özellikle de banliyö bölgelerindeki sorun, arazi kullanım yoğunluğunun çok *düşük* oranlarda seyretmesidir. Yakın ulaşımın tam anlamıyla oluşturulabilmesi için kamu desteği ve hükümet faaliyeti gereklidir. Örneğin, 1965 ile 1974 yılları arasında Toronto'da metro istasyonlarına 500 m'lik bir mesafe alanı içinde kurulacak yerleşim birimleri için teşvik vergisi uygulanmaktaydı. Bu dönem içerisinde istasyonlara yakın 160,000 ev inşa edildi ve toplu taşıma idaresi bu uygulamadan çok büyük gelirler elde etti.[35]

Yakın ulaşım, otomobile alternatif araçların hayata geçirilmeleri için yapısal bir zemin hazırlar. Şimdi de bu alternatifleri inceleyeceğiz.

D. OTOMOBİLİN ALTERNATİFLERİ

Ulaşımı çeşitlendirmek ve otomobilleşmeyi azaltmak için halihazırda birçok strateji mevcuttur. Toplu taşımanın kalitesinin mevcut stratejilerle yükseltilmesi hem daha verimli hem de daha âdil bir çözümü mümkün kılar; üstelik bu çözüm şekli insanların ilgisini çekecek niteliktedir. Otomobili kontrol altına alan ve otomobil kullanımını caydırıcı stratejiler de aynı şekilde gereklidir, ancak bu stratejiler uygulama alanına sokulurken otomobil sahiplerinin bundan zarar görmemesine ve çeşitli toplumsal gruplar arasında eşit hak dağılımı yapılmasına dikkat edilmelidir.

Teşvik, otomobil alternatiflerinin başarı kazanmasında kilit öneme sahiptir. Otomobil, bugünkü popülaritesini bir ölçüde tüketiminin teşvik edilmesine, bir ölçüde de otomobil ulaşımına bağlı olarak inşa edilen ortamların oluşturulmasına borçludur. Bu duru-

34. Fred A. Reid, "Real Possibilities in the Transportation Myths", der. Sim Van der Ryn ve Peter Calthorpe, *Sustainable Communities: A New Design Syntnesis for Cities, Suburbs, and Towns* (San Francisco: Sierra Club Books, 1986) içinde, s. 176.
35. Frank Viviano, "Push for Homes Near Transportation", *San Francisco Chronicle*, 19 Mart 1991.

mun değiştirilmesi için, toplu taşımayla birlikte diğer alternatiflerin teşvik edilmesi ve otomobile bağımlı olmayan ortamların inşa edilmesi gereklidir.

Kentleşmiş bölgelerde, otomobile alternatif üç ana ulaşım biçimi mevcuttur; toplu taşıma, bisiklet ve yürümek. Bu ulaşım biçimlerinden hiçbiri ABD'de gelişmemiştir. Kent içi yolculuklarında toplu taşıma araçlarını kullanan Amerikalılar'ın genel nüfusa oranı yüzde 3.4 iken, bu oran İtalyanlar'da yüzde 26, İsviçreliler'de yüzde 20'dir. Kent içi yolculuklarında bisikleti kullanan Amerikalılar'ın oranı yüzde 1'den bile düşükken, bu oran Danimarkalılar'da yüzde 20, İsviçreliler'de yüzde 10'dur. Kent içi yolculuklarında yürümeyi tercih eden Amerikalılar'ın oranı yüzde 10.7 iken, İsveçliler'de bu oran yüzde 39, Avusturalyalılar'da ise yüzde 31'dir.[36]

Otomobilin bir numaralı alternatifi toplu taşımadır. Bugünkü haliyle dört çeşit toplu taşıma biçimi mevcuttur: Otobüs, ağır demiryolu taşımacılığı (yeraltı, yerüstü ve üstten raylı taşımacılık); hafif demiryolu taşımacılığı (buna troleybüsler de dahildir); ve çalışma saatleri, iş saatlerine ayarlı demiryolu taşımacılığı. Kentlerdeki toplu ulaşımın başarılı örnekleri (hiç aksamadan çalışan toplu taşıma araçları), arazi kullanımının çok yoğun olduğu ortamlarda bile farklı ulaşım tarzlarının birbirleriyle eşgüdümlü bir şekilde çalışabileceklerini göstermektedir.[37] Çeşitli ulaşım tarzlarının birarada eşgüdümlü bir şekilde çalışması, tarzlar arasında bağlantı sağlanması açısından gereklidir. Böylece insanlar toplu taşıma duraklarına bisikletle, yayan veya otomobilleriyle gidebilirler ve bu suretle farklı transit taşıma tarzlarına kolayca geçiş yapabilirler.

Otomobilleşme, toplu taşıma araçlarının kullanımıyla ters orantılıdır. Newman ile Kenworthy araştırmalarında, kişi başına düşen benzin kullanım miktarı, araç sayısı, otomobil sayısı ve otomobillerin yaptığı mil sayısı en fazla olan kentlerin aynı zamanda, kişi başına düşen toplam toplu taşıma mili, toplu ulaşımda katedilen km. oranı ve toplu ulaşım yolcu seferleri en düşük kentler olduklarını bulgulamışlardır.[38] Bu araştırmada, otomobilleşme seviyeleri

36. Deborah Gordon, *Steering a New Course: Transportation, Energy and the Environment* (Cambridge, MA: Union of Concerned Scientists, 1991), s. 48.
37. Marian Lief Palley ve Howard A. Palley, *Urban America and Public Policies* (Lexington, MA: D.C. Heath, 1977), s. 225.
38. Newman ve Kenworthy, *a.g.y.*, s. 36.

en yüksek ve toplu taşıma kullanımı en düşük kentlerin ABD kentleri olduğu ortaya çıkmıştır. Araştırmaya göre, ABD'deki on kentin toplu ulaşımdaki toplam km. başına yolcu oranı sadece yüzde 4.4, diğer yirmiiki kentin ortalama oranı ise yüzde 29.1'dir. ABD'deki kentlerde toplu taşımayla, yaya olarak veya bisikletle ulaşım sağlayan işçilerin ortalama oranı yüzde 17.1'dir; başka ülkelerin kentlerinde ise işçilerin ortalama yüzde 53.7'si bu otomobil alternatiflerini kullanmaktadır.

Gelişmiş toplu taşıma biçimlerine elbette ihtiyaç olacaktır, ancak özel otomobillerin ABD'de günümüzde böylesine popüler olmaları yeni küçük gruplu ulaşım biçimlerinin de hesaba katılmasını gerekli kılmaktadır. Çalışanların büyük bir çoğunluğu işlerine otomobilleriyle tek başlarına gidip gelmeyi yeğlemektedir. Toplu taşımanın tüm olanaklarına sahip olan, toplu taşımacılığın halktan büyük bir destek gördüğü ve otomobil ulaşımına alternatifler geliştirilmesinin yaygın bir şekilde teşvik edildiği San Francisco Körfez Bölgesi'nde, 1991'de yapılan bir araştırmaya göre, çalışanların yüzde 68'i işlerine otomobilleriyle yalnız başlarına gidip gelmektedirler.[39] Geriye kalanların ise yüzde 13'ü ortak otomobil veya karavan yolculuğuyla, yüzde 13'ü toplu taşıma araçlarıyla ve yüzde 6'sı bisikletle veya yürüyerek işe gidip gelmektedir. Özel otomobilin popülaritesiyle ve çarpık büyüyen bir kent ortamına uyum sağlama konusundaki avantajlarıyla başedebilmek için bireysel kullanıma yönelik küçük gruplu ulaşım biçimlerinin geliştirilmesi şarttır. Eğer doğru biçimlerde uygulamaya geçirilirse, ulaşım konusundaki bu yeni yaklaşımların otomobilin halihazırda sağladığı kapıdan kapıya hizmet esnekliğine ulaşmada başarılı olmamaları sözkonusu bile değildir, çünkü ortada böyle bir ihtiyaç vardır. Örneğin, bu konuyla ilgili yapılan deneysel bir araştırmanın sonunda şu ifadeye yer verilmiş: "Buffalo'da yaşlılar için hizmet veren Alo Otobüs servisi, bu tür hizmetlere talep olabileceğini veya bu tür taleplerin artırılmasına yönelik teşvik edici faaliyetlerde bulunulabileceğini göstermiştir."[40]

Geliştirilecek olan küçük gruplu ulaşımların cinsi, bu ulaşım bi-

39. Viviano, 31 Ocak 1991, *a.g.y.*
40. Robert E. Paaswell ve Wilfred W. Recker, *Problems of the Carless* (New York Praeger, 1978), s. 173.

çimlerini kullanacak grupların büyüklüğüne, eldeki yakıt miktarına, yapılacak yolculukların uzunluğuna ve varma noktalarının çeşitliliğine bağlı olarak belirlenecektir. Çevre açısından daha selim enerji kaynakları kullanan küçük taşıtların kullanıma sokulması da mümkündür. Chicago kentinde, hızlı bir kişisel transit (PRT) araç modeli geliştirilme aşamasındadır. PRT, belli bir güzergâh üzerinde hareket eden tümüyle otomatik bir sistemdir; bu sistem, yolcuları bulundukları yerden gidecekleri yere kadar götürebilecek iki veya beş kişi taşıma kapasiteli araçlardan oluşacaktır.[41]

Toplu taşımanın yanında bisiklet de otomobile alternatif olabilecek bir taşıttır. Çin gibi azgelişmiş ülkelerde bisiklet ülkenin her tarafında yaygın olarak kullanılırken, gelişmiş ülkelerin çoğunda ulaşım planlamacıları onun potansiyel değerini görmezden gelirler. Ulaşım uzmanları genellikle bisiklet ulaşımına küçümseyerek bakarlar ve bisiklet için ayrılan fonlar da genellikle çok düşük olur. Örneğin, 1990 yılına kadar ABD Ulaştırma Bakanlığı'nda bisiklet konusuyla ilgili tam gün çalışan bir personel dahi yoktu.[42] ABD'de, birçok kentte bisikletin günlük ulaşımda kullanılma potansiyelinin yüksek olmasına rağmen, San Francisco Körfez Bölgesi ile Seattle gibi müstesna bölgeler hariç birçok bölge bisiklet ulaşımı için gerekli tesislerden yoksundur. Oysa işe gidiş gelişlerde bisiklet kullanılması konusunda birçok kentte büyük bir potansiyel vardır. Harris'in bir anketinde, bisiklet için daha iyi tesislerin yapılması halinde, ABD'de işlerine bisikletle gidip gelenlerin sayısının birdenbire 3 milyondan 35 milyona yükseleceği sonucu ortaya çıkmıştır.[43] ABD'de, bugün bisiklet kullanım oranının oldukça düşük seviyelerde seyretmesine rağmen, bu seviye günden güne yükselmektedir. Bir araştırma, ABD'de bisiklet kullanım oranının 1983 ile 1991 yılları arasında ikiye katlandığını ortaya çıkarmıştır.[44]

Motorlu taşıt kullanım seviyesi yüksek olan diğer toplumlarda

41. George Haikalis, "Planning Transportation Innovations for Livable Cities Auto-Free Zones and Personal Rapid Transit", *Journal of Advanced Transportation 24* (1990): 3-7.

42. Gordon, *a.g.y.*, s. 15.

43. *Bulletin* (Washington, DC: Surface Transportation Policy Project, 27 Mart 1992).

44. Suzanne Alexander, "Riding a Bike to Work Gains in Popilarity", *The Wall Street Journal,* 26 Aralık 1991.

bisiklet ABD'den daha fazla kullanılmaktadır. Örneğin İngiltere'de, motorlu taşıt kullanımındaki artış nedeniyle yıllar içinde belli bir düşüş kaydedilmiş olmasına rağmen, bisiklete binmeyi veya yürümeyi tercih edenlerin oranı hâlâ ABD'dekinden oldukça yüksektir. Bu oranın daha da yüksek olma ihtimali vardır, çünkü İngiltere'deki resmî istatistiklerde bisiklet kullanım düzeyi asıl değerinden düşük gösterilmek suretiyle tahrif edilmektedir; bunun nedeni de oradaki kamu politikalarının bu tür ulaşım biçimlerini pek ciddiye almamalarıdır.[45] Kıta Avrupası bu konuda daha ilerici bir tutum sergiler. Avrupa'nın birçok bölgesinde bisiklet önemli bir ulaşım tarzıdır. Bisiklet ve bisiklet benzeri taşıtların transit istasyonları, otobüslerdeki ve demiryolu taşıtlarındaki bisiklete ayrılmış bölümler ve iyi yapılanmış bisiklet yolu ağları Danimarka'da, Japonya'da, Batı Almanya'da ve Hollanda'da bisiklet kullanımını desteklemektedir.[46] 1975'ten beri Hollanda, sathi ulaşım bütçesinin yüzde 10'luk kısmını bisiklet tesislerine ayırmaktadır.[47]

Otomobilin egemen olduğu kültürlerde bisiklet bugüne kadar hep ikinci sınıf –yoksulların kullandığı, çocukların oyuncak niyetine kullandıkları veya eğlence amaçlı kullanılan– bir taşıt olarak görülmüştür. Bu yüzden de bisiklet teknolojisi yeterince gelişememiştir. Otomobilin sahip olduğu konfora, emniyete ve kullanım çeşitliliğine sahip bir bisiklet henüz icat edilmedi. Ancak, halihazırda varolan rahat seleli bisikletler, katlanabilir hafif bisikletler ve yürüme güçlüğü çeken kişilere özel bisikletler bu konuda aşama kaydedilebileceğini gösteren örneklerdir.[48] Bisiklete benzeyen motorlu ve motorsu taşıtlar büyük bir gelişme potansiyeline sahiptir. "Amigos" adı verilen engelleri aşma yeteneğine sahip motorlu küçük araçlar, Avrupa'da özürlü kişilerce kullanılmakta, ABD'de de giderek yaygınlaşmaktadır. Bazı insanların gezintiye bebekleriyle

45. Mayer Hillman, "Planing for the Green Modes: A Critique of Public Policy and Practice", der. Rodney Tolley, *The Greening of Urban Transport: Planning for Walking and Cycling in Western Cities* (Londra: Belhaven Press, 1990) içinde, s. 64-74.

46. Michael Renner, "Rethinking the Role of the Automobile", (Washington, DC: Worldwatch Institute, Tez No. 84, 1988), s. 51.

47. "Public Transit: The Vision for 2020", (Chicago: Center for Neighborhood Technology, 1990).

48. Michelle Herman, "A New Generation of Bicycyle Offers More Comfort and Convenience", *Utne Reader,* N. 38, Mart-Nisan, 1989, s. 92.

birlikte çıkmak amacıyla kullandığı üç tekerlekli motorsuz taşıtlar, mevcut teknolojilerin çeşitli biçimlerde dönüştürülebileceğine iyi bir örnektir. Bisikletlerde yürüme güçlüğü çeken kişilere hareket imkânı sağlamak için geliştirilen teknoloji, ileride geliştirilecek çevre dostu ulaşım biçimlerine pekâlâ uygulanabilir.

Kentleşmiş bölgelerde, ulaşım konusunda toplu taşıma ve bisikletlerden sonra otomobile üçüncü alternatif yürümektir. Ekolojik nedenlerle ve sağlık açısından yürümek, tercih edilir bir otomobil alternatifidir.

E. YAYALAŞMA

Kentsel bölgelerde yayalaşmanın geliştirilmesini gerekli kılan üç neden sayabiliriz: Yayalaşma toplumsal hayatın niteliğini iyileştirecek, bireylerin fiziksel sağlıklarını arttıracak ve otomobile olan bağımlılığı azaltacaktır. Mumford, otomobil çağında yayalaşmanın değerini ilk farkedenlerden biridir: "İnsan hayatını bütün ulaşım sistemini yeniden düzenlemeyi düşünecek kadar ciddiye alıyorsak eğer, işe insan bedeniyle başlamalı ve sadece sağlık açısından değil, kalabalık grupların kısa mesafelere daha verimli bir şekilde ulaşmalarını mümkün kılmak açısından da yaya ulaşımını elden geldiğince çok kullanmalıyız."[49] Daha yakın zamanlarda ise mimar Peter Calthrope, yayalaşmanın gerekliliği hakkında üzerine basa basa şunları söylemiştir:

> Yayalar sağlıklı toplulukların oluşturulmasında katalizör görevi görürler; onlar kentlerin bu önemli niteliklerini –merkez, sınır, çeşitlilik ve kamu alanları– anlamlandırırlar. Onlar, kent merkezlerini merkez yapan, kent sınırlarını belirleyen ölçüyü oluştururlar, ancak bu ölçü günümüzde yok olmakla karşı karşıyadır. Onlar, çeşitli toplulukların içinde faal olan bağlantı ve bütünleşmeleri oluşturan tesadüflere zaman ve zemin yaratırlar. Yayası olmayan bir kentin kamu alanları –parkları, plazaları ve kaldırımları– otomobil için gereksiz engeller haline gelir.[50]

49. Lewis Mumford, "Transportation: 'A Failure of Mind' ", *The New York Times* 15 Mart 1971.
50. Peter Calthorpe, "The Post-Suburban Metropolis", *Whole Earth Review,* No. 73, Kış 1991, s. 51.

Yayalı cadde hayatı kent hayatının eti kemiğidir; günümüzde birçok kentte bu cadde hayatının gerilemeye başlaması o kentlerin de gerilemeye başladığının en önemli belirtisidir. Kendisine diş bileyen bir kent ortamınca kuşatılmış olan yayanın çoğalma imkânı gittikçe yok olmaktadır. Trafikle ve kalabalık kaldırımlarla mücadele etme zorunluluğu veya gece başıboş caddelerde yürüme korkusu, en azimli gezgini dahi yürümekten alıkoymaya veya yıldırmaya yeterlidir.

Kamu tesislerine bağlanan doğal yürüyüş patikaları ve mesire yerleri ile kapalı çarşıların inşa edilmesi gibi uygulanması hiç de zor olmayan bir dizi stratejinin hayata geçirilmesi sayesinde kentlerde güvenli ve insani yaya yolları yapılabilir.[51] Yeşilyollar veya yeşilşeritler, yayalar ve bisikletliler için yol vazifesi görebilir; hem böylece kent sakinlerinin hayatlarının genel niteliğini zenginleştirebilirler. Yeşilyollar, "yayaların veya bisikletlilerin kullandıkları doğal veya düzenlenmiş yollardır."[52] Doğal ortamı korumaya, fiziksel egzersiz veya eğlence amacıyla yapılan yürüyüşe, otostopa, bisiklet kullanmaya ve doğal düzenlemelere artan ilgi sonucu yeşilyolların sayıları son zamanlarda ABD'de artış göstermeye başladı.[53]

Kentsel bölgelerde yeşilyolların kurulması fikri oldukça eskidir; epey gerilere, ondokuzuncu yüzyılda Frederick Law Olmstead'in çalışmalarına kadar dayanır. Yeşilyollar, otomobillerle ilgili olmadığı ve otomobilleri engelleyebileceği düşüncesiyle günümüz planlamacıları tarafından neredeyse tamamen gözardı edilmiştir. Yapılış nedenleri bu olmasa bile yeşilyollar gerçekten de otomobil bağımlılığını azaltabilecek potansiyele sahiptirler. Yeşilyollar, insanların boş zamanlarını değerlendirmelerine imkân sağlamaya ilişkin bugünkü hizmetlerinden vazgeçmeksizin daha işlevsel hale

51. Christopher Alexander, Sara Ishikawa ve Murray Silverstein, *A Pattern Language: Towns/Building/Construction* (New York: Oxford University Press 1977) s. 169-173; Manuel Castells, "Space and Society: Managing the New Historical Relationships", der. Michael Peter Smith, *Cities in Transformation: Class, Capital, and the State* (Beverly Hills: Sage Puplications, 1984) içinde, s. 252; Kevin Lynch, *A Theory of Good City Form* (Cambridge, MA: The MIT Press 1981), s. 426-431.

52. Charles E. Little, *Greenways for America* (Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1990), s. 1

53. Noel Grove, "Greenways: Paths to the Future", *National Geographic* 177 (1990): 77.

getirilmiş olsalardı, kentlerde yayalaşmanın canlanmasını sağlayabilirlerdi. Örneğin, yeşilyolların yaya trafiğinin kesiştiği büyük kavşaklara bağlanması olasılığını bir düşünün; yaya yollarının ulaşım merkezlerinden evlere kadar ulaştırılması, böyle bir uygulama için iyi bir başlangıç olabilir.

Gelgelelim sadece yaya yollarının yapılması yeterli değildir; bunların belli bir albenisi de olmalıdır. Bu yolların üzerinde rahat, temiz güvenli ve kullanışlı tuvaletler gibi kamu hizmeti yapan tesisler inşa edilmelidir. Bu tesisler öyle sırf hoş bir şey olsun diye değil de gerçekten yayaların ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik kurulmalıdır.[54] Bu tesisler kamu sağlığı için, ayrıca yayalaşmayı artırmak ve toplumsal ilişkileri güçlendirmek için önemlidirler; kenti, içinde yaşayanlar açısından daha kullanışlı hale getirebilirler.

Cadde, insanların ortak buluşma yeridir; bu otomobil çağından çok önce de böyleydi. Donald Appleyard, caddelerle ilgili artık bir klasik haline gelmiş olan kitabının başında şunları söyler:

> Dünya üzerindeki hemen herkes caddelerde yaşar. Bu her zaman böyle olmuştur. Caddeler, çocukların dünyaya ilk adım attıkları, komşuların buluştuğu yerlerdir; kasaba ve kentlerin toplumsal merkezleri, isyanların kızışma noktaları ve baskılara şahitlik eden mekânlardır.[55]

İnsanın çevresini bayındırlaştırmaya başlamasıyla birlikte ortaya çıkmıştır caddeler; cadde, geleneksel toplumlarda en önemli ikinci toplumsal ilişki biçiminin –komşuluk ilişkisinin– temel direğidir. Sürekli aynı yerde yaşayan insanlar arasındaki komşuluk ilişkisi zamanla akrabalık ilişkisi kadar önemli bir hale gelir.[56]

Kentin, içinde yaşayanlar için daha yaşanır bir hale getirilmesi, kent ortamının –kente özelliğini veren şeyin veya kente hâkim olan

54. George T. Martin, *Jr. Social Policy in the Welfare State* (Englewood Cliffs NJ: Prentice Hall, 1990), s. 194.

55. Donald Appleyard, *Livable Streets* (Berkeley, CA: University of California Press, 1981), s. 1. Ne gariptir ki, Appleyard 1982'de Atina'da yolda yürürken elim bir trafik kazasına kurban gitmiştir; saatte 100 mil süratle bariyerleri aşıp üzerine gelen bir arabanın altında can vermiştir. Öldüğünde 57 yaşındaydı. Bak. Richard Jacobsen, "Berkeley Prof Dies in Athens", *The Daily Californian* 30 Eylül 1982.

56. Peter J. Wilson, *The Domestication of the Human Species* (New Haven: Yale University Press, 1988).

atmosferin– daha ayrıntılı ve öznel boyutlarına saygı gösterilmesi yoluyla gerçekleşebilir. Bir kente özelliğini veren şeyin ne olduğunu tam olarak tanımlayamasak da, bu şeyin kaynağının kaçınılmaz bir biçimde mekânın somut kullanımlarında yattığını söyleyebiliriz. SSCB ile ABD'deki ulaşım konusunda yapılan karşılaştırmalı bir çalışmanın sonunda şunlar belirtiliyor:

> Kentin atmosferi terimi, otomobilin zamanla oluşan çevresel, görüntüsel, ekonomik ve zorlayıcı etkilerinin tümünü kapsar... Kirliliğin, yol ve oto parkların azaltılmasıyla ve yaya koşullarının iyileştirilmesiyle hayat koşullarının çoğaltılması kentsel bölgelerin lehine de net kazanımlar sağlayacak, kent arazisinin kullanım alanını, niceliksel olarak arttırmasa bile bugünkü parçalanmış halinden farklı bir biçimde çeşitliliğe ve olanaklara açık kılacaktır.[57]

Kent atmosferinin görünüşünde etkili olan bir özellik de çekiciliktir. Dünya genelindeki kentlere ilişkin yaptıkları karşılaştırmalı araştırmalarında Newman ile Kenworthy, otuzbir merkez bölgeyi sahip oldukları kamu tesislerine, yayalaşma düzeylerine ve diğer cazip özelliklerine göre sınıflandırdılar.[58] Sonra bu otuzbir kent merkezini bu cazip özelliklere göre sıralamaya soktular. Bu sıralamada, ABD'den on kentin beşi alt sırada, beşi de orta sırada yer aldı; hiçbiri üst sıralarda yer almayı başaramadı. Burada ilginç bir ayrıntı sözkonusuydu, o da sıralamada ortalarda bulunan beş ABD kentinin (sırasıyla New York City, Boston, San Francisco, Chicago ve Washington DC) beşinin de hızlı ulaşım sistemine sahip olmasıydı. Sıralamada en üst seviyede (Paris birinci gelmişti) yer alan kentlerin hepsi de Avrupa'dandı. Newman ile Kenworthy, kent merkezlerinin cazibeleriyle kişi başına düşen benzin kullanım oranı arasında hissedilir boyutlarda bir ters orantının olduğunu gördüler. En cazip kent merkezleri en düşük benzin kullanım oranına, cazibesi en düşük kent merkezleri de en yüksek benzin kullanım oranına sahiptiler.

Son olarak, yayaların maddi ortamlarının azalması ile kent için-

57. "Transportation and the Urban Environment: The Rational Relationship between Automobile and Public Transit Development", (Washington, DC: *Joint Report of the U.S./U.S.S.R. Urban Transportation Team,* Ekim 1978), s. 85.
58. Newman ve Kenworthy, *a.g.y.,* s. 84.

deki toplumsal ilişkilerin ve nezaketin azalması arasında ince ve kritik bağlar olduğunu belirtelim: "İnşa edilmiş mekân, bir toplumun günlük hayat bağlamında nasıl örgütlendiğine ilişkin somut ve fiziksel bir ifade içerir. Tasarımı da insanları ya müthiş bir hazza ya da acıya, ya toplumsal birliğe ya da toplumsal yalıtıma götürür."[59] Otomobil merkezli ulaşım, kentin sokak hayatını yıkıma sürükleyen inşa edilmiş ortamlar arasında en etkili olanıdır.

Toplu ulaşım, bisiklet ve yürümek, işyerlerinin ve yerleşim birimlerinin yoğun olduğu bölgelerde otomobile alternatif olarak kullanılabilecek ulaşım biçimleridirler. Peki ama, banliyölerde ve nüfus artışının yoğun olduğu bölgelerde otomobile alternatif bir ulaşım biçimi geliştirmek için ne yapılmalıdır?

F. KENTSEL BÜYÜME ORTAMINDA ULAŞIM ÇEŞİTLİLİĞİ

Akılcı planlamalarla, ister banliyölerde olsun isterse ekonomik büyümenin ve nüfus artışının yoğun olduğu yerlerde, otomobil kullanımını azaltmak ve alternatiflerin kullanımını arttırmak mümkündür. Otomobil bağımlılığının azaltılması demek, öncelikle yoğun yerleşim modellerine ve karma arazi kullanımlarına ağırlık verilmesi demektir. Bunu amaçlayan planlamacıların, alternatiflerin tekil kullanımlarına izin verecek ve otomobile bağımlı mekânları çevreye dağıtacak modeller geliştirmeleri önemlidir. Günümüzde pek yaygın olan kentin çarpık gelişimli/otomobil bağımlı büyüme biçimi gelecek için hiçbir şey vaat etmemektedir. Otomobile bağımlı olmayan gelişim planlarına iyi bir örnek, Kaliforniya'daki Sacramento Çevre Konseyi'nin (ECOS) bir topluluklar birliği düşüncesi etrafında oluşturduğu taslaktır. ECOS, yeni gelişmiş bölgelerde alternatif ulaşımı güçlendirecek makul stratejiler geliştirmiştir. Bu stratejilerden biri, banliyöleşmiş yerlerde yürümeyi bir takım cazip olanaklarla özendirecek semtlerin kurulmasıdır: Açık alanlar ile çeşitli hizmetlerin yer aldığı meydanlar, farklı yoğunluklarda

59. Dolores Hayden, "Capitalism, Socialism and the Built Environment", der. Steven Rosskamm Shalom, *Socialist Visions* (Boston: South End Press, 1983) içinde, s. 69.

konutlaşma ve yaya dostu caddeler. Bu yürüyen semtlerin bir biçimi de Calthopre'un geliştirdiği yaya muhitleridir.[60] Çalışmayı, ev işlerini, alış verişi, eğlenceyi ve çocuk bakımını dengeleyip birarada getirmeyi amaçlayan yaya semtleri için, tipik bir banliyönün sahip olduğu arazinin altıda birlik bir kısmı bile yeterli olacaktır. Sonra bildiğimiz banliyölerden farklı olarak, yaya semtleri açık alanların ve tarımsal arazilerin korunmasına izin verebilecektir.

Calthorpe'un banliyö sonrası metropol fikri ECOS tarafından geliştirilerek bir taslak haline getirilmiştir; bu taslak ilk sınavını, Sacramento'nun güneyinde bulunan ve yoğun nüfuslu kent benzeri bir topluluk olarak inşa edilen Laguna West adlı yerde verecektir.[61] Yapımının 1994'te tamamlanması düşünülen Laguna West'te geniş açık alanların, dükkân ve ofislerin, bir gündüz bakım evinin, bir kütüphanenin, oyun alanlarının ve bir topluluk merkezinin yer alacağı meydanın etrafına apartman ve müstakil evlerin inşa edilmesi düşünülmektedir. Laguna West, Sacramento Kenti'nin genel planında yeni bir konutlaşma sınıflaması başlatacak ilk örnektir: Ulaşım Ağırlıklı Gelişimlerde büyüme toplu taşıma yolları üzerinde gerçekleşmektedir. Laguna West, Sacramento kent merkezine hafif demiryoluyla bağlanacak, bu demiryolu hattının istasyonlarıysa yoğun yerleşim birimlerine ve dükkânlara 500 veya 600m.'den uzak olmayacaktır. Bununla birlikte, evlerin bulunduğu bölgelerde caddeler otomobil trafiğinin yavaş seyretmesini sağlamak için dar olacaktır. Bunun dışında, diğer daha iddiasız gelişmelerle de otomobil bağımlılığını azaltmak mümkündür. Örneğin, banliyölerde yeni dönemlerde inşa edilen binaların tren istasyonlarına, alışveriş birimlerine, ibadet yerlerine ve kütüphanelere yürünebilecek uzaklıklarda olmalarına dikkat edilmektedir.[62]

ECOS, çeşitlilik içeren ve bütünlüklü bir ulaşım planı geliştirirken otomobilin kullanımının kısıtlanması yerine, otomobile alternatif taşıtların faaliyete geçirilmesini savunmaktadır. Bu gayet

60. Calthorpe, *a.g.y.;* Peter Calthorpe, *Pedestrian Pockets: A New Suburban Design Strategy* (New York: Princeton Architectural Press, 1987).
61. John King, "Suburbia Without Sprawl", *San Francisco Focus,* Ocak 1991, s. 26-32.
62. Diana Shaman, "No Need for Car at This Procet", *The New York Times,* 14 Eylül 1990.

mantıklı bir yaklaşım, çünkü tarihsel olarak yerleşim birimlerinin gelişimlerinin hep ulaşım yollarını izlediği bilinmektedir. *İlk* iş olarak alternatif ulaşım yürürlüğe geçirilirse, yerleşim düzeni gelişimini bu ulaşım tarzına uygun bir biçimde sürdürecektir. Nitekim böyle bir yaklaşım, Stockholm'un 1940'larda başlayan büyüme hareketinin başarılı bir gelişim sürecinden geçmesini sağlamıştır. Bu kentte yürütülmüş olan "yerli yerinde gelişim" planlaması, yoğun banliyö konutlaşmasının toplu taşıma yolları boyunca gerçekleşmesinde ve toplu taşıma hatları arasında kalan açık alanların muhafaza edilmesinde etkili olmuştur. Bu planlama aynı zamanda demiryolu taşıtlarının yolcu ihtiyacının karşılanmasını da sağlamıştır.[63] Stockholm'un banliyölerinden Valingsly, ulaşım çeşitliliğini hedefleyen bir planlamadan ne gibi sonuçlar elde edilebileceği konusunda bize bir fikir verebilir. Burada 1952'de yürürlüğe giren genel plan çerçevesinde konutların yeraltı istasyonlarına yakın yerlerde kurulması ve banliyö çıkışlarının buna göre tanzim edilmesi sayesinde yaya ulaşımı kolaylaşmıştır. Bu yapılaşmanın yanısıra, oto park alanları kısıtlanmış ve gelişmiş bir yaya yolu ağı oluşturulmuştur. Sonuçta, Valingsly dışına yapılan yolculukların yüzde 37'si yaya olarak, yüzde 30'u otomobille, yüzde 27'si toplu ulaşımla ve yüzde 6'sı bisikletle gerçekleştirilmektedir.[64]

Sacramento'da, ECOS'un hızlı nüfus artışlı bir ortamda iş gördüğünü ve çalışma yapısının bu artışla hiç çatışmadığını burada özellikle belirtmemiz gerekiyor. 1970 ile 1987 yılları arasında Sacramento'nun nüfusu yüzde 58'lik bir artış göstermiştir. Sacramento Kenti'nin şimdilerde bir milyon civarında olan nüfusunun 2010 yılına kadar yüzde 50 artacağı tahmin edilmektedir. ECOS'un nüfus artışına yönelik bu aktif katılımcı tutumu, onun güvenirliğinin ve valilik, örgütlü işgücü ve işkolları dahil kent topluluğunun bütün sektörleri üzerindeki etkisinin artmasını sağlamaktadır. Sacramento'daki nüfus artışının eeonomi politiği üzerine yapılan deneysel bir araştırmada, ECOS'un başarısının farklı çıkarları, grupları ve

63. Arnold J. Heidenheimer, Hugh Heclo ve Carolyn Teich Adams, *Comparative Public Policy: The Politics of Social Choice in Europe and America* (New York: St. Martin's Press, Second Edition, 1983), s. 254.
64. "Working Paper for a Better Sacramento" (Sacramento CA: Environmental Council of Sacramento), 1989, s. 4.

toplumsal sınıfları biraraya toplayan bir birleştirme gücüne sahip olmasında yattığı ortaya konmuştur. ECOS'un bu başarısının önümüzdeki yıllarda, Sacramento'nun gittikçe artan göçmen ve düşük gelirli nüfusunun çıkarlarının da devreye girmesiyle birlikte tehlikeye gireceği şimdiden bellidir.[65]

Eski ve doygunluğa ulaşmış diğer topluluklar için nüfus artışına karşı koymak, Sacramento ile benzeri bölgelerdekinden farklı olarak, çevresel açıdan daha uygun ve politik anlamda daha gerçek bir seçenek gibi görünmektedir. Bu anlamda eski topluluklar için eski usul düzenleme biçimine geri dönüş en uygun çözüm yolu olacağa benzer.

(i) Eski Usul Düzenleme [Retrofitting]

ECOS, çeşitlendirilmiş ulaşımı yeni gelişimin bir özelliği haline getirme çabasında. Peki ama, eski banliyölerde ve yoğun trafik ortamına sahip ana kentlerde bugün mevcut olan otomobile bağımlı mekânlar için ne gibi değişiklikler önerilebilir? Yeni ihtiyaçların eski yapısal düzenlemelerin tekrar gözden geçirilmesiyle ve bunların tekrar uygulamaya konulmasıyla karşılanması sürecine işaret eden eski usul düzenleme, bu sorunun cevabı olabilir. Bu anlayışa sahip düzenleme biçimine göre bir yerleşim düzeni ne kadar eskiyse o kadar iyidir, zira otomobil çağından önce kurulmuş olan ortamların yayalaştırılması daha kolaydır. Avrupa'daki eski kentler buna en iyi örnektir.

Batı Almanya, eski kent merkezlerinde yaya dostu bölgelerin oluşturulması konusunda hep öncülük etmiştir. Yaya dostu caddelerin oluşturulmasında başvurulan yöntemlerden bir tanesi trafiği yatıştırmak (*verkehrsberuhigung*) veya trafiğe bölgesel çapta kısıtlamalar getirmek olmuştur; bu tarz önlemlerde otomobil hızını azaltmak, sürücünün davranışlarını kontrol altına almak ve bölgenin niteliksel özelliklerini artırmak için caddelerin değiştirilmesi

65. Michael Peter Smith, Gregory A. Guagnano ve Cath Posehn, "The Political Economy of Growth in Sacramento: Whose City?", der. Gregory D. Squires, *Unegual Partnershisps: The Political Economy of Urban Redevelopment in Postwar America* (New Brunswick, NJ: Rutfers University Press, 1989) içinde, s. 260-288.

yöntemine başvurulur.[66] Caddelerin değiştirilmesi yöntemlerinden kastedilen şey, çıkmaz sokakların, yol tümseklerinin, dar geçitlerin, keskin virajların yapılması ve yol kenarlarının ağaçlandırılması gibi çalışmalardır.

Trafiği yatıştırmak gibi yaklaşımlar, çevresel trafik yönetimi uygulamasında yeni bir gelişime işaret eder. Çevresel trafik yönetimi, kent planlamasında yayaların, bisiklet sürücülerinin ve toplu ulaşımın lehinde bir ayrım gözetir.[67] Caddelerin motorlu taşıt trafiğine kapatılarak (bu uygulamadan otobüsler, taksiler ve hizmet araçları muaf tutulabilir) yayalaşmaya ağırlık verilmesi sözü edilen bu ayrımcı uygulamaya bir örnektir. Bu, ana kentlerde otomobilden arınmış bölgelerin kurulacağı anlamına gelir. Yapılan araştırmaların öncesinde ve sorasında görüldüğü üzere, trafiği yatıştırmaya yönelik uygulamalar otomobil kazalarını, yaralanma vakalarını, gürültüyü ve kirliliği azaltmakta ve *bölge* halkından büyük bir destek görmektedir.[68]

Hollanda'da kentsel bölgelerde uygulamaya sokulan *woonerven*ler ("canlı avlular"), eski yerleşik semtlerin yayalar ve oyun çocukları için güvenilir bir hale getirilebileceğine bir başka örnektir. Buralarda bütün bir bölge yeniden inşa edilmiştir: Caddeler daraltılmış, çevre ağaçlandırılmış ve bazı yerlerde otomobil geçişini engelleyen direkler dikilmiştir. Bu düzenleme, motorlu taşıt trafiğinin bölgeye yavaş bir hızla girmesini ve bölge içinde aynı yavaşlıkta seyretmesini sağlamaktadır. *Woonerven*lerin sürücünün davranışlarını olumlu yönde etkilediği ve trafik kazalarının azalmasında etkili olduğu araştırma sonuçlarıyla da kanıtlanmıştır.[69] Woonervenlerin tek tek caddeleri kapsayan uygulama alanları yavaş yavaş daha geniş bölgelere kadar kaymaktadır. Amsterdam, merkezinden otomobili tamamen kaldıran ilk büyük kent olma yolunda ileri adımlar atmaktadır. 1992'de kent merkezinden otomobil ulaşımını kaldırmayı amaçlayan bir plan oybirliğiyle onaylanmıştır. Bu

66. Heiner Monheim, "Area-Wide Traffic Restraint: A Concept for Better Urban Transport", *Built Environment* 12 (1986): 74-82.
67. Carmen Hass-Klau, "Environmental Traffic Management in Britain-Does It Exist?" *Built Environment* 12 (1986): 7-19.
68. Carmen Hass-Klau, *The Pedestrian and City Traffic* (Londra: Belhaven Press 1990), s. 214-219.
69. Joop H. Kraay, "Woonerven end Other Experiments in the Nederlands", *Built Environment* 12 (1986): 20-29.

plan, bir dizi taktiği içeren ilerici adımlarla yürürlüğe gir-me aşamasındadır: Bu taktikler, yaya yollarının genişletilmesi, bisiklet yollarına yenilerinin eklenmesi, oto park alanlarının azaltılması, caddelere "amsterdammer"lerin (direklerin) dikilmesi, hız sınırının daha da aşağı çekilmesi ve park yasağı ihlallerine konan ceza bedellerinin artırılmasıdır. Buna ek olarak kentte yeraltı yolları ile tramvay hatları genişletilmekte ve kent dışına çalışan otobüs terminalinin yanına otomobil garajları inşa edilmektedir. Bu düzenlemeler sonunda, kent merkezine taksilerin, acil hizmet taşıtlarının ve küçük ticari minibüslerin dışında hiçbir motorlu taşıt giremeyecektir. Bununla birlikte, özürlü kişilerin ve kent sakinlerinden bazı kişilerin kent merkezinde otomobil kullanmalarına izin verilecektir.[70]

ABD'de ise, yaya caddeleri oluşturma girişimleri bazen iyi sonuçlar vermiş, bazen de başarısız olmuştur. Bazı girişimlerin başarısız olma nedenleri arasında uygulamanın yapıldığı bölgelerin amaca uygun olmaması, daha fazla toplu taşıma imkânlarından yoksun olması ve örneğin alışveriş olanağı tanımak gibi insanları kendisine çekecek unsurlarla sahip olmaması etkenler bulunmaktadır.[71] Bir diğer sorun da, trafiği yatıştırma düzenlemelerine bölge halkı destek verirken, o bölgede yaşamayan ancak oradan otomobilleriyle geçenlerin destek vermemesidir. Örneğin Kaliforniya Berkeley'de otomobil trafiğini ayırmak için kullanılan blokajlar, onlara çarpmamaya gayret göstererek yollarına devam etmek durumunda kalan sürücülerin öfke kaynağı haline gelmiştir. Bu durum, otomobil kullanımının bir başka çelişkisine işaret etmektedir. Öyle görünüyor ki, insanlar kendi semtleri sözkonusu olunca otomobil kullanımını kısıtlayan uygulamalardan yana oluyorlar, fakat başka semtler sözkonusu olunca buna karşı çıkıyorlar. Ama buna rağmen genelde Berkeley'deki uygulamalar destek görmüş ve olumlu sonuçlar vermiştir: "Halktan gördüğü desteğe bakılırsa plan başarılı olmuşa benzer. Uygulamaya geçirildikten birkaç yıl sonra yapılan araştırma, kent içinde meydana gelen kazalarda azalma kaydedildiğini gösteriyor."[72]

Avrupa kentlerinde uygulanan politikalar Amerikan kentlerinde

70. Marlise Simmons, "Amsterdam Plans Wide Limit on Cars", *The New York Times*, 28 Ocak 1993.
71. Marcia Lowe, "Taming New York's Mean Streets", *Worldwatch* 4 (1991): 5-6.
72. Reid, *a.g.y.*, s. 181.

uygulananların bir hayli ilerisindedir. William Whyte, yayalarla ilgili kapsamlı çalışmasını şu sözlerle tamamlar: "Amerika'da hemen her kentte yayalar sona ve dona kalmaktadırlar."[73] Yaya dostu geçitlerin az oluşu, trafik ışıklarının otomobillere ayarlı oluşu ve yaya yollarının genel kalitesinin düşüklüğü ABD kentlerinde yayalara itibar edilmediğini gösteren örneklerdir. Yaya yollarının durumuyla ilgili olarak Whyte, New York City'deki Lexington Avenue'ya, özellikle de 57. Cadde ile 61. Cadde arasındaki bölgeye dikkat çeker. Bu bölgedeki yaya yollarının dünyanın en çok kullanılan yaya yolları olduğunun bilinmesine rağmen, yüzeylerinde yer yer kırılmalar, eğri büğrülükler, yer yer de dik yarıklar oluşmuştur. Yoğun ticari amaçlı kullanımlar ve yeraltı istasyonlarına gidip gelen insanların hareketleri gibi kent içinde cereyan eden koşuşturmacalar nedeniyle yaya yollarının kullanılabilir kısımları sadece 2m. kadardır. Oysa aynı bölgedeki motorlu taşıt trafiğinin üzerinde seyrettiği yol 15m. genişliğindedir.

Kent merkezlerini yayaların yararına değiştirmek için eski usul düzenleme biçimlerine başvurulması Avrupa'da yirmi otuz yıllık geçmişe sahip bir girişimken, aynı yöntemle banliyölerin düzenlenmeye çalışılması henüz yeni bir girişimdir. İşte bu yeni girişimler, banliyölerin mantar gibi bittiği ABD'de ele alınmaktadır. Bu konuda neler yapılabileceği konusunda fikir edinmek için mimar Elizabeth Plater-Zyberk'in Machpee, Massachusetts'teki çalışması iyi bir başvuru kaynağıdır. Plater-Zyberk, ABD'de otomobil bağımlı banliyö büyümesini ciddi bir tasarım *sorunu* olarak ortaya koyan ilk mimari programının temelini atmıştır: "Asfalt ne kadar çok kullanılırsa, ulaşılacak yerler arasındaki mesafeler o kadar uzak, mekân düzenlemeleri o kadar çirkin oluyor. Onun yüzünden insanlar zamanla yürümekten vazgeçiyorlar. Komşular birbirleriyle konuşmaz hale geliyorlar."[74] Plater-Zyberk'in banliyö büyümesine önerdiği eski usul düzenleme biçimi, bölgelere mesire yerleri kurmak. Bu amaçla kullandığı strateji, merkezî bölgelere eski kent planlarındaki gibi mesire yerleri inşa etmek. Mashpee'de, eski bir mesire yeri

73. William H. Whyte, *City: Rediscovering the Center* (New York: Doubleday, 1988), s. 68.
74. Barbara Flanagan, "A Massachusetts Mall is Just Disappeared", *The New York Times,* 14 Mart 1991.

caddeleriyle, yaya yollarıyla ve yayalarıyla üç bloktan oluşan tam bir kent merkezine dönüştürülmüştür. Yaşlılar yurdu, bu merkez bölgenin hemen yanına inşa edilmiştir. Heterojenliği arttırmak için çeşitli boyutlarda düzenlenecek olan semtlerin merkez bölgenin etrafına kurulması tasarlanmaktadır. Mashpee'nin başarısı, cadde tasarımlarının yaya kullanımı esas alınarak yapılmış olmasındadır. Bugüne kadar, planı uygulamaya koyanlar bu araziye bir de kütüphane bağışlamışlar, bundan sonraki aşamada da, kent hayatını canlandırmak için açık alanlarda kurulacak alışveriş birimlerinin yaz aylarında akşam saatlerinde de açık tutulması düşünülmektedir.

Buraya kadar incelediğimiz otomobil merkezli ulaşımı değiştirmeye yönelik yayalaştırma, eski usul düzenleme ve diğer stratejiler sadece kentleşmiş bölgeler için idealdir. Kırsal bölgelerde, özellikle de ABD'nin kırsal bölgelerinde yerleşim yoğunluğu o kadar seyrek, ulaşım yerleri o kadar uzaktır ki, başka bir düzenleme getirmek yerine hali hazırdaki otomobil merkezli ulaşımla, en azından bir süre daha idare edilmesi gerekecektir. Aslına bakılacak olursa, ABD'de yirminci yüzyılın başlarında otomobil günlük ulaşım aracı olarak ilk kırsal bölgelerde kullanılmaya başlamıştır (Bkz. Bölüm 4). ABD Nüfus Sayım Müdürlüğü'nden alınan bilgilere göre, 1990'da kırsal bölgelerde bir mil kareye düşen konut sayısı 7.6 iken, kentsel bölgelerde bir mil kareye düşen konut sayısı 876'dır. Buna rağmen, otomobil ulaşımının ve bu ulaşım biçiminden kaynaklanan sorunların nicelik bakımından en yoğun olduğu bölgeler kentsel bölgelerdir. 1990'da, ABD genelinde mil cinsinden hesaplanan toplam otomobil yolculuklarının yüzde 62.9'unun kentsel bölgelerde yapıldığı kaydediliyor.[75] Trafik sıkışıklığı henüz kırsal bölgeler için ciddi bir sorun olmaktan çok uzaktır. Bunun yanında, ABD'de kent nüfusu kırsal bölge nüfusunu hızla geride bırakmaya devam etmektedir. 1990'da ABD'deki genel nüfusun yüzde 75.2'sinin kentsel bölgelerde yaşadığı saptanmıştır; ki bu oran 1980'de yüzde 73.7'dir. İşte bu nedenle, kentsel bölgelerde otomobil merkezli ulaşımın değiştirilmesine yönelik çalışmalar genel otomobil kullanım düzeyinin belirgin bir şekilde düşmesini sağlayacak bir potansiyele sahiptir. Ayrıca, otomobil kaynaklı kirliliği

75. Motor Vehicle Manufacturers Association, *Facts & Figures* '92, Detroit, 1992, s. 79.

ve enerji sarfiyatını büyük oranda düşürecek potansiyele sahip yasal ve teknolojik gelişmelerin kırsal bölgelerdeki otomobil ulaşımına uygulanmasında hiçbir sakınca yoktur.

Eski usul düzenleme olsun, başka alternatifler olsun, otomobil merkezli ulaşımdan uzaklaşarak çeşitlenmiş ulaşıma yönelmeyi hedefleyen esaslı bir değişim hareketinin maliyetleri olacaktır; bu, insan davranışları ile finansal kaynaklarda bir hayli değişikliklere yol açabilecek türden bir maliyettir. Şimdi de dikkatimizi bu maliyetlerin ne şekilde karşılanacağı konusuna yönelteceğiz. Bu maliyetlerle ilgili üç temel önerimiz olacak: Bu maliyetler 1) demokratik vadelere bölünmelidir, 2) toplumun ekonomik seviyesi en düşük kesimini asgari düzeyde etkileyecek şekilde ayarlanmalıdır, 3) etkili bir şekilde kullanılmalıdır. Özellikle de boyutları ve maliyetlerinin niteliği gözönüne alındığında, ulaşım sistemlerinde ve bireysel yolculuk alışkanlıklarında etkili değişiklikler yapılması pek kolay olmayacaktır. Ancak buna rağmen, gerek toplumsal düzeyde gerekse bireysel düzeyde değişimin kolay bir şekilde gerçekleşmesini sağlayacak yollar mevcuttur.

(ii) Değişimin Maliyeti

Otomobilleşmenin insanlara bahşettiği duyusal, erotik veya irrasyonel zevkler gözardı edilemez. Otomobil kullanmanın verdiği haz kadar sağladığı kolaylıklar da birçok insan için bulunmaz bir nimet gibidir. Oysa asıl gerekli olan, insanlara yolculuğun çeşitli biçimlerinden zevk alma olanağı tanıyan çeşitlendirilmiş bir ulaşım sistemidir. İnsanların otomobil kullanımına karşı heveslerini kıracak yeni politikaların cezalara mümkün olduğunca az başvurmaları ve otomobilin yerine olabildiğince çekici ve etkili alternatifler geliştirebilecek şekilde düzenlenmeleri gerekir. Değişikliklerin insanlara zorluk çıkarmayacak ve rahatlarını etkilemeyecek şekilde uygulamaya geçirilmesi konusu üzerinde önemle durulması gereken bir konudur. Bazı uzmanlar otomobil merkezli ulaşımı dönüştürmeye yönelik her ciddi atılımın yurttaşları mutlaka sıkıntılı durumlara sokacağı görüşünde.[76] İnsanları sıkıntıya sokmak kaçınılmaz

76. Hass-Klau, 1990, *a.g.y.*, s. 5; Robert Schaeffer, "Car Sick, Automobiles Ad

ise, bu sıkıntılar çeşitli yollardan hafifletilebilir; örneğin, sıkıntı toplumun geneline paylaştırılabilir.

Halkın genelini otomobil kullanımından vazgeçmeye teşvik etme işini doğrudan halletmenin bir yolu, benzine yüksek vergi uygulayarak otomobilin maliyetini yükseltmektir. ABD'de benzin fiyatları ve benzine uygulanan vergiler inanılmaz derecede düşüktür. Enflasyon artışıyla değerlendirildiğinde, 1990 ile 1975 yılları arasında benzin fiyatlarının düzeyi, bu dönem boyunca benzine uygulanan vergilere rağmen hiç değişmemiştir.[77] Buna ek olarak, galon başına düşen mil sayısı bu zaman zarfında arttığı için (on yıl önce galon başına 15 mil düşerken, bugün 21 mil düşmektedir), bugün otomobil sürücüleri aynı maliyetle daha fazla yol katetmektedir. Otomobilleşmenin gerçek maliyetini karşılamak amacıyla otomobil kullanmanın gizli veya harici masrafları (Bkz. Bölüm 8) pompa fiyatına yansıtılmış olsaydı, pompa fiyatı bugünkü değerinden üç kat daha fazla olurdu. Yapılan tahmini bir hesaplamaya göre, ABD'de otomobilin gizli masraflarını karşılamak için benzinin pompa fiyatına galon başına 2.57 dolar eklemek gerekeceği belirtiliyor.[78] 1990'da ABD'de benzinin bir galonun ortalama fiyatı 1.22 dolar iken, bu fiyat benzinin galon başına 4.74 dolardan satıldığı İtalya gibi başka ülkelerde yüksek düzeylerde seyretmektedir. ABD'de benzine konan vergi benzin fiyatının yüzde 28'ini oluştururken, İtalya'da yüzde 77'sini oluşturmaktadır. ABD'de hükümetin benzin vergilerinden elde ettiği gelir toplam gelirinin yüzde 1'inden de az bir kısmını oluşturmaktadır; oysa İtalya'da bu oran yüzde 5, İngiltere'de ise yüzde 17'dir.[79] Benzine yüksek vergi uygulaması ile düşük benzin tüketimi arasında tutarlı bir bağlantı vardır. İtalya, Danimarka ve Japonya gibi benzine yüksek vergi uygulayan ülkelerin kişi başına benzin tüketim oranları çok düşüktür. ABD, gelişmiş ülkeler arasında benzine en düşük vergiyi uygulayan ve kişi başına benzin tüketim oranı en yüksek ülkedir.[80]

Nauseam", *Greenpeace* 15 (1990): 17.

77. Jeff Pelline, "Why Higher Gas Taxes Could Be Good Policy", *San Francisco Chronicle,* 22 Ocak 1993.

78. Carolyn S. Konheim ve Brian Ketcham, "Toward a More Balanced Distribution of Transportation Funds", (Brooklyn, NY: Konheim and Ketcham, 1991), s. 1.

79. Frank Viviano, "High Gas Tax a Way of Life in Europe", *San Francisco Chronicle,* 22 Ocak 1993.

80. James J. MacKenzie ve Michael P. Walsh, "Driving Forces: Motor Vehicle

Benzin vergileri ödeme gücüne göre uygulanmaz. Her tüketici ödeme gücü ne olursa olsun aynı vergiyi ödemek zorunda olduğu için, bu vergiler gelir düzeyi düşük olan kişilerin aleyhinde bir ayrıma neden olurlar. Benzin vergilerinin bu özelliğini hafifletecek etkenler mevcuttur. Otomobille katedilen mil sayısı gelir düzeyine göre arttığı için (en azından ABD'de bu böyledir), zengin bir kişinin devlete ekstra maliyeti, yoksul bir kişinin ekstra maliyetinden bir hayli fazla tutacaktır. Bunun yanında, gelir düzeyi ile benzine yapılan masrafların birbirine *oranı* kişinin gelir düzeyinin *düşüklüğüne* bağlı olarak artış gösterdiği için, yoksul kesim benzine uygulanacak yüksek vergiler karşısında daha fazla mâğdur durumda kalacaktır. Ancak bu durumu telâfi etmenin yolları vardır. Örneğin, yüksek benzin vergilerinden elde edilecek gelir düşük maliyetli alternatif ulaşım biçimlerinin, özellikle de toplumun diğer kesimlerine oranla yoksul kesimin en çok kullandığı toplu taşımanın sağlanmasına harcanabilir. Ulaşım alanında gerçekleştirilecek reformun temel gidişatı, otomobil bağımlılığını insanları haksız yere cezalandırmayacak ve değişimi çekici kılacak yollarla azaltmak yönünde olmalıdır. Jane Jacobs'ın da belirttiği gibi "[otomobil kullanımından kaynaklanan] yıpranmaya olumlu yönde bir işlerlik kazandırılmalıdır."[81]

Benzin fiyatını artırmanın dışında, otomobil sürücülerinin yaptıkları yolculuğun gerçek bedelini ödemelerini sağlayacak başka yollar da mevcuttur. Örneğin, Hong Kong ve Singapur'da, kent merkezini kullanacak otomobil sürücülerinden belli bir ücret alınmaktadır. Bu ücretlerin miktarı zamana ve bölgeye göre belirlenmektedir; en yüksek ücret kalabalık saatlerde kentin en merkezî yerine gidecek otomobil sürücülerine uygulanmaktadır. Singapur'da ayrıca, tek başına yolculuk eden ve kente kalabalığın yoğun olduğu saatlerde giren sürücülerden aylık ücret alınmaktadır. Başka ülkelerin standartlarıyla karşılaştırıldığında bu tür önlemler her ne kadar gaddarca görünüyorsa da, Hong Kong ile Singapur'un

Trends and their Implications for Global Warming, Energy Strategies, and Transportation Planning" (Washington, DC: World Recources Institute, Aralık 1990.

81. Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities* (Baltimore: Penguin Books, 1965), s. 384.

bu önlemleri otomobil kullanımının yoğunluğu nedeniyle almak zorunda kaldıkları unutulmamalıdır. Hong Kong, dünyada araç yoğunluğu en yüksek olan kenttir; otoyolda km. başına 280 araç düşmektedir.[82] Kendilerine özgü yapılarına rağmen Hong Kong ile Singapur'un, otomobil merkezli ulaşıma sahip birçok kenti bekleyen yazgının bugünkü temsilcileri olduklarını söyleyebiliriz. New York Kenti'nde, kent ve bölge yöneticileri, Federal temiz hava standartlarını korumak amacıyla işyerlerinin yoğun olduğu bölgede çalışma saatlerinde özel otomobillere yasaklamalar getirmenin hazırlığı içindedir.

Otomobil bağımlılığını azaltmanın potansiyel maliyeti değerlendirilirken, otomobil sürücülerine halihazırda yapılmakta olan büyük meblağlı sübvansiyonların kısılmasından elde edilecek birikimlerin de gözönünde bulundurulması gerekir. Bu sübvansiyonlar, otomobilleşmeyi özendiren ekonomik teşvikler olarak iş görmektedir. Düşük meblağlı park ücretleri bu durumu en iyi yansıtan örneklerdendir. Tek başına bu sünvansiyonun bile otomobilleşmeyi artırmada ne kadar etkili olduğunu, Los Angeles'ta bir şirketin işe otomobilleriyle tek başlarına gidip gelen çalışanların park ücretlerini ödemekten vazgeçmesiyle birlikte meydana gelen durum ortaya koymaktadır. Şirket bu kararını uygulamaya geçirdikten sonra, çalışanları içinde işe otomobiliyle tek başına gidip gelenlerin oranı yüzde 42'den yüzde 8'e düşmüş, ortak otomobil yolculuğu yapanların oranı yüzde 17'den yüzde 58'e yükselmiştir.[83]

Otomobil merkezli ulaşım sistemlerini değiştirmenin maliyetine ilişkin son bir nokta daha var. Tam da Soğuk Savaş dönemi sonrasında dünya ekonomisi bir geçiş döneminin sancılarını yaşarken, ulaşım konusunda yapılacak değişiklikler kapısını yeni masraflara olduğu kadar yeni imkânlara da aralamaktadır. Bu bağlamda, ortada eski silah üreticilerinin Soğuk Savaş sonrası kayıplarının bir kısmını ulaşım ekipmanı ve teknolojisi üretimiyle giderme yoluna gitmeleri gibi bir durum sözkonusudur. Ekonomi uzmanlarından biri, silah üretiminden ulaşımla ilgili üretime geçişin bazı avantaj-

82. "Make Drivers Pay", *New Internationalist,* No. 195, Mayıs 1989, s. 23.
83. Gordon E. Hart, Claudia Elliott ve Judith Lamare, "Heading the Wrong Way: Redirecting California's Transportation Policies", der. Robert L. Deen, *The Alternatives to Gridlock: Perspectives on Meeting California's Transportation Needs* (Sacramento: California Institute of Public Affairs, 1990) içinde, s. 93.

larından sözeder: "Savunma sanayiindeki mütaahhitlerin yeni atılımlar için değerlendirmeye aldıkları iş alanlarından farklı olarak ulaşım, henüz gelişmemiş bir piyasadır ve savunma sanayiinde kullanılan birçok yöntem toplu taşıma teknolojisine kolayca uyarlanabilecek özelliktedir."[84] Örneğin, Los Angeles'teki yeni Yeşil Hat hafif demiryolu ulaşımına araç üretmek için büyük askerî mütaahhitlik şirketleri birbirleriyle rekabet etmeye başladılar bile.

G. SONUÇ

Eski yerleşim biçimine tekrar ağırlık vermek ve ulaşıma duyarlı planlama biçimlerinin yerine yenilerini geliştirmek, toplumsal mekânın otomobile alternatif ulaşım biçimlerinin kullanışlı olacak şekilde düzenlenmesini sağlayacak iki temel çözüm yoludur. Her iki çözüm yolu da, gerçekleştirilmesi arzulanan faaliyetlerin, aralarındaki mesafelerin yakınlığı ilkesine göre tanzim edilmesi gerektiği fikrini temel almaktadır. Bu yakınlık ilkesi, otomobile alternatif olan üç ulaşım biçiminin –toplu ulaşım, bisiklet ve yaya ulaşımı– uygulanabilir olması için önkoşuldur. Bu ilke, aynı zamanda tek kişinin yolculuk yaptığı otomobil ulaşımına alternatif ulaşım biçimlerinin, örneğin ortak minibüs ve otomobil yolculuklarının işlerlik kazanması için de geçerlidir. Bunun yanında, otomobil kaynaklı kirliliği azaltan ve otomobilin verimli çalışma kapasitesini artıran her türlü hükümet uygulaması ve her türlü teknolojik yenilik de değerlendirmeye alınmaya layıktır. Otomobil merkezli ulaşımın, sadece ve sadece ulaşımın sistemsel doğasını vurgulayan bir yaklaşım sayesinde etkili bir biçimde değiştirilebileceği gün geçtikçe daha da fazla anlaşılmaktadır. Sonraki bölümde, ulaşımın sistemsel doğasının analizini yapıp, bu özelliğin otomobil merkezli ulaşıma alternatif ulaşım tarzlarının biçim ve içeriğini nasıl etkilediğini araştıracağız.

84. Calvin Sims, "Five Big Arms Makers Vie to Build Rail Cars", *The New York Times*, 8 Mayıs 1993, s. 17.

10. TOPLUMSAL DEĞİŞİM

Geçtiğimiz bölümlerde otomobil merkezli ulaşımın sistemsel doğası sık sık konu edildi. Otomobil merkezli ulaşımın sadece bireysel unsurlarının oynadığı rollerle ilgilenmek yeterli değildir, çünkü bu unsurlar birbirlerini tamamlayan bir bütünlük içindedirler. Ulaşım konusunu etkili bir biçimde ele almak için, işyerlerinin ve diğer toplumsal faaliyetlerin konumuyla olduğu kadar konutlaşmayla da ilgilenilmesi gerekir. Konunun bütünlüklü bir yaklaşımla ele alınması toplu ulaşımı geliştirmekle kalmayacak, aynı zamanda çeşitli amaçlara hizmet edecek kamu alanlarına imkân verecek ve yeni işyerlerinin otomobille işe gidip gelme biçiminde gerçekleşen yolculukların sayısını azaltacak şekilde yerleşim birimlerinin veya toplu taşıma istasyonlarının yakınına kurulmasını sağlayacaktır.

Sosyopolitik değişimlerin farklı cephelerde ve düzeylerde aynı anda gerçekleşmesini kanalize edecek kapsamlı bir politikaya hissedilir derecede ihtiyaç vardır. Altyapısal düzeyde, bütünlüklü bir politikanın amacı, ulaşımın ve diğer kolektif kaynakların yerelleştirilmesine önem verecek şekilde mekânın toplumsal dönüşümünü sağlamak olacaktır. Daha yoğun ve daha heterojen kullanımları esas alan arazi kullanım modelleri, ulaşım konusunda daha verimli bir kullanıma olanak tanıyabilecekleri gibi, ekolojik açıdan da daha uygun bir hale getirilebilirler. Çeşitlendirilmiş bir ulaşım sistemi homojen bir ulaşım sistemine oranla hem daha demokratiktir, hem de daha esnek bir yapıya sahiptir. Toplumsal değişim, toplumsal düzeyde gerçekleştirilecek değişikliklere işaret eder: Kültürel inançların ve zaman-mekân sınırlamasının aynı anda değiştirilmesine ilişkin girişimlere; ki buna çalışma programlarının ve evden işe gerçekleştirilen yolculukların halihazırdaki örgütlü yapısının değiştirilmesi girişimleri de dahildir. Bu anlamda, çalışma saatlerini isteğe bağlı bir hale getirecek düzenlemelerin geliştirilmesi ve çalışma alanlarının yanlarına çocuk bakım ünitelerinin kurulması girişimleri, ulaşımı otomobil merkezli bir yapıdan kurtarmayı amaçlayan her türlü girişimin bir parçası haline getirilmelidir.

Sonuçta, birçok otomobil kaynaklı ekolojik konuların global boyutları olması gibi toplumsal değişim de global düzeyde ele alınmalıdır. Otomobil merkezli ulaşım gibi kaynak ve enerji ağırlıklı teknolojilerin Kuzey-Güney bileşenlerine özellikle dikkat edilmelidir. Sorunu sistem açısından ve çeşitli düzeylerdeki yönleriyle ele almak için, toplumsal değişimin politik ve ekonomik reformları da kapsaması gerekir. Toplumun daha âdil ve insani ulaşım sistemlerine kavuşması için, toplumun seçkin kesiminin ve piyasa ortamının ulaşımı ve toplumsal mekânı biçimleyen gücünün azaltılması şarttır.

Bütün toplumsal-ekolojik sistemler varlıklarını şu veya bu şekilde ideolojik etkenler sayesinde sürdürürler; bu ideolojik etkenlerin neler oldukları da belirlenmelidir. Ulaşım konusuna ekolojik ve toplumsal açılardan yaklaşan yeni bir görüşe ihtiyaç vardır. Bize gerekli olan, ulaşım sistemlerini bütün yönleriyle ele alacak bir görüştür. Bu bütünsel görüş sırasıyla şu konulara karşı duyarlı olacaktır: 1) Ulaşımın politik ve ekonomi bağlamlarına, 2) ulaşım politikası yanında bireysel yetki ve toplumsal statü meselelerine, 3)

ulaşım teknolojisinin sosyokültürel bağlamlara uygun bir biçimde kullanılmasına, 4) otomobil merkezli toplumsal ekolojinin yapısal özelliklerine.

A. ULAŞIMIN EKONOMİ POLİTİĞİ

Global kapitalizmin ekonomi politik sistemi ulaşımın toplumsal ekolojisini birçok düzeyde etkilemektedir. Her şeyden önce günümüz kapitalizmi, kapitalizm tarihi boyunca süregiden bir eğilimi – zaman ve mekânı sıkıştırma– hızlandırmaktadır. Marx'ın da 130 yıl kadar önce işaret ettiği gibi, zaman-mekân sıkıştırması sınaî kapitalizminin merkezî özelliklerinden biriydi.[1] Günümüzde ise zaman-mekân sıkıştırması zaman ve mekânın sınırlarını üretim ve tüketim zemininde daraltan yeni ulaşım ve iletişim teknolojileri tarafından beslenmektedir. Bunun dışında, zaman-mekân sıkıştırması günlük hayatın nesnel deneyimlerinde yeniden üretilmektedir. Hızlandırılmış hareket ile hızlandırılmış zaman, gerek sanayi dönemi mekân düzenlemelerinin, gerekse sanayi sonrası mekân düzenlemelerinin tipik özelliğidir. Zamanın hızlandırıldığı programlar ve geniş alanlara yayılmış insani faaliyetler, mekânsızlık duygusu, topluluğun bozulması ve ekolojik bozulma gibi deyimlerin nesnel karşılıklarından sadece birkaçıdır.

Glenn Yago'nun da belirtmiş olduğu gibi, ulaşım sistemleri, emeğin ve ürünlerin dolaşıma sokulması gibi sermayenin dayattığı zorunluluklar tarafından biçimlendirilir.[2] Kapitalist sistemlerin ekolojik ve toplumsal hakkaniyete öncelik tanıma gibi bir sorunları yoktur. Genelde, otomobil-ağır vasıta ulaşım sistemleri kapitalist teşebbüslere yeni piyasalara ulaşmaları ve üretimi merkezileştirmeleri için yeni esneklikler tanımıştır. Otomobiller ile ağır vasıtalar, girişimcilere demiryolu taşımacılığından daha fazla esneklik imkânı tanır, ama bunu toplumun ve çevrenin büyük zararlar görmesi pahasına yapar.

1. Bak. Marshall Berman, *All That is Solid Melts into Air: The Experience of Modernity* (New York: Penguin Books, 1988).
2. Glenn Yago, *The Decline of Transit: Urban Transportation in German and U.S. Cities, 1900-1970* (Cambridge: Cambridge University Press, 1984).

Otomobil merkezli ulaşımın gelişmesi ve yerini sağlamlaştırması bile tek başına kapitalizmin yayılmasını sağlayan bir piyasa oluşturur. Otomobil merkezli ulaşım global kapitalizmle ilişki içindedir; bu ilişkinin nedeni sadece bu ulaşım tarzının global kapitalizmin alt-yapısının bir parçası olması değildir, fakat aynı zamanda kaynak ve enerji ağırlıklı tüketimi talep etmesidir de. Zamanın ve mekânın sıkıştırılması tüketimi hızlandırır. Dahası, günlük hayatın toplumsal ve maddi koşulları otomobil kullanımının yaygınlığı nedeniyle öyle bir dönüşüme uğrar ki, otomobil tüketim modellerini (örneğin, otomobilleri banliyöleri-alışveriş merkezlerini) bir seçenek olmaktan çıkarır, onları zorunlu hale getirir. Bu tür modellerin yerleşik bir hâl almaları sürecinde bir hayat tarzı ve beraberinde bir kültürel formasyon ortaya çıkar. Otomobil-sınaî kompleksi, reklamlar, kulisler ve kamusal söylem üzerinde uyguladığı diğer etkiler aracılığıyla bir otomobil kültürünün varlığını sürdürmesine yardımcı olur. Otomobil ideolojisinin eleştiriyi hakeden bir özelliği de, onun otomobil kültürünün sorunlu taraflarını ve gerçek maliyetlerini örtbas etmesidir. Otomobilleşmenin varlığını bireysel düzlemde hissettirdiğine olan inanç ve kendi kültürel özelliklerini örtbas etmesi, otomobil –ve kapitalist– kültürünün temel özelliklerindendir.

Otomobil egemenliğinin sürekliliği, otomobili öznel hayatlarımızın olmazsa olmaz bir parçası yapan kültürel ve ideolojik etkenler tarafından sağlanır. Kitle piyasası, insan ruhuna –özellikle de cinsiyetçi bir yaklaşımla– hitap etme ve bize otomobilin kişiye sınırsız özgürlükler ve sınırsız coğrafi hareketlilik imkânı tanıdığı yalanını yutturan bir ideoloji, bunların hepsi içimizdeki öznel dünyalara parmağını sokan otomobil etosunun bir parçasıdırlar. Otomobil merkezli ulaşım sistemi ekonomi politiğe perçinlenmiş durumdadır. Otomobil-sınaî kompleksi iş alanları yaratan büyük bir kaynak durumundadır ve politik alana etkisini hatırı sayılır derecede hissettirmektedir. Otomobil-sınaî kompleksi, özellikle ABD'de, eyaletler arası çevreyolu sistemi gibi hükümet sübvansiyonlu otomobil altyapılarının geliştirilmesinin devamını sağlamakta hep etkili olmuştur. Yenilenmesi mümkün olmayan enerji kaynaklarının nispeten karşılanabilir oluşu otomobilin ve onun yoğun kullanımının bir ulaşım tarzı haline gelmesinde öncü olmuştur. Otomobil ba-

ğımlılığını azaltmayı amaç edinmiş her girişim, bu tür politik gerçeklikleri eninde sonunda hesaba katmak zorundadır.

Bu yolla karmaşık bir dizi etken otomobilleşmeyi hayatlarımıza, çevremize ve bilincimize yerleştirmiştir. Otomobilleşmenin baskıcı özellikleri ara sıra su yüzüne çıksa da, genelde yadsınır veya varlığını gizli –verim, özgürlük ve hareket serbestliği gibi ideolojik oluşumların ardında– sürdürür. Otomobil merkezli ulaşım konusunda yapılacak eleştirel bir analiz, bu ulaşım tarzının kolektif çaplı kaynak ve enerji kullanımının irrasyonelliğini ve demokratik olmayan özelliklerini gün ışığına çıkarabilecektir. Böyle bir analiz aynı zamanda, ulaşım politikasının kapitalist büyüme mantığıyla oluşturulmasına göz yummanın zararlarını görmemize de yardımcı olur. Kapitalist mantık büyüme üzerine kuruludur; bu mantık, dünya piyasasını otomobil gibi metalarla doyurmak suretiyle kaynakların ve enerjinin hızlı bir şekilde tüketilmesini sağlar. Bu mantık şimdi tam anlamıyla global çaptadır; bu mantık artık, eskiden ekonomileri merkezden planlanan ülkelerde olduğu kadar Üçüncü Dünya'da da egemendir. Fakat, otomobil merkezli ulaşım nihayetinde ekonomik açıdan uygun olmayan bir ulaşım tarzıdır ve yeryüzü ekolojisinin selameti açısından da, insan taşımacılığının gereklerini yerine getirmesi açısından da arzulanır bir ulaşım tarzı olduğu pek söylenemez.

Sermaye birikimi mantığının, otomobil-sınaî kompleksinin gücünün ve otomobil merkezli ulaşımı destekleyen diğer etkili unsurların toplumsal değişim ihtimallerinin önünü ne ölçüde kestiği gibi bir soru akla gelebilir. Otomobil merkezli ulaşım konusu bizi eninde sonunda kapitalizmin –en azından bugünkü haliyle– ekolojiye duyarlı bir üretim ve tüketim tarzı geliştirmeye uygun olup olmadığı sorusuyla yüz yüze getirir. Örneğin, otomobile daha az bağımlı bir topluma geçiş, bazı insanları ciddi sorunlarla başbaşa bırakır:

> ... [yani] tüzel yapıda bir işyerinde çalışmakla işsizlikten, hattâ evsizlikten başka seçeneği olmayan işçileri. Fakat bu, işçilerin ürettikleri şeyi ve onları üreten süreçleri sorguya çekemeyecekleri veya çekmemeleri gerektiği anlamına gelmemeli –bunu, en başta işçilerin kendilerini çalıştıkları şirketlerle, işleriyle ve ürettikleri "ürünler"le özdeşleşmelerinin psikolojisi ve maddi gerçekliğiyle ilgilenmeyen ve

toplumumuzda birçok işçinin içinde bulunduğu güvensizliği ve acizliği yankılamayan her türlü örgütlü işin, işçilere sahip oldukları bu bilinci aşıp yeni ekonomik alternatiflere biçim vermede etkin bir görev almalarını sağlayamayacağını belirtmek için söyledim.[3]

Çevreciliğin temel eğilimi, bugüne kadar toplumsal adalet konusu üzerine etkili bir biçimde gitmemiştir.[4] Yeşilci grupların, yeşil ulaşım sistemleri dahil, daha yeşil üretim tarzlarının emek ağırlıklı potansiyellerinin tanıtımını yapmaları gereklidir. Çevre, ulaşım ve istihdam konuları kapitalizme muhalif ekonomik alternatifler bağlamında sunulurlarsa, daha genel veya bütünlüklü bir gündemde merkezî bir yere oturabileceklerdir.

Gelişmiş ülkelerin, kaynak ve enerjiye daha az ağırlık veren ve ekolojik yıkıcılığı daha az olan üretim tarzlarını öne çıkaran yeni bir post-endüstriyel politikaya ihtiyacı vardır; ulaşım, böyle bir politikanın önemli bir parçasını oluşturabilir. Bu politika, üç tane dayanma noktası olan bir kaldıraç gibidir: Bu, ekolojik ve toplumsal duyarlığa daha fazla ağırlık vermek için ulaşım altyapılarını yeniden inşa ederek yeni iş alanları geliştirmeyi hedefleyen bir politikadır.

B. BİREYLERİN YETKİLERİ VE TOPLUMSAL STATÜLERİ

Daha önce de belirttiğimiz gibi, bir kişinin toplumsal durumu, o kişinin coğrafi hareketliliğinin niteliğini ve içinde yaşadığı ekolojik mekânları etkilemektedir. Bir bireyin ait olduğu toplumsal sınıfı, cinsiyeti, yaşı ve sahip olduğu fiziksel yeterliliği onun otomobil merkezli ulaşım sistemleri içindeki yetkinlik derecesini belirlemede etkilidir. Alman Yeşilcileri, bütün yurttaşların –yaşlısı genci, zengini yoksulu– en azından asgari düzeyde bir hareketliliğe ve alışveriş yerlerine, eğitim birimlerine ve diğer tesislere ulaşım olanağına sahip olmasının garantileneceği bir "hareketlilik hakkı"nı

3. Eric Mann, "Public Transit, Air Quality and Issues on Equity", *Public Transit: The Vision of 2020* (Chicago: Center for Neighborhood Technology, 1990) içinde, s. 15.
4. Eric Mann, "Auto Free: Reaction or Revolution?" *Transmission* (Toronto: Transportation Options, Spring, 1993), s. 18-20.

savunmaktadırlar.[5] Bu hareketlilik hakkı, ortaçağda telâffuz edilmiş olan ve sınaî kapitalist toplumlarında iyice aşınan "kent hakkı" (*le droit à la ville*) düşüncesiyle benzer bir şekilde kavramsallaştırılabilir.[6]

Alternatif ulaşım konusunda geliştirilecek her türlü görüş toplumdaki güç tanzimiyle yüzleşmek durumundadır. Yeşilcilerin ve feministlerin insanın insan ve doğa üzerindeki güç uygulamasının eril anlayış konusundaki ve toplumsal mekânın insanileştirilmesi konusundaki düşüncelerinin ulaşım politikalarıyla bütünleşmesi gereklidir. Otomobil merkezli ulaşım, ulaşım mağduru kişilerin ortaya çıkmasına neden olur. Çocuklar ve yaşlılar, özürlü kişiler, düşük gelirliler ve kadınlar, durumları genellikle ulaşim politikaları tarafından görmezden gelinen bu gruba dahil edilebilir. Ulaşım politikasına biçim veren ulaşım planlamacıları, politikacılar ve yetkililer dünyayı genellikle şoför mahallinden değerlendirmektedirler. Görüşleri, otomobil ideolojilerinin, cinsiyetçi (eril) ve sınıfçı (*burjuva*) eğilimlerinin süzgecinden geçerek –başka bir deyişle, otomobil merkezli profesyonel bir ideolojiyle– belirlenmektedir. Ulaşım politikası bu görüşlerle belirlendikten sonra devreye otomobilleşme ideolojisi girer ve ulaşım ihtiyaçlarına ilişkin söylemler bildirerek otomobil merkezli ulaşımın kapsamlı etkilerini (örneğin, trafik tıkanıklığı ile kirliliğini) gizlemeye çalışır.

Otomobil merkezli ulaşım sistemlerinin biçimlenmesinde söz sahibi olan kişiler, çocukların sokaklardan zorla kopartılmaları, yaşlı ve özürlü kişilerin otomobil merkezli mekânın talepleri ve sınırları yüzünden madur duruma düşmeleri, otomobil yapılarının etkisiyle insanların genele hakim olan mekânsızlık duygusunun ortaya çıkışı, estetik yoksullaşma ve ev işleri ile ulaşım işlerinin birbirinden kopuk topluluklar tarafından sürdürülmesi gibi sorunların pek az farkındadırlar. Öznel deneyim hareketlilik ve toplumsal mekân arasındaki incelikli etkileşimler, ulaşım teknolojisinin biçimlenmesinde çok önemli bir yere sahiptir. İnsan ile otomobil arasındaki etkileşimlerde öznellik politikasının önemi, 6. Bölüm'de ve zaman zaman da kitabın başka bölümlerinde vurgulanmıştır.

Ulaşım ekolojilerinin, daha fazla seçmen temsilcilerinin fikirle-

5. Gerd Hickmann ve Klaus Dieter Kaser, *Trau keinem über Tempo 30* (Stuttgart: Grünen im Landtag von Baden-Wüttenberg, 1988).
6. Henri Lefebvre, *La Droit à La Ville* (Paris: Anthropos, 1968).

ri ve istekleri doğrultusunda biçimlendirilmeleri gereklidir. Feminist gruplar, mekân ile ulaşımın toplumsal örgütlenişinde kadınların karşı karşıya oldukları sorunları gündeme getirmişlerdir; aynı şekilde özürlü haklarını savunan gruplar ile yaşlıları, işçileri ve yoksulları temsil eden gruplar da temsil ettikleri kesimlerin aynı konulardaki sorunlarını dile getirmişlerdir. Feminist analizler eski, pre-kapitalist ve babaerkil eşitsizlik sistemlerine işaret etmektedirler. Bazı feministlerin sınaî-teknik etosun insanın doğayla ilişkisinin eril bir görüşle değerlendirilmesinden başka birşey olmadığı yollu iddiaları günümüz ulaşım konusundaki tartışmalarımıza uygun görünüyor.[7] Hareketliliğin "sert" biçimlerine olan mevcut eğilim nereye kadar cinsiyetçi bir yaklaşımdan etkilenmektedir? On mil uzağımızdaki işyerimize ulaşmak için otomobilimizin gücü ve hacmi ne olmalıdır? Belirli ulaşım tarzları –beygir gücü yüksek ve kütlesi ağır otomobillerin egemen olduğu ulaşım tarzları– kendilerini kabul ettirdikten sonra, otomobile alternatif ve otomobilden daha yumuşak taşıtların kullanışsız ve daha emniyetsiz olmalarına neden olan bir trafik ortamı yaratırlar. Feminizm ile diğer "yabancı" görüş açıları, daha insani ulaşım araçlarının geliştirilmesini temin edeceklerdir, çünkü bu görüşler otomobil merkezli ulaşım sistemlerinin büyük ölçüde görmezden geldiği grupların seslerini ve taleplerini yükseltip açığa çıkarmaktadırlar.

C. TEKNOLOJİ VE ONUN SOSYOKÜLTÜREL BAĞLAMLARI

Teknoloji, soyut biçimde ele alındığında tarafsız gibi görünebilir ama kullanıma sokulduğunda otomatik olarak toplumsal tarafları belirlemeye başlar, ki bu yüzden tarafsız değildir. Teknolojinin ahlâki açıdan tarafsız olduğu görüşü ise, teknoloji ile kullanımı arasında yapılan yapay bir ayrıma dayanmaktadır.[8] Bu nedenle, teknolojinin her kullanımı belirli bazı toplumsal denetim sistemle-

7. Bak. Carolyn Merchant, *The Death of Nature: Women, Ecology and the Scientific Revolution* (New York: Harper and Row, 1980).
8. Gregory H. Davis, *Technology-Hümanism or Nihilism: A Critical Analysis of the Philosophical Bias and Practice of Modern Technology* (New York: University Press of America, 1981), s. 46-47.

rini ve insan davranışları üzerinde bazı hak taleplerini de beraberinde getirir. Ulaşım sorunlarını ve enerji kullanımından kaynaklanan sorunları gidermek için başvurulan teknolojik çareler, uygulama aşamasına geçirilmeden önce bazı toplumsal örgütlenmelerine ve denetimlere ihtiyaç gösterirler. Trafik yönetmelikleri, ehliyet uygulaması ve buna benzer diğer denetimler otomobil kullanımını sınırlar. Teknolojinin varsayılan tarafsızlığı ile doğanın bir toplumsal yapılanmadan ibaret olduğu düşüncesi bazı Marksist analizcilerin teknolojinin kullanımına ve doğanın sömürülmesine sınırlamalar getirilmesi gibi konuları gözardı etmelerine neden olmaktadır.[9] Otomobil merkezli ulaşım, kendini kaynak ve enerji ağırlıklı tüketim gibi ekolojiye zarar veren etkenlerle tanıtan bir *kullanıma sokulmuş teknoloji sistemi* sergiler. Otomobillerin hacimleri ile motor güçleri gibi otomobil ulaşımının aldığı teknik biçim sadece işlevsel ölçütlerle belirlenmez, bunda tüketimci, statü bilinciyle hareket eder ve cinsiyetçi toplumsal ölçütlerin de payı vardır.

Sorun otomobilin kendi içinde kötü bir teknoloji olup olmaması değildir. Herhangi bir teknoloji kullanıma sokulduğu an toplumsal bir önem kazanmaktadır; örneğin, otomobilin mekânın toplumsal örgütlenişine, işbölümüne ve doğal çevreye ilişkin içerimleri mevcuttur. Bu nedenle, kullanıma sokulmuş teknoloji kaçınılmaz bir şekilde ahlâki konuların ortaya çıkışına neden olur ve onları etkiler. Verili bir teknolojinin amaçlanan kullanımı ile aldığı biçim, fiziksel ve toplumsal koşullar tarafından belirlenir. Bu arada önemli olan, o teknolojinin ortaya çıkışını hazırlayan zeminin toplumsal olarak geliştirilmesi ve kullanımının toplumsal yönden değerlendirilmesidir. Otomobilin doğası gereği kötü olduğunu savunmak saçmalıktır, onun yoğun ve yaygın kullanımının ahlâkî sonuçları olduğunu veya gelişiminin biçimlenişinin toplumsal anlamlardan etkilenebileceğini görmezden gelmek ise kendi kendini aldatmaktan başka bir şey değildir.

Alternatif bir ulaşım teknolojisi görüşü ekoloji dostu üretim ve tüketim tarzlarını teşvik etmeyi amaçlar. Kirliliği azaltmak için mevcut teknolojiyi sadece geri çekmeye çalışmak (örneğin, katalitik konverterler geliştirmek) yerine, otomobil bağımlılığını asgari

9. Stanley Aranowitz, *Science as Power: Discourse and Ideology in Modern Society* (Minneapolis: University of Minnesota Press, 1988).

düzeye indirgeyecek yapılar ve yöntemler geliştirmemiz gerekir. Enerji ve kaynağa daha az ağırlık veren ulaşım araçlarının geliştirilmesine ve gelişmiş kolektif ulaşım biçimlerinin oluşturulmasına öncelik tanınmalıdır. Yeni otomobilsiz ulaşım teknolojisi verimliliğe, güvenliğe ve rahatlığa önem verecek, fakat aynı zamanda işin çekicilik ve estetik boyutları da ihmal edilmeyecektir.

Estetik kaygılar doğal çevrenin iyileştirilmesinde –yeryüzünün "baştan aşağı 'güzelleştirilmesi'"nde[10]– önemli bir yere sahiptir. Gerçekten de, teknolojinin kullanımı sırasında verdiği estetik etki, ulaşım ekolojisinin değer kazanması açısından son derece önemlidir. Mekân ve zamanın sıkıştırılması, doğal mekânlar üzerinden daha hızlı ve makina aracılığına daha fazla dayanan hareketleri kolaylaştırır. Hareketi gerçekleştiren kişi, bu hareketin icrası sırasında dokusallık ve koku gibi ayrıntılardan yoksundur. Oysa bu tür ayrıntılar, doğal çevrelerin estetik değerlendirmesine imkân veren duyusal deyimlerdendirler. Bunun dışında otomobil merkezli ulaşım, doğanın asfaltlaşmasını ve doğal mekânların parklar gibi sınırlanmış alanlara taşınmasını teşvik eder. Sürücünün yoldaki deneyimi, bir yerden bir yere gitmekten ve geçtiği yerleri televizyon ekranından izliyormuş gibi görmekten ibarettir. İşte bu düz görüntülü deneyim (ki, "sanal gerçeklik"ten hiç de farklı değildir) doğal mekânlarla kurduğumuz ilişkiyi giderek daha fazla belirlemeye başlamıştır. Otomobil teknolojisi geliştikçe, araç kullanmanın doğal tarafları, havalı direksiyon, klima vb. uygulamalarla daha da azalmaktadır.

Sürücülük deneyimindeki düz görsellik, aynı zamanda tren ve otobüs yolculuklarının da bir özelliğidir. Bu tür yolculuklar, insanın yürürken tadamayacağı estetik doğa görüntülerini tatmasına ve yüksek hızlarda yolculuk etmenin verdiği duyusal deneyimleri yaşamasına olanak tanıyabilir. Fakat, otomobillerin her yerde yaygın ve günlük kullanımları, doğal çevreyle duyusal ve estetik bağlamlı ilişkilerimizde aşındırmalara neden olmaktadır. Düz ve çabuk değişen görsellikler, aslolan deneyimler olarak kabul görmeye başlamıştır.[11] Otomobil yolculuğu böylece bir anlamda cisimsizleşmeye

10. Jane Holtz Kay, "Applying the Brakes", *The Nation* 251 (1990): 284.
11. Karl Otto Schallabock, "Grundsatze einer demokratischen und umweltfreunlichen Verkehrsphilosophie", s. 57-74, der. Tom Koenigs ve Rollnd Schaeffer,

başlar. Bunlarla toplumsal ve estetik deneyimlere ilişkin herhangi bir teknolojik determinizmi *ima ediyor değiliz,* sadece duyarlılığımızın daha incelikli yollarla dumura uğratılması ihtimalleri üzerinde duruyoruz. Otomobillerin yaygın kullanımının ve bizi doğal ve toplum eliyle kurulmuş dünyalarla yakın ilişkiye geçmekten alıkoyan diğer teknolojilerin, çevreye ilişkin duyarlılığımız üzerinde hatırı sayılır etkileri vardır. Burada estetik, doğayla olan bağlantılarımızı duyarlı hale getirmede yardımlarımıza koşabilir. Yaşadığımız çevrenin tadını çıkarmanın ve onun içinde bulunmaktan haz almanın bizim için gerekli olduğunun ayırdına varılması ile estetik kuralları, her türlü ulaşım politikası reformunun ana izleğini oluşturması gerekir. Gerçekten de, gelişmiş estetik kaygı ve duyarlıklar, insanların otomobil merkezli ulaşım biçimlerini terk edip daha zevkli ve hoş alternatifleri uygulamaya geçirmelerinde teşvik edici bir rol oynayabilirler.

Ulaşım politikası değerlendirilirken, zamanın estetik ve politik boyutlarının da belirtilmesi gerekir. İnsanın otomobille kurduğu aşk ilişkisi, zamandaki bir sıkıştırmayı hem vurgular, hem de onu besler. Otomobil egemenliğinin (ve daha eski tarihlerde trenin) metafizik temelleri zamana ve onun işleyiş düzenine yapılan teknolojik tecavüzde yatmaktadır.[12] Bu tecavüzden kültürel davranış biçimleri de nasiplerini almakta ve bu tecavüzün sonucu olarak çalışma günlerinin şaşmaz bir biçimde ayarlanması gibi yapısal gerçeklikler ortaya çıkmaktadır. Alman Yeşilciler, zamana karşı geliştirilen tavırların (onu az bulunur bir meta yapan tavırların) değiştirilmesi gerektiği görüşünü savunuyorlar. Alman Yeşilciler'in savundukları bu değişiklikler, ulaşım konusundaki genel duyar-lıkların değiştirilmesi girişiminin de ayrılmaz bir parçasını oluştururlar.[13] Bu değişim, uzun vadede ulaşılması arzulanan daha ferah bir toplum imgesini hedef alır. Üretimde kaybedilen zaman, işini ve hayatı seven işçilerin üretkenlikleri sayesinde dengelenmek şöyle dursun kat kat kazanılır bile.

Fortschritt vom Auto (Münih: Raben Verlag, 1991) içinde, s. 57-74.

12. Wolfgang Sachs, *Die Liebe Zum Automobil* (Reinbeck bei Hamburg: Rohwolt, 1990).

13. Paul Beekmans ve d., der. *Welche Freiheit Brauchen Wir? Zum Psychologie der AutoMobilen Geselschaft* (Berlin: VAS in der Elefanten Press, 1989).

Hiçbir şeyi umursamayan bir toplumda hız, toplumun ayrılmaz bir parçası olmaya devam edebilir. "Heyecan arayışı" sosyo kültürel düzenlemelerimize özelliğini veren kısımlardan birini oluşturur.[14] Oysa, günümüz eril dünyanın hız konusundaki görüşü, doğaya karşı sınaî kapitalist tutumun esas kısmını oluşturur.[15] Otomobil yarışı ile otomobil kültürünün buna benzer görünümleri toplumsal ruhun derinliklerine kadar işlemiştir. Otomobil kullanımına alternatif olarak oluşturulacak her ulaşım düzenlemesinin bu tür ihtiyaçların dışavurulduğu yeterli mekânlar temin etmeye dikkat etmelidir. Hız ve heyecan ihtiyacının doyurulduğu özel ayrılmış mekânların ve teknolojik seçeneklerin yaygınlaştırılması, kent planlamasının konuları arasına dahil edilmesi pekâlâ düşünülebilir. Aynı zamanda, bisiklet gibi daha "yumuşak" hareketlilik biçimleri de hazza, heyecana ve hıza yönelik fiziksel ihtiyaçların doyurulduğu taşıtlar olarak işlev görebilirler. Durum ne olursa olsun, otomobil teknolojisinin sahip olduğu duyusal, erotik ve diğer irrasyonel çekicilikleri gözardı edilemez.

Teknolojiye körü körüne iyimser bir gözle bakmak yirminci yüzyıl modernizminin alâmeti farikalarından biridir. 1920'ler ile 1960'lardaki geleceğin kentleriyle ilgili teknik ütopyalara baktığımızda, bunların genellikle tek kişilik helikopterler ve diğer bireysel ulaşım araçlarıyla ilgilendiklerini görürüz, ancak bu aygıtların yaygın bir şekilde kullanılmasının enerji ve kaynak yoğunluklu tüketimlerine hiç değinmemektedirler. Bu tür ütopyalar, imgelemlerini süsleyen gelişmiş teknolojili hareketlilik biçimlerinden herkesin yararlanamayabileceği ihtimalini düşünmeyi akıllarından bile geçirmezler.[16] Kullandıkları imgeler, teknolojinin kapsamlı toplumsal sonuçlarından haberdar olduklarını gösteren tek bir belirti bile taşımıyorlar. Yirminci yüzyılın ortalarından beri (ya da en azından silahların kitlesel yıkım aracı olarak kullanılmaya başlamasından beri) teknolojisinin sınırlarının kamu tarafından gittikçe

14. Norbert Elias ve E. Dunning, *Quest for Excitement: Sport and Leisure in the Civilizing Process* (New York: Basil Blackwell, 1986).
15. Merchant, *a.g.y.*
16. Dirk Oblong, "Dromomane Rasergesellschaft oder Postmobile?", Paul Beekmans ve d., der. *Welche Freiheit Brauchen Wir? Zum Psychologie der AutoMobilen Geselschaft* (Berlin: VAS in der Elefanten Press, 1989) içinde, s. 166.

daha fazla farkedilmesine rağmen, nüfuzlu konumlara sahip kişiler teknolojinin çevre sorunlarının –teknolojinin kullanımının yolaçtığı çevre sorunlarının– giderilmesinde tek başına etkili olabileceğine olan iyimser düşüncelerini hâlâ sürdürmektedirler. Örneğin, Alman Şansölyesi Helmut Kohl şunları söylüyor: "Çevre ancak en yeni teknolojilerle iyi bir şekilde korunabilir. Teknik ilerlemeye karşı olanlar çevreyi korumada muvaffak olamazlar."[17] Ulaşım politikasının oluşturulmasında etkili olan kişiler de teknolojik çözümlere itimat etmektedirler (örneğin, daha fazla yol yapılması ve daha temiz arabaların üretilmesi gibi). Bu tür önlemler, sorunların sadece geçici olarak üstesinden gelirken teknolojinin toplumsal bağlamlarını gözardı ederler.

D. OTOMOBİL MERKEZLİ TOPLUMSAL EKOLOJİNİN YAPISI

Otomobil merkezli ulaşım bizi bireysel ihtiyaçlar ile toplumsal ihtiyaçlar arasındaki çelişkiyle yüzleşmek durumuyla karşı karşıya bırakır. Sınırsız bireysel tüketim olanaklarını yakalamak çabası, toplumu yeniden inşa eden kendine has yöntemleri de beraberinde getiren kolektif bir yıkıcılığa sahip modellerin ortaya çıkışıyla sonuçlanabilir. Tüketime yöneltilen ekolojik bağlamlı eleştiriler bu modellere ve onların müdafaası mümkün olmayan taraflarına dikkat çekerler. Kapitalizm mantığı ile onun yakın ilişkide olduğu teknolojik etos, kaynakların tüketiminin sınırsız olduğunu ileri sürer. Kapitalizmde gerçekleşen enerji ve kaynak ağırlıklı üretim ve tüketim, gelişimin hızlı bir şekilde gerçekleşmesini teşvik eder. Bu tür bir gelişimde sorun, hayatın niteliği ve çevre üzerinde olumsuz etkileri olduğunda bile denetlenmesinin ve yavaşlatılmasının mümkün olmamasıdır.

Piyasaya ekonomisindeki birçok metada olduğu gibi, sorunun çıkmasında bütün suç otomobilde değil, onun aşırı üretilmesinde ve aşırı tüketilmesindedir. Otomobil, ABD gibi ülkelerde ulaşım üzerinde hâkimiyetini o kadar kurmuştur ki, otomobil teknolojisi-

17. Aktaran *Umweltpolitik-Chancen für unsere Zukunft* (Bonn: Reich Politik Informationen, 1990).

nin ve onun altyapılarının geliştirilip sürekliliğinin sağlanması konusunda müthiş bir toplumsal baskı mevcuttur. Otomobil merkezli ulaşım düzenlemeleri toplumun içinde öyle bir sindirilmiştir ki, alternatif ulaşım biçimi geliştirmek için mevcut teknolojilerden yararlanmamıza dahi izin vermezler.

Demiryolu ulaşımı gibi otomobil merkezli ulaşım da, sadece belirli bir biçimde rasyonalize edilmiş ve belirli geometriye sahip bir mekânı tercih eder. Asfalt ve beton yapılarıyla otomobilin altyapısı, demiryollarından daha fazla arazi işgal etmektedir. Otomobilin esnek ve atak hareketlerini mekânı toplumsal ekoloji ile toplumsal ihtiyaçtan ayıracak şekilde sahiplenen ve durmadan büyüyen katı bir altyapı izler. Otomobilleşmeyle birlikte daha da kolay bir biçimde gerçekleşen zaman-mekân sıkışıklığı, hareketin geniş ufuklu ve verimli olduğuna dair yanlış bir kanının oluşmasına neden olur. Bunun dışında, zaman ile mekândaki sıkışıklık homojenleştirici dönüşümlere ihtiyaç gösterir –yakın ile uzak olan gittikçe ayırdedilemez hale gelir; bu sadece zamanın ve uzaklığın sıkıştırılmış olmasıyla değil, fakat bunların görünüşlerinin benzer olmasıyla da alâkalıdır.

Otomobil merkezli bir ulaşım ekolojisi yeterince çeşitlenmiş değildir. Görünüşündeki karmaşıklığa ve esnekliğe rağmen, Lewis Mumford'un da bir çeyrek yüzyıl önce belirttiği gibi, oldukça homojen bir ulaşım sistemidir:

> Diğer ulaşım biçimlerini özel otomobile kurban etmekle –ve uçağı uzun yolculuklar için tek alternatif olarak sunmakla– ölümcül bir hata işliyoruz. İşin aslı, her bir ulaşım politikası her bir ulaşım tipini geliştirmek ve bunun için elinden geleni yapmak çabasında olmalıdır... İdeal tek bir ulaşım tarzı veya hızı yoktur: ulaşım araçlarının seçimini insanların amacı belirlemelidir. İşte, sadece daha fazla otoyola değil de daha iyi bir ulaşım *sistemine* bu yüzden ihtiyacımız vardır. Ulusal otoyol programımızı hazırlayanlar ulaşım konusuyla pek az ilgili olmuşlardır. Otoyollarımızı çoğaltmaya olan aşırı merakları yüzünden fonları kullanış biçimlerinden de anlaşıldığı gibi, kara ulaşımının diğer biçimlerini ve su ulaşımını tasfiye etmeye dünden razıdırlar. Bunun sonucunda da ortaya acımasızca basitleştirilmiş ve verimsiz bir tek-ulaşım yönteminin geçerli olduğu bir durum çıkıyor: Bir zamanlar çok

yönlü ve karmaşık olmasıyla övündüğümüz bir ulaşım sisteminin gerilemesi durumuyla karşı karşıyayız.[18]

İçinde çeşitli ulaşım biçimlerini barındıran bir ulaşım sistemi yıkımlara ve kargaşalıklara karşı daha dayanıklıdır. Örneğin, San Francisco Körfez Bölgesi'nde otomobilden başka alternatif ulaşım biçimleri kullanılıyor olmasaydı, 1989 Loma Prieta depreminden sonra, ulaşımın ve ekonomik faaliyetler dahil ona bağlı olarak yürütülen bütün faaliyetlerin yıkımı daha da fazla olurdu. Aslında yıkım bu haliyle de fazla sayılırdı, çünkü mevcut alternatifler gerekli yoğunlukta kullanılmamaktaydı. Toplu taşıma ve feribotlar her bölgede hizmet vermemektedir. Tam anlamıyla çeşitlenmiş bir ulaşım sistemi, alternatif hareketlilik araçlarının hemen el altında olmasıyla tanınır; bu özellik, kent sakinlerinin tümünün ulaşım imkânını artırır, aynı zamanda da bir yıkım karşısında ulaşım sisteminin zayıflığını azaltır.

Kentlerde kurulacak ekolojiyle uyumlu ve ekonomik açıdan verimli ulaşım sistemlerinin uzun vadeli bir vizyonu nasıl yapılabilir? Böyle bir vizyon geliştirme girişimi ekolojistler tarafından San Francisco Körfez Bölgesi'nde başlatıldı bile.[19] Richard Register'in Berkeley'in merkez bölgesi için düşündüğü eko kenti planı, birçok değişikliğin yanında yaya trafiğini harekete geçirecek üst yollar tasavvur etmektedir:

> Yeni ulaşım türünün en canlı, katıksız eğlenceli yanlarından biri, kelimenin tam anlamıyla tepeden bakma imkânı veren biçimi olacaktır: Kamu alanlarını üstten kesen üç ve altı apartman katı yüksekliğindeki köprüler... Etrafı havada süzülerek seyrederken, güneş, hava ve su enerjileriyle desteklenen, organik bir işleyişe sahip ve büyük oranda yeniden kazanımlı maddelerle korunan zengin biyoloji sistemli, karmaşık yapılı yüksek teknoloji ürünü bu yapılarda geleceğin büyük eko kentlerinde yürüyerek gerçekleştirilen yeni türden bir uçma deneyiminin ilk örneklerine şahit olacağız –basamaklarla, yürüyen merdivenler-

18. Lewis Mumford, *The Highway and the City* (New York: Mentor Books/New American Library, 1964), s. 247-248.

19. Peter Berg, Beryl Magilavy ve Seth Zuckerman, *A Green City Program for San Francisco Bay Area Cities and Towns* (San Francisco: Planet Drum Books, 1989).

le, asansörlerle, köprülerle bezenmiş ve vefalı dostumuz yürümenin hâkim olacağı yeni bir dünya.[20]

Otomobil bağımlılığını azaltmanın yanısıra, Register'in tanımladığı türden yoğun toplumsal mekânlı düzenlemeler, enerji ve kaynakların daha verimli bir şekilde kullanılması için temel oluşturur. Register'in vizyonunun dahiyane tarafı, toplumsal mekânın oyunculuğu oluşturacak, hattâ onu talep edecek –bizi, inşa edilmiş ortamlarımızda *bulunmaktan* zevk almaya çağıran– biçimde düzenlenmesini sorun edinmesindedir. Genel ekolojik sorunların çözümünü amaçlayan girişimlerin önünde, günümüzün, özellikle de gelişmiş ülkelerdeki tüketim modellerinin yeni bir şekle nasıl sokulacağı gibi önemli bir sorun vardır. Bu modeller, mekânın yoğun bir şekilde enerji ve kaynak ağırlıklı kullanımını öngörürler; kentin çarpık büyümesi ve otomobiller mekânın bu şekilde kullanılmasının iki ana sorumlusudur. Kaynakların bu şekilde kullanılmaları, kapitalizmin teşvik ettiği bireysel tüketim tarzının kendini ifade ediş biçimlerinden biridir. Bu tür tüketim modellerinin yeniden yapılanmalarının ille de dünya nimetlerinden uzak bir görüşle gerçekleştirilmeleri gibi bir kural yoktur; ki ayakta kalıcı gelişimden yana olanların genellikle böyle bir görüşe sahip olmaları gerektiği düşünülür. Otomobil merkezli ulaşım ile onu izleyen mekân modellerinin iyi hayatla ve seçim özgürlüğüyle eşanlamlı olmadığını –toplumsal hakkaniyetle hiç ilgili olmadığını– bilmek önemlidir.

Dünya nimetlerinden vazgeçmekten yana olan ve bireylerden seçeneklerini ve özgürlüklerini sınırlamalarını isteyen vizyonlar değişimi heveslendirmek şöyle dursun, insanların ayak diremelerine ve korkmalarına neden olurlar. Ekolojiyle uyum içinde olan ve toplumsal hakkaniyete önem veren ulaşım ve hayat tarzları, hayatın niteliğinin azaltılmasından ziyade artırılmasına önem vermek anlamını içlerinde taşımaktadırlar. Register'in tasvir ettiği canlı kent ortamı, bireyleri çeşitli imkânlarla donatan ve onlara daha neşeli bir hayat tarzı sunan zevkli bir kent tasavvuruna bir örnektir.

Modern, otomobil merkezli kent ortamlarının tasarımcılarının

20. Richard Register, *Ecocity Berkeley: Building Cities for a Health Future* (Berkeley, CA: North Atlantic Books, 1987), s. 104.

da, bu ortamların sunduğu hayat niteliğini sorguladıklarına dair örnekler mevcut. 1993 Dünya Mimarlar Kongresi'nin ana konusu dayanıklı gelişimdi –yani çevreyi ve insanları sömürmeden koruma sağlayan bir tasarım. Kongre, gökdelenlerin ve modernist kent tasarımı anlayışıyla yapılan diğer tesislerin doğum yeri olan Chicago'da, gölün kıyısındaki pek rağbet gören toplantı merkezi McCormick Meydanı'nda yapıldı. Chicago kent merkezini (Spiral'i) ve Michigan Gölü'nü kapsayan geniş bir manzaraya hâkim bir yerde kurulmuş olan McCormick Meydanı'na yürüyerek ulaşmak neredeyse imkânsızdır:

> McCormick Meydanı'na yürüyerek gidebilirsiniz, ama otomobilleri atlatmayı başarabilirseniz tabii. Yürüme hızıyla Spiral'den sadece birkaç dakikalık mesafede olmasına rağmen, toplantı merkezi aradaki trafik akışı nedeniyle Chicago'nun diğer bölgelerinden öylesine yalıtılmıştır ki, oraya gidip gelenler yürümek yerine taksi veya otobüsü tercih etmektedirler. Kasıtlı bir biçimde yapılmış olsun olmasın bina tarzı, toplantıya katılan 6.000'den fazla mimarın işaret ettiği sorunu tam anlamıyla örnekliyor... Yani mimarinin global çaplı çevre krizinde ne ölçüde sorumluluk sahibi olduğunu.[21]

Toplantıda mimarlar, modern inşa edilmiş ortamlardaki kaynakların gayrısafi tüketimini azaltabilecek çeşitli stratejiler geliştirilmesi fikrinde yoğunlaşmışlardır: Yani, doğal ışıklandırma ve havalandırma gibi yenilenebilir kaynakların daha fazla kullanılması ve banliyö büyümesinin denetim altına alınması gerektiği fikrini benimsemişlerdir. Kongre'nin bitiş konuşmasını Brezilya'nın Curitiba kentinden gelen mimar Jaime Lerner yapmıştır (bk. Bölüm 4). Lerner konuşmasında, global çaptaki çevresel sorunların giderilmesi konusunda bireylere düşen görevlerden bahseder: "Yapacağınız iki basit şey var. Otomobilinizi daha az kullanın ve çöplerinizi ayırın."[22]

21. Herbert Muschamp, "Design vs. Environment: Achitects Debate", *The New York Times*, 23 Haziran 1993.
22. *A.g.y.*

E. SONUÇ

Otomobil merkezli ulaşımın azaltılmasını sağlayacak makûl stratejiler mevcuttur. Kısa vadede uygulamaya geçirilecek stratejiler arasında mekânın yerel dönüşümleri de vardır; ki bunlar trafiğin yatıştırılması, kentsel bölgelerin yeşillendirilmesi ve özellikle yürümek gibi alternatif ulaşımları hazırlayıcı zeminlerin artırılması ile sağlanabilecek dönüşümlerdir. Bu dönüşümlere geçiş safhasında ise, enerji verimliliği yüksek, kirleticiliği az olan daha fazla otomobilin geniş bir kullanıcı kesimine hitap etmesinin sağlanması ve toplu ulaşımın hem geliştirilip hem de yaygınlaştırılması gerekecektir. Uzun vadede, odak noktasının arazi kullanım modelleri, kentin iç bölgelerinin nüfuslaşmayı arttırıcı yöntemler sayesinde canlandırılması ve çevre dostu çeşitli ulaşım tarzlarının keşfi için yeni teknolojilerin geliştirilmesi konularına kaydırılması gerekir. Diğer uzun vadeli projelerden biri de toplu taşıma ile otomobil haricindeki seçeneklerin kullanımını özendirici halk eğitim kampanyaları düzenlemektir.

Nihayet, bu stratejilerin hepsi başarılı bir şekilde amaçlarına ulaştıklarında, ulaşımın politik ve ekonomik bağlamlarının ilgi odağı, ortak menfaatlere daha fazla eğitilmesini sağlamak için piyasa düşüncesine kadar genişletilmelidir. Eğitim ve diğer hayati önem taşıyan toplumsal faaliyetler gibi ulaşım konusu da kazancın yönlendirdiği piyasa ortamının kaprislerine boyun eğmesine izin verilemeyecek kadar hassas bir konudur. Bununla birlikte, otomobil merkezli ulaşımın azaltılması girişimleri, sınıfsal ve cinsiyetçi eğilimler taşıyan psiko-politik ideolojilerin yeniden düzenlenmesi işlemiyle birlikte yürütülmelidir; örneğin, hız ile güce ilişkin maço tavırları azaltıcı yolların keşfedilmesi gerekmektedir. Bu nedenle, ulaşımın yeniden belirlenmesi için sistematik bir analizin yapılması ve kapsamlı bir politik programın geliştirilmesi gerektiği açıkça ortadadır.

Ulaşım reformuna ilişkin alternatif ve etkilerini kapsamlı bir şekilde değerlendiren yaklaşım örneklerine günümüzün yeşilci grupları arasında rastlamak mümkün. Örneğin, Alman Yeşilciler'in geliştirdikleri programlar ve yaptıkları analizler genelde ulaşıma ilişkin bütünsel ve ekolojik bir yönelim sergilemektedir. Ulaşım,

ideolojik, öznel, altyapısal, politik ve ekonomik düzeyleri olan organik bir *sistem* olarak görülür. Arazi kullanım modelleri, cinsiyet farklılığı konuları, teknolojiye biçim veren toplumsal ve ekonomik güçler –bütün bunlar, ulaşım konusunu eleştirel bir biçimde ele alırken gözönünde bulundurulması gereken konulardır. Zaten otomobil merkezli ulaşım konusunda girişeceğimiz eleştirel analiz bizi eninde sonunda ekonomi politik, ekoloji ve toplumsal hakkaniyet gibi daha geniş kapsamlı konulara götürecektir.

Günümüzde, ekoloji taraflısı eylemciler bile, özellikle de ABD'dekiler, ulaşımı değişim bekleyen konuların yeraldığı çarşaf listesine eklenecek (özellikle alt sıralarda yeralacak) fazladan bir konu olarak değerlendirirler. Ulaşımın, zaman, mekân ve bilinçlilik gibi insan varlığının en temel parametreleriyle çözülmez bir bağı bulunduğunu, bu nedenle bundan daha bir ilgiyi hakeden bir konu olduğunu düşünüyoruz. Ulaşımın, çalışma alanı ve ev dahil insanların toplumsal faaliyetlerini icra ettikleri önemli alanlarla organik bir bağı vardır. Ulaşım, bireysel hayatlarımızın niteliğinin olduğu kadar birbirimizle ve yeryüzüyle olan ilişkilerimizin niteliğinin önemli bir göstergesidir.

Otomobilin ortaya çıkışından günümüze kadar geçen süre içinde, on yedi milyondan fazla insan kazalarda can vermiş, milyonlarcası da bu kazalar sonucu sakat kalmıştır. Otomobil kazalarıyla ilgili haberler, yazılı ve "görüntülü" basının kanıksanmış bir üslupla verdiği günlük haberlerden biri haline gelmiştir. Bu kazaların sorumlusu olarak, hâlâ hatalı otomobil kullanımı ("Trafik Canavarı") gösterilir, ki bu belli bir ölçüde doğrudur.

Otomobil kazalarının sorumluluğunun tümüyle bireylere yüklenmesi Peter Freund ile George Martin'e göre, konuyu tek boyutuyla ele almak demektir. Hız göstergeleriyle ortalama bir yarış arabasını andıran günümüz otomobillerinin sıkışık bir trafikte bir beygir hızıyla seyretmek durumunda kalmaları, "otomobil merkezli bir ulaşım sistemi"nin tek "gülünç" çelişkisi değildir. Trafik tıkanıklıklarını gidermek için inşa edilen ek yolların, tıkanıklıkların daha da geniş bir alana yayılmasına neden olması, sürücülerinin trafiğe takılma korkusu nedeniyle birçok arabanın günün büyük bir bölümünde otoparklarda konaklaması gibi örnekler, otomobilin bir ulaşım aracı olarak kendisinden beklenenleri gereği gibi yerine getiremediğini hatta hiç yerine getiremeyeceğini gösteren bir iki örnektir sadece.

Otomobile bağımlı bir ulaşım sisteminin kendi içinde yaşadığı bu çelişkilerin, kısırdöngülerin ve neden olduğu trajik kazaların yanı sıra, ekolojik dengeyi bozması, gürültü kirliliğine neden olması, erkek egemen söylemi çoğaltması ve insan sağlığına yaptığı olumsuz etkiler, göz ardı edilemeyecek denli büyük boyutludur. İnsanı, caddelerde beş duyunun beşini de kullanmaya zorlayarak açık havada hayal kurma zevkinden mahrum bırakması; sokak hayatını, komşuluk ilişkilerini, keyfiliği, kısacası insani bir kent hayatını yok etmesi "otomobil merkezli ulaşımın" en önemli açmazlarıdır.

Otomobilin Ekolojisi'nde, alternatif ulaşım tarzlarının (trenler, otoraylar, bisiklet vb.) nasıl inşa edileceği, yeni bir kent yapılaşmasının nasıl olması gerektiği, halihazırdaki örneklerden yararlanıp geleceğe yönelik projeler üretilerek irdeleniyor. Hayatımızın hemen her alanına tecavüz eden otomobilin, birçok insanın sorgusuz sualsiz kabul ettiği sistemsel doğasını acımasızca sorgulayan, merkezinde otomobilin yer aldığı bir ulaşım sisteminin dayattığı ideolojiyi çelişkileriyle gözler önüne seren bu kitapta daha insani ulaşım tarzlarına imkân tanıyacak modeller de öneriliyor.

"Maruz kalınan" bir kamusallık yerine "seçerek, razı olan" bir kamusallıktan yana olanlar için vazgeçilmez bir kaynak...

AYRINTI•İNCELEME
ISBN: 978-975-539-118-2
9 789755 391182

